

## Bestuurlijke afspraken naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA)

Deze notitie bevat de bestuurlijke aanbevelingen en afspraken op basis van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek NowA, zoals vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg NowA. Hierin zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: de regio Alkmaar (Alkmaar, Heerhugowaard, Langedijk, Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo), de regio IJmond (gemeente Beverwijk, Heemskerk en Velsen), Haarlem en Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en het Rijk. Transport en Logistiek Nederland (TLN) zit als adviseur aan tafel. De uitkomsten worden meegenomen in onder andere het komende BO MIRT. Deze notitie gaat eerst terug naar de aanleiding van het MIRT-onderzoek, geeft daarna de aanbevelingen weer en geeft vervolgens de bestuurlijke bevindingen weer die daaraan ten grondslag liggen.

### **1 Aanleiding MIRT-onderzoek NowA**

Naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) hebben Rijk, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam (destijds Stadsregio) in 2013 besloten dat het Rijk een MIRT-onderzoek start “naar een aanpak van de mobiliteitsknelpunten door middel van een combinatie van mobiliteitsmaatregelen zonder direct in te zetten op investeringen in nieuwe infrastructuur” (*Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam*; Ministerie IenM, Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam; 17 oktober 2013).

Het onderzoek is in 2014 gestart volgens een nieuwe aanpak waarbij Rijk, regio en bedrijfsleven in samenwerking de opgaven nader hebben gedefinieerd en diverse maatregelen hebben uitgewerkt. Dit is gebeurd onder de titel MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (hierna NowA). Het onderzoek is gestart in mei 2014 en afgerond in september 2017. Het doel van het MIRT-onderzoek NowA is samen met de omgeving:

*“het in beeld brengen van:*

- *innovatieve oplossingsrichtingen om de bereikbaarheidsknelpunten op de A9 (Kooimeerplein – Raasdorp) op te lossen en de bereikbaarheid in de corridor Alkmaar – Haarlemmermeer te verbeteren en;*
- *koppelkansen voor ruimtelijke en andere opgaven in het gebied die samenhangen met de bereikbaarheidsoplossingen;*

*om een bijdrage te leveren aan behoud en waar mogelijk versterking van de economische concurrentiepositie van de Noordvleugel van de Randstad en aan een aantrekkelijke leefomgeving.”*

De door de partijen gegenereerde oplossingsrichtingen en maatregelen zijn gescoord op meerdere criteria zoals bereikbaarheid, kosten, duurzaamheid en robuustheid. Ook is onderscheid gemaakt naar implementatiemogelijkheden op korte (2020) en (middel)lange termijn (2030, doorkijk 2040).

## 2 Aanbevelingen

In dit verstedelijkt gebied, waar wonen, werken en mobiliteit op elkaar ingrijpen biedt een multimodale aanpak het meeste perspectief. Vanuit dat lange termijn perspectief kunnen voor de korte en lange termijn een aantal maatregelen geselecteerd worden, als 'no-regret' stappen in een adaptieve aanpak. Sommige van die maatregelen zijn inmiddels bestaand beleid en worden al geïmplementeerd.

### **Bestuurders constateren:**

- Uitgaande van de scope van de onderzoeksopdracht ("naar een aanpak van de mobiliteitsknelpunten door middel van een combinatie van mobiliteitsmaatregelen zonder direct in te zetten op investeringen in nieuwe infrastructuur"), volgt uit het onderzoek **geen eenduidig pakket dat alle opgaven oplost**.  
De pakketten dragen in verschillende mate wel bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid in het gebied en bieden zodoende een **goede basis** voor te kiezen maatregelen.
- Een **multimodale aanpak** biedt het beste antwoord op de bereikbaarheidsopgaven.
- Een **adaptieve aanpak** is nodig vanwege de vele onzekerheden. Dit betekent een onderscheid naar korte (2020), middellange (2030) en lange termijn (2040). Het bepalen van effectieve oplossingen voor de lange termijn is afhankelijk van de werkelijke ruimtelijke ontwikkelingen, de behoeften aan mobiliteit (de mobiliteitsvraag) en technologische ontwikkelingen. Voor de middellange termijn worden enkele concrete vervolgonderzoeken aanbevolen. Voor de korte termijn gaat het om no-regret-maatregelen, verbetering van gebruik van bestaande netwerken en beperkte nieuwe investeringen.
- De maatregelen verschillen in **schaalniveau**: lokaal, regionaal (provincie, programma MRA) of met uitstraling naar landelijke netwerken. De **governance** verschilt: er zijn verschillende partijen (eerst)verantwoordelijk.

### **Bestuurders zien het meeste perspectief in een multimodale en adaptieve aanpak.**

Werkend naar het multimodale lange-termijn perspectief zijn voor de korte en middellange termijn de volgende maatregelen geselecteerd, als eerste 'no regret', adaptieve stappen:

- Ruimtelijke ontwikkelingen prioritair bij OV-knooppunten ("Maak Plaats", bestaand beleid Provincie Noord-Holland).
- Verbetering van het OV-vervoer door het opnemen van een aantal nieuwe lijnen in de concessies (geïmplementeerd) en aanpak van een aantal infrastructurele knelpunten via het Uitvoeringsprogramma doorstroming (bestaand beleid, Provincie Noord-Holland en Vervoerregio). Onderzoek naar andere kansrijke (H)OV-verbindingen, inclusief creatief en veilig gebruik van het hoofdwegennet (bijv. door het selectief inzetten van de vluchtstrook).
- Voorgestelde fietspaden in het NowA-onderzoek worden meegenomen en afgewogen in het proces om te komen tot fietsbeleid, als onderdeel van een mobiliteitsvisie van de Provincie Noord-Holland.
- Het in de spits in de vaart houden van de 2<sup>e</sup> pont over het Noordzeekanaal in de IJmond, een cruciale schakel in het fietsnetwerk, is van groot belang om een volwaardig alternatief voor de auto te blijven bieden. Een structurele financiering van de exploitatiekosten van de 2<sup>e</sup> pont ontbreekt echter. Rijk en regio zorgen voor instandhouding van de 2<sup>e</sup> pont in 2018 en zoeken met andere relevante partijen (zoals Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam) naar een structurele oplossing voor het exploitatietekort.
- Start van een MIRT Verkenning A9 Ontvlechting Rottepolderplein (Ministerie Infrastructuur en Milieu).
- Ontwikkeling van kansrijke, kleinschalige PenR-locaties (gemeenten).
- Ontwikkeling van kansrijke, kleinschalige Logistieke Overslag Punten (bedrijfsleven i.s.m. gemeenten)

- Werkgeversaankpak in daarvoor kansrijke gebieden starten (Schiphol, regio Alkmaar) of doorzetten (regio IJmond). Samenwerking van bedrijfsleven en gemeenten.
- Ontwikkeling van een Smart Mobility beleid en een programma in de Provincie Noord-Holland.

Besluitvorming is afhankelijk van het schaalniveau (lokaal, regionaal of landelijk) en van daarbij horende verschillende bestuurlijke verantwoordelijkheden. Besluiten om over te gaan tot bovengenoemde specifieke maatregelen worden genomen in andere gremia, zoals het Bestuurlijk Overleg MIRT. Daarom is hier sprake van aanbevelingen en waar mogelijk vervolgspraken. De bij NowA betrokken partijen zoeken naar een manier om de in NowA gegroeide samenhang in aanpak te bestendigen.

Een eerste uitwerking van de bovengenoemde maatregelen staat in de toelichting in paragraaf 4.

### **3 Bevindingen van de bestuurlijke partijen**

Het Bestuurlijk Overleg NowA constateert op basis van de conclusies van het MIRT-onderzoek NowA dat:

- er op termijn een bereikbaarheidsopgave blijft in het NowA-gebied, ook vanwege de sterke aantrekkingskracht van Amsterdam als werklocatie;
- in MIRT-onderzoek NowA conform de nieuwe aanpak Meer Bereiken (de 5 I's, de Ladder van Verdaas) breed is gekeken naar deze bereikbaarheidsopgaven en gezocht is naar innovatieve en adaptieve oplossingen, als ook naar de realisatie van infrastructuur;
- het NowA-gebied qua mobiliteit wordt gekenmerkt door dominantie van het autogebruik waarvoor een goed wegennet essentieel is, maar dat de regio ook alternatieve vervoerssystemen nodig heeft om in het gebied bereikbaarheid en leefbaarheid voldoende te borgen. Alternatieven voor de auto zijn vaak minder aantrekkelijk;
- ruimtelijke ontwikkelingen (wonen en werken) van invloed zijn op toekomstige mobiliteitspatronen en dat RO-beleid (ruimtelijke ontwikkeling van knooppunten – wonen en werken bij stationslocaties) in combinatie met kwaliteitsverbetering van OV en fiets kan bijdragen aan vermindering van mobiliteitsproblemen maar geen alomvattende oplossing op zichzelf biedt;
- derhalve alleen investeren in weginfrastructuur of alleen investeren in openbaar vervoer in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling rondom OV-knooppunten beperkte effecten heeft om de bereikbaarheidsopgaven in het NowA- gebied aan te pakken;
- zodoende de beste resultaten worden bereikt met een multimodale aanpak van alle netwerken, waarbij ook gekeken dient te worden naar ruimtelijk beleid (èn.. èn..-aanpak);
- in het NowA-onderzoek kansrijke, kosteneffectieve en/of gedragen maatregelen op het gebied van fiets, werkgeversaankpak en OV/ bus zijn gedefinieerd die mits partijen daartoe besluiten, relatief snel te implementeren zijn. Daarnaast zijn ook maatregelen op het gebied van weginfrastructuur (A9) en openbaar vervoer (schaalsprong OV-systeem) onderzocht die meer tijd en meer investeringen vergen en waarover ook op een hoger schaalniveau afstemming nodig is;
- het instrument 'maatregelpakketten' in het NowA-onderzoek is gebruikt om inzicht te bieden in de verschillen in effecten. Pakketten zijn geen elkaar uitsluitende pakketten, maar hulpmiddelen om maatregelen in samenhang te onderzoeken;
- duidelijk wordt dat geen van de in NowA onderzochte maatregelpakketten alle opgaven oplost en dat de extra investeringen van de uitgebreide pakketten ten opzichte van de 'beperkte' pakketten naar verwachting niet tot evenredig grote baten leiden;

- pakketten die gekenmerkt worden door inzet op meerdere modaliteiten en maatregelen in de ruimtelijke ontwikkeling (knooppuntontwikkeling, nabijheid van functies) leiden tot de beste resultaten, ook voor wat betreft de doorstroming op het hoofdwegennet;
- de multimodale pakketten (èn aanpassing weginfrastructuur èn OV-investeringen èn RO) de meeste effecten hebben en de bereikbaarheid en andere opgaven in brede zin het meeste dienen;
- maar dat die ook kostbaarder worden naarmate er meer sprake is van infrastructuraanpassingen en dat ze sterk afhankelijk zijn van ontwikkelingen in een groter gebied, in de tijd en in mogelijkheden van technologie;
- die mate van onzekerheid een adaptieve programmatische aanpak vraagt.

Deze constatering vormen de basis voor de aanbevelingen: voor het lange termijn perspectief van een multimodale aanpak, voor het belang van een adaptieve aanpak en de daarbij geadviseerde maatregelen op korte en middellange termijn.

Een meer uitgewerkte toelichting op de maatregelen op korte, middellange en ook lange termijn staat hierna in paragraaf 4.

#### **4. Toelichting: Uitwerking van de multimodale adaptieve aanpak**

Het pakket 'multimodaal', aangevuld met enkele andere effectieve maatregelen in onderlinge samenhang, vormt de basis voor de aanbevelingen voor korte, middellange en lange termijn.

De aanbevolen maatregelen in deze aanpak zijn ingedeeld langs de volgende lijnen en modaliteiten:

1. Ruimtelijke ontwikkelingen bij OV-knooppunten
2. OV/bus
3. OV/rail (spoor en lightrail)
4. Fiets inclusief fietsparkeervoorzieningen
5. Automobilititeit (infrastructuur en PenR)
6. Werkgeversaankpak (gericht op personenvervoer)
7. Slimme logistiek (goederen)
8. Smart mobility (gericht op reizigers: OV/spoor en de diverse weggebruikers)

Deze paragraaf beschrijft de aanbevolen maatregelen op basis van de bovengenoemde indeling. Ze zijn gegroepeerd met onderscheid in de schaal, de governance (wie wat op zich gaat nemen - als inspanningsverplichting) en de termijn. De in het onderzoek geraamde **kosten** van de maatregelen zijn indicatief en geven vooral een orde grootte weer. De ramingen, met een bandbreedte van ongeveer 40%, zijn voldoende goede indicaties voor het gebruik in een MIRT-onderzoek. Bij besluitvorming over het toekennen van budgetten aan kansrijke maatregelen is nog nadere uitwerking en onderbouwing nodig.

##### **4.1 Ruimtelijke ontwikkelingen bij OV knooppunten**

Het voornamelijk concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen (wonen en bedrijvigheid) rondom OV knooppunten is vigerend beleid in Noord-Holland ('Maak Plaats'). Samen met gemeenten werkt de provincie inmiddels aan de ontwikkeling van knooppunten op 2 spoorcorridors in de NowA corridor: de Zaancorridor en de Kennemerlijn. Het MIRT onderzoek toont aan dat ruimtelijke ontwikkelingen rondom knooppunten bijdragen aan reizigersgroei in het OV. Het onderzoek onderschrijft daarmee het beleid van 'Maak Plaats'. Ruimtelijke ontwikkelingen rondom een knooppunt zijn belangrijk, omdat deze bijdragen aan deze reizigersgroei in het openbaar vervoer en de groei van het autoverkeer beperken.

##### **Vervolgafspraken**

Provincie Noord-Holland en gemeenten blijven zich gezamenlijk en over langere tijd inzetten op het ruimtelijk ontwikkelen (wonen en bedrijvigheid) van de OV knooppunten op de Zaan- en

Kennemerlijncorridor om de groei van het autoverkeer te beperken en voor te sorteren op een eventuele schaalprong in het openbaar vervoer op de lange termijn. Onderdeel hiervan zijn de voorgestelde maatregelen 'ruimtelijke ordening in binnenstedelijk IJmond – *woningbouw binnen invloedsgebied van stations*'; 'toevoegen werklocaties Haarlem – *600 extra werkplekken bij station Haarlem*').

*Schaalniveau: regionaal*

*Trekker: Provincie Noord-Holland.*

*Mogelijke realisatie: korte/middellange en lange termijn.*

## **4.2 OV/ bus**

In het onderzoek is geconstateerd dat er in de corridor een aantal relaties tussen woon- en werkgebieden zijn die niet goed bediend worden door het OV. Dit betreffen Haarlem en Beverwijk met Amsterdam Zuidoost. Hierdoor vormt het OV geen aantrekkelijk alternatief voor de auto. In het onderzoek is een aantal maatregelen op het vlak van bus openbaar vervoer aangedragen die hier op korte en middellange termijn een antwoord op kunnen bieden, bestaande uit aanpassingen, verbeteringen of toevoegingen van buslijnen.

### Vervolgafspraken:

Eind 2017 worden als onderdeel van de reeds verleende concessie de volgende buslijnen in dienst genomen die zorgdragen voor een betere bediening van de regio Haarlem / Haarlemmermeer met Amsterdam Zuid(oost):

- een turbolijn tussen Haarlem Station en Amsterdam Zuid/Bijlmer ArenA in de spitsuren in twee richtingen. Deze lijn rijdt na de laatste halte in Haarlem en Amsterdam rechtstreeks via de A9 of de A10/A2 naar de eindbestemming. Er wordt onderweg gekozen voor de minst filegevoelige route.
- een R-net lijn 341, die gaat rijden tussen Hoofddorp Spaarne Gasthuis en Amsterdam Zuid. Deze lijn heeft een hoge frequentie (8x per uur op werkdagen overdag), waardoor deze lijn R-net waardig is geworden en de halteafstanden groter zijn geworden waardoor de lijn sneller wordt.

Daarnaast wordt in september 2017 gestart met een R-net verbinding tussen IJmuiden en Amsterdam-Sloterdijk. De Vervoerregio Amsterdam is hier bij betrokken.

*Schaal: regionaal*

*Trekker: Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland*

*Realisatie: korte termijn (2017 - 2018)*

Enkele infrastructurele knelpunten op de relaties Haarlem-IJmond – Amsterdam worden door provincie Noord-Holland samen met betrokken gemeenten opgelost via het Uitvoeringsprogramma doorstroming OV:

- Kruispunten Europaweg-Schipholweg, Schalkwijkstraatweg – Schipholweg – Buitenrustbruggen (gemeente Haarlem), Zijlbrug – Zijlvest.
- Busbaan Wijckerpoort en Wijckermolen (gemeenten Velsen en Beverwijk)

Hiermee wordt het functioneren van de turbolijn verbeterd evenals de kansrijkheid voor een eventuele verbinding Beverwijk – Amsterdam Zuidoost.

*Schaal: regionaal*

*Trekker: provincie Noord-Holland*

*Realisatie: korte termijn (2017 – 2020)*

*Middellange termijn*

Voor de middellange termijn verkent Provincie Noord-Holland samen met Vervoerregio Amsterdam, gemeenten en vervoermaatschappijen de kansrijkheid van een HOV-lijn tussen Heemskerk – Beverwijk – Schiphol / Amsterdam- Zuid in de vorm van een businesscase. Daarnaast wordt voorgesteld in 2020 het functioneren van de turbolijn te evalueren, inclusief eventuele voorstellen ter optimalisatie. De kosten hiervoor zijn in het MIRT onderzoek geraamd op € 4,7 mln. Hiervoor is nog geen financiering beschikbaar. Voor beide maatregelen is in verband met de doorstroming van het busverkeer op de A9 een raakvlak met de MIRT Verkenning A9 Rottepolderplein (zie bij 4.5 Automobilititeit).

*Schaal: regionaal*

*Trekker: provincie Noord-Holland (i.o.m. Vervoerregio Amsterdam als beoogd medetrekker)*

*Termijn: middellange termijn*

#### **4.3 OV- rail (spoor en lightrail).**

Het MIRT onderzoek toont aan dat ruimtelijke ontwikkelingen rondom OV knooppunten in combinatie met een schaa sprong in het OV, het sterkst bijdragen aan reizigersgroei in het OV en het beperken van de automobilititeit. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek is de verwachting dat op lange termijn sprake zal moeten zijn van een schaa sprong in het OV om de bereikbaarheidsopgaven aan te pakken.

Maatregelen voor aanpassingen aan het OV-railsysteem spelen allemaal op (middel)lange termijn en zijn complex. De schaal is regionaal of bovenregionaal/landelijk. Zo hebben wijzigingen in de dienstregeling op het spoor effecten buiten het NowA-gebied of de MRA. Er zijn veel partijen verantwoordelijk en de samenhang is groot. De bestuurders doen de volgende aanbevelingen:

- Scenario's en ideeën uit de Kennemerlijndialoog worden aangeboden aan de Regionale uitwerking toekomstvisie OV Spoor (*trekker provincie*).
- OV/spoorverbindingen in het NowA-gebied waar specifiek sprake is van een relatie tussen de 'ringen' rond Amsterdam (OV/spoor-rail en weg)<sup>1</sup>, de economische hot-spots en het wonen, krijgen een plaats bij het Programma Bereikbaarheid MRA (*opdrachtgevers lenM, Vervoerregio en de provincie*). De provincie Noord-Holland coördineert de inbreng in dit programma voor regionale partijen die daarin niet rechtstreeks vertegenwoordigd zijn.

*Schaal: regionaal en bovenregionaal*

*Trekkers: provincie, Vervoerregio, lenM*

*Termijn: lange termijn*

#### **4.4 Fiets en fietsparkeervoorzieningen**

Uit NowA blijkt dat voor een aantal verbindingen in de regio het fietsnetwerk onderbenut, onderontwikkeld of nog niet op kwaliteitsniveau is om ook als regionale verbinding te kunnen functioneren. Geconstateerd is dat de kwaliteit van het doorgaande fietsnetwerk (herkenbaarheid, breedte, ontbrekende schakels en snelheid) daarvoor nog niet voldoende is. Er is dus op dit punt nog verbetering mogelijk. Uit de effectbepaling kan geconcludeerd worden dat investeringen in fiets niet direct leiden tot het verminderen van knelpunten op de A9. Hiervoor is het aandeel autogebruik in deze regio in verhouding gewoonweg te groot. Fietsmaatregelen die invloed hebben op de omvang van het autoverkeer betreffen vooral maatregelen die het fietsnetwerk versterken en zodoende effect hebben op het (boven)lokale wegennet, ze hebben beperkt effect op de A9. Wel is er een merkbaar effect op de A22 mogelijk, omdat hiervan veel gebruik wordt gemaakt door regionaal verkeer. Fietsmaatregelen dragen vooral bij aan de robuustheid van het bereikbaarheidssysteem als

---

<sup>1</sup> Dat geldt ook voor maatregel 'verkorten treinreistijd tussen Alkmaar en Amsterdam' en het idee van ROVER over in de dienstregeling doortrekken van spoor Haarlem – Amsterdam – Arena.

geheel. Een enkele fietsverbinding heeft geen significant effect op corridorniveau, maar in combinatie met andere fietsmaatregelen en een werkgeversaanpak worden merkbare effecten verwacht op de reistijden.

### Vervolgafspraken

Provincie Noord-Holland stelt een aanpak op om in 2018 te komen tot een gedegen en breed gedragen fietsvisie en provinciaal fietsbeleid. Dit fietsbeleid gaat verder dan alleen een infrastructureel (snel)fietsnetwerk, en verder dan alleen de NowA corridor. Dit beleid zal ook ingaan op de bredere rol van de fiets in de samenleving in Noord-Holland, de kansen die de provincie ziet om verschillende doelen te bereiken en hoe de provincie samenwerkt met andere partijen om de potentiële baten te maximaliseren.

Het fietsbeleid dat ontwikkeld wordt conform dit plan van aanpak, wordt in een volgende fase opgenomen in het Mobiliteitsplan van de provincie, dat onderdeel wordt van de bredere omgevingsvisie die vastgesteld wordt in het kader van de invoering van de Omgevingswet. Hiermee krijgt het fietsbeleid een duidelijke plek binnen de omgevingsvisie/mobiliteitsvisie van de provincie.

Bij het analyseren van het netwerk wordt er geen onderscheid meer gemaakt tussen het recreatieve en het utilitaire (woon-werk) netwerk. Het onderliggende principe is dat alle routes op het provinciale netwerk bruikbaar zijn voor alle typen ritten. Het vereiste type infrastructuur verschilt uiteraard wel en wordt op wegvakniveau bepaald. De in het kader van NowA voorgestelde maatregelen/ routes (snelfietsverbinding regio Alkmaar – regio IJmond; verbeteren fietsverbinding tussen stations en werklocaties; fietsparkeerplaatsen OV-knooppunten regio Alkmaar, snelfietsroute IJmond - Haarlem; fietsparkeerplekken OV-knooppunten regio Haarlem, snelfietsroute Haarlem – Amsterdam – zuid) worden in samenspraak met de gemeenten meegenomen en meegewogen in dit proces. Ook de samenhang met lokaal fietsbeleid en de “Routekaart voor de fiets” van Rijkswaterstaat wordt in deze fase gezocht.

Op basis van de vastgestelde visie en doelen wordt een begroting vastgesteld en een voorstel voor financiering. De uiteindelijke investeringsagenda zal in ieder geval een actieplan fietsparkeren bij stations en een prioriteitenlijst voor provinciale fietsroutes en de benodigde ingrepen omvatten. Daarnaast wordt samen met gemeenten gekomen tot de aanpak van de eerder door de Fietsersbond opgestelde knelpuntenlijst.

*Schaal: regionaal*

*Trekker: provincie Noord-Holland*

*Realisatie: korte en middellange termijn*

Naast beleid en uitvoering om te komen tot structurele verbetering van het regionale fietsnetwerk, kunnen gemeenten het initiatief nemen om te komen tot verkenning of realisatie van meer lokale maatregelen zoals ‘deelfietsen Alkmaar’ en de 2<sup>e</sup> pont.

Het in de spits in de vaart houden van de 2<sup>e</sup> pont over het Noordzeekanaal in de IJmond, een cruciale schakel in het fietsnetwerk, is van groot belang om een volwaardig alternatief voor de auto te blijven bieden. Een structurele financiering van de exploitatiekosten van de 2e pont ontbreekt echter. Rijk en regio zorgen voor instandhouding van de 2<sup>e</sup> pont in 2018 en zoeken gezamenlijk (ook met de hier niet aanwezige partijen als de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam) naar een structurele oplossing voor het exploitatietekort.

*Schaal: lokaal*

*Trekker: regio IJmond, gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam*

*Realisatie: korte termijn*

#### **4.5 Automobilititeit**

Ook in een multimodale aanpak ligt er in dit gebied een opgave voor de automobilititeit. **Bij de A9** ligt het accent op de zuidkant van de corridor. De aanbeveling is dat lenM een **MIRT Verkenning start naar de ontvlechting van knooppunt A9 Rottepolderplein**. Hierbij zullen ook de mogelijkheden voor verbetering van de doorstroming van het OV-busvervoer op de A9 betrokken worden. De aanpak van dit knooppunt bij Haarlem is een voorwaarde voor andere genoemde oplossingsrichtingen op het hoofdwegennet. Mogelijke vervolgstappen zijn een verbreding van de A9 tussen Rottepolderplein en Velsen naar 2x4 rijstroken inclusief 2x3 rijstroken in de Wijkertunnel. Ook een nieuwe aansluiting A9-A22-N208 betreft een mogelijke vervolgstap die pas na ontvlechting Rottepolderplein aan de orde is en nader op effecten bezien moet worden. Deze maatregelen kunnen wel in de studie betrokken worden.

Maatregelen ten noorden van de Wijkertunnel zullen echter pas nuttig worden nadat de zuidelijker gelegen maatregelen genomen zijn. Ook is hier sprake van een relatie met de besluitvorming over de aanleg van de verbinding tussen de A8 en de A9 en de effecten op het netwerk daarvan.

De scope van de Verkenning A9 Rottepolderplein (plangebied en studiegebied) zal bij een positief besluit nader bepaald en vastgesteld worden in een Startbeslissing van de minister van lenM, na consultatie van de regio. In een verkenning komen ook netwerkeffecten op andere delen van het hoofdwegennet, onderliggend wegennet en de MRA aan de orde. De Verkenning wordt onderdeel van het Programma Bereikbaarheid MRA.

Het aanpakken van **lokale discontinuïteiten A9 bij viaducten** (wegbeeld en vormgeving; geleiderails) kan onderdeel zijn van grootschalig Beheer en Onderhoud (RWS, Vervanging en Renovatie) of afhankelijk van de locatie van de bovengenoemde MIRT Verkenning (lenM).

*Schaal: bovenregionaal*

*Trekker: lenM*

*Termijn: middellange en lange termijn*

De voorgestelde **snelheidsbeperkende maatregelen op de A9 en de A22 vallen af** vanwege de zeer geringe bijdrage aan de bereikbaarheidsopgave, de er mee gemoeid zijnde kosten en de strijdigheid met bestaand rijksbeleid. Deze maatregel kan op termijn weer als kansrijk in beeld komen, afhankelijk van de werkelijke ontwikkelingen in de woningbouwopgave. Dit illustreert het belang van onderlinge samenhang en een adaptieve aanpak.

Op het **onderliggend wegennet** zijn maatregelen onderzocht die besluitvorming vragen op lokaal of regionaal niveau, vanwege de verwachte effecten op dat niveau. Op de corridor hebben ze geen effect. Gemeente(n) of provincie kunnen desgewenst samen besluiten deze maatregelen verder te brengen. Het ministerie neemt hierin geen initiatief.

*Schaal: lokaal of regionaal*

*Trekker: gemeente of provincie*

*Termijn: middellange of lange termijn?*

De **grootschalige PenR-locaties<sup>2</sup>** als onderdeel van het pakket 'multimodaal', zijn in de onderzochte vorm te duur en vragen businesscases onder particulier initiatief. De betrokken overheden zien hierin op dit moment daarom geen rol voor zichzelf. Grootschalige PenR locaties maken zodoende (vooralsnog) geen onderdeel uit van de adaptieve aanpak.

---

<sup>2</sup> Haarlem Spaarnwoude; Sugar City; Haarlemmermeer Expo; Schalkwijk Spaarne Gasthuis



Het realiseren van **kleinschalige PenR-locaties** is no-regret en leent zich voor initiatief door de betreffende gemeente. Haarlem gaat hiermee aan de slag.

*Schaal: lokaal*

*Trekker: gemeente*

*Termijn: korte termijn*

#### **4.6 Slimme logistiek (goederen)**

In de werkgroep Slimme logistiek zijn grootschalige en kleinschalige **Logistieke OverslagPunten** (LOP's) genoemd als interessante maatregelen. Daarbij geldt dat grootschalige LOP's meer ruimtebeslag vragen dan kleinschalige. Als concept zijn deze maatregelen inderdaad interessant. Kleinschalige LOP's lijken daarmee op korte termijn sneller te implementeren. Hun succes is ook afhankelijk van de (bereidheid) tot samenwerking tussen bedrijven onderling en tussen bedrijven en gemeenten. Initiatief vanuit de transportsector om in contact te treden met de gemeenten, daar waar de transportsector zo'n kleinschalige LOP succesvol acht en aan de hand van een uitgewerkt plan, is voor de hand liggend.

*Schaal: lokaal*

*Trekker: bedrijfsleven i.o.m. gemeente*

*Termijn: korte termijn*

**Modal shift/Vervoer over water regio Alkmaar:** Gemeente neemt het initiatief voor onderzoek naar verdere vergroting van het vervoer over water van en naar de Regio Alkmaar en infrastructurele maatregelen (kademuur en keerkom) bij bedrijventerrein Boekelermeer langs het Noord-Hollands kanaal.

De provincie doet momenteel onderzoek naar trends en ontwikkelingen van het goederenvervoer over water en organiseert een brede dialoog met verschillende partijen die betrokken zijn bij het vervoer over water. Uiteindelijk zal toekomstig provinciaal beleid over goederenvervoer over water in 2018 onderdeel worden van deze Omgevingsvisie. Provincie is geïnteresseerd om samen met gemeente Alkmaar te bekijken of verdere vergroting van het vervoer over water van en naar de Regio Alkmaar een plek kan krijgen in dit beleid.

*Schaal: regionaal*

*Trekker: gemeente i.o.m. provincie*

*Termijn: middellange termijn*

Andere onderzochte maatregelen lenen zich voor een (boven)lokale aanpak (venstertijden) of particulier initiatief. Er is ook overlap met maatregelen gericht op smart mobility.

#### **4.7 Werkgeversaanpak (gericht op woon-werkverkeer werknemers)**

Er zijn locaties in het NowA-gebied waar een werkgeversaanpak nog maar beperkt is toegepast en daarmee nog wel perspectief kan bieden (b.v. het Schipholgebied en regio Alkmaar). Schiphol is niet actief betrokken in het NowA-onderzoek, maar is wel een (verzameling) grote werkgever(s) in dit gebied met eveneens grote impact op de bereikbaarheid in dit gebied.

Het gaat om no-regret maatregelen voor de korte termijn. Het sluit deels aan bij lopende activiteiten (IJmond). De aanbeveling is om te starten (Schiphol, regio Alkmaar) of door te gaan (IJmond) met de werkgeversaanpak. De kennis en ervaring van de IJmond regio kan worden gebruikt in de andere regio's.

*Trekkers: gemeente Haarlemmermeer, regio Alkmaar en regio IJmond.*

*Termijn: korte termijn*

#### **4.8 Smart mobility**

In het kader van het MIRT onderzoek zijn een aantal maatregelen voorgesteld op het gebied van Smart Mobility. Voor de maatregelen op het gebied van het onderdeel verkeersmanagement (als onderdeel van Smart Mobility) lopen al diverse initiatieven, pilots en projecten in de betrokken regio's en zijn (beleids)kaders omhanden. Op andere onderdelen van Smart Mobility zoals in het MIRT onderzoek verkend (waaronder de inzet van IT mogelijkheden om het gebruik van de diverse netwerken optimaal te stimuleren, maatregelen SM-01, SM-03, SM-05, SM-06) is nog geen beleid voorhanden.

#### Vervolgafspraken

Provincie Noord-Holland neemt het initiatief om in 2018 hiervoor beleid en een programma voor te ontwikkelen. Naast structureel beleid op het gebied van smart mobility kunnen gemeenten het initiatief nemen om te komen tot verkenning of realisatie van meer lokale maatregelen. Provincie Noord-Holland kan hierbij adviseren en bijdragen op basis van haar ervaringen (pilots), netwerk deskundigheid.

*Trekker: provincie en/of gemeenten*

*Realisatie: korte termijn*