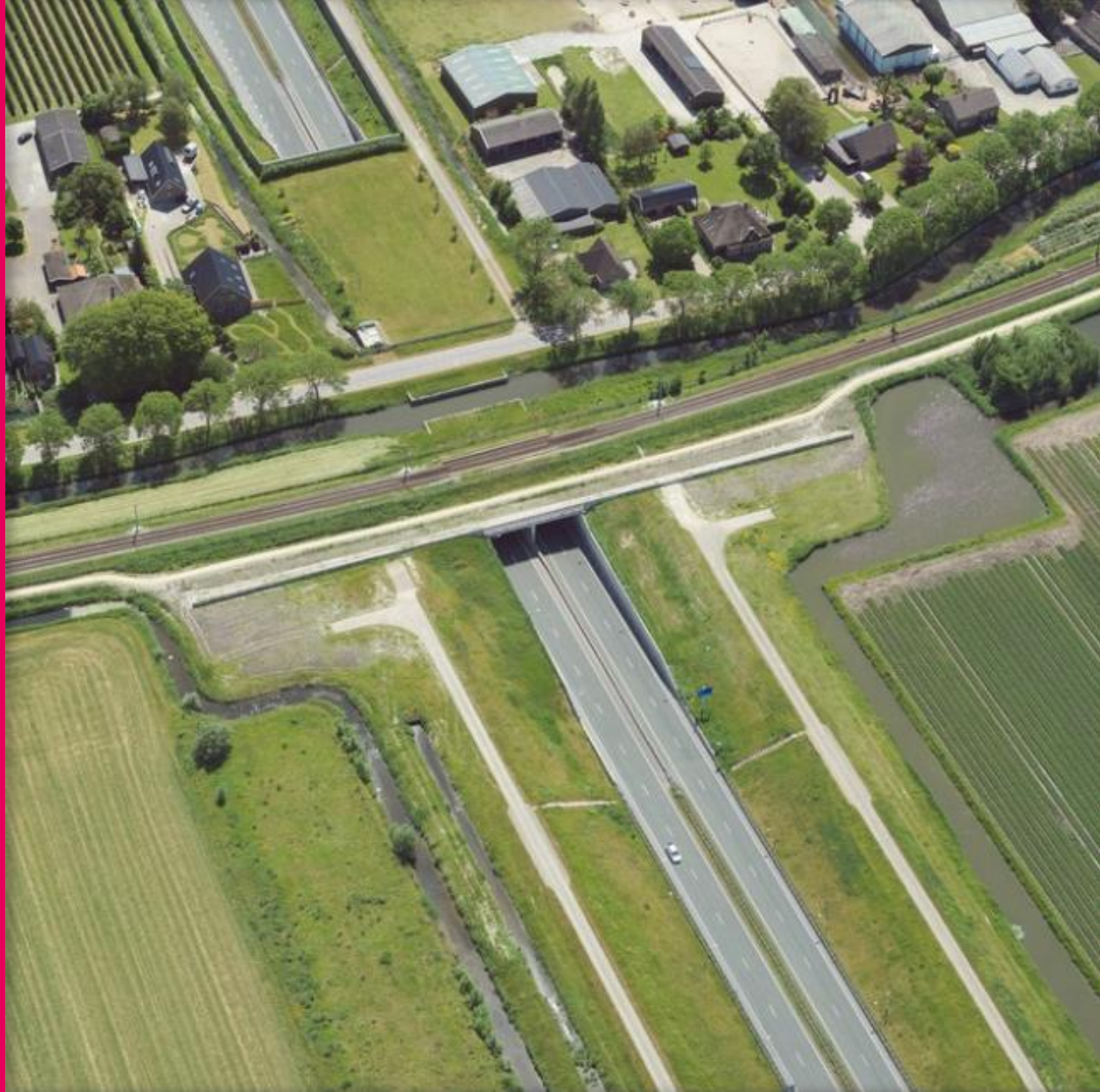


Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Concept

April 2025



Inhoud

Colofon

Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Kenmerk: 018351.20250409.R2.04

Status: Concept

Datum: 9 april 2025

Projectteam: Johannes Beuckens, Max Nagtegaal, Gerald Kikkert, Davide Xausa

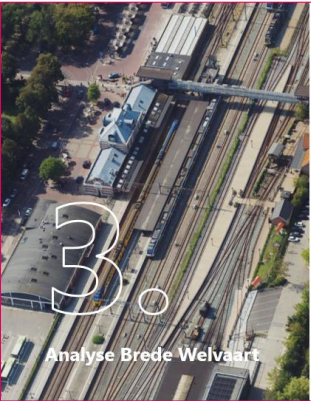
Werkgroep: Anna Molenaar, Annet Hoornsman, Elize Bon, Martijn Oostdam, Ronald de Haas

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

Inhoudsopgave

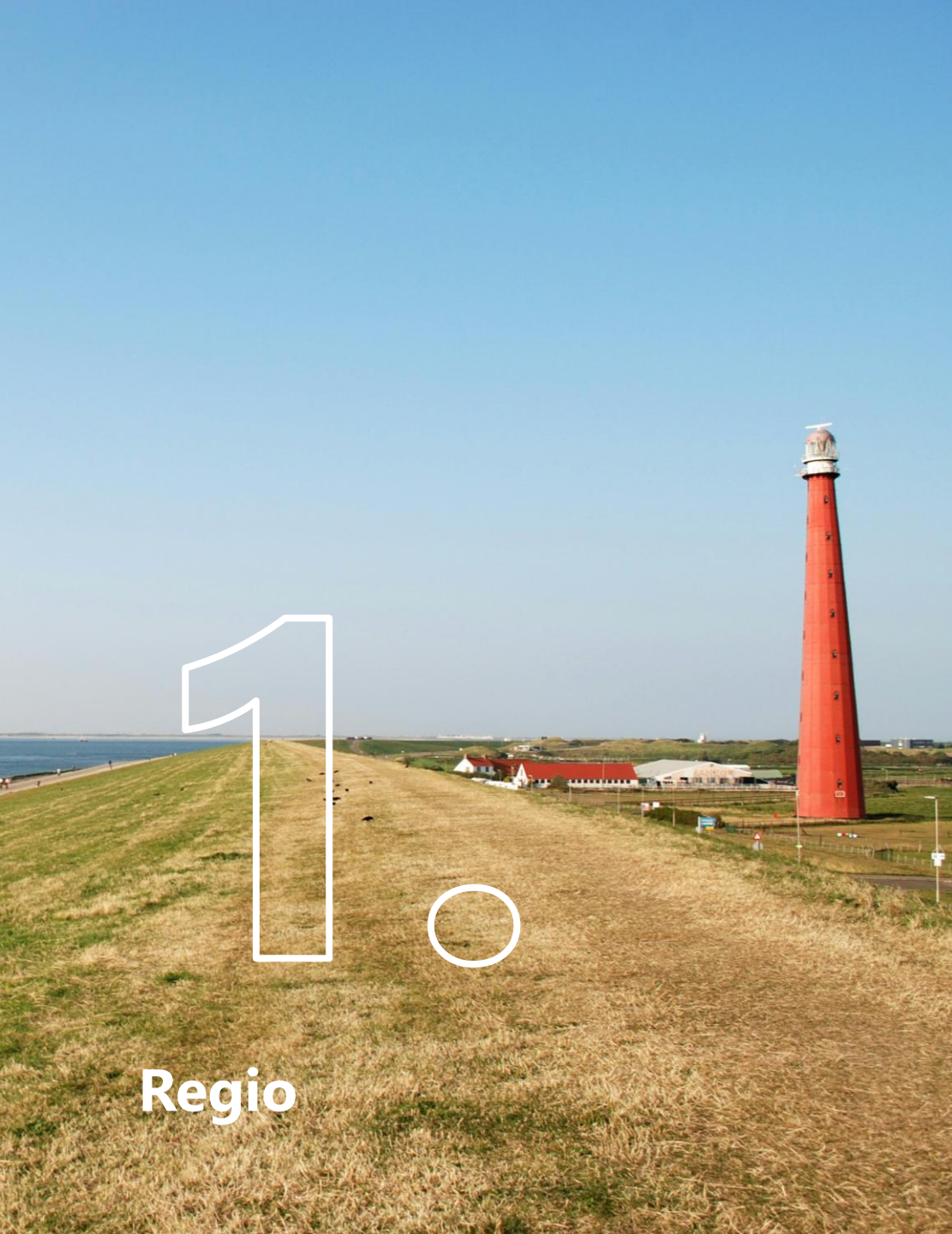
1. [Een bloeiende regio](#)
2. [Beleid onder de loep](#)
3. [Brede Welvaart als leidraad](#)
4. [Opgaven in kaart](#)
5. [Van opgaven naar maatregelen](#)

Hoofdstukken-menu

Inhoud Colofon Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord Kenmerk: 018351.20250409.R2.04 Status: Concept Datum: 9 april 2025 Projectteam: Johannes Beuckens, Max Nagtegaal, Gerald Kikkert, Davide Xausa Werkgroep: Anna Molenaar, Annet Hoornsman, Elize Bon, Martijn Oostdam, Ronald de Haas Deze publicatie is vervaardigd door Goudappel. Mede uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder toestemming. Bevatte rechtenhouders op gebruikte beeldmateriaal kunnen contact opnemen met Goudappel. Inhoudsopgave 1. Een bloeiende regio 2. Beleid onder de loep 3. Brede Welvaart als leidraad 4. Opgaven in kaart 5. Van opgaven naar maatregelen 2	Samenvatting <i>De samenvatting wordt bij het eindproduct ingevoegd.</i> 4	 Beleidsanalyse 14
 Analyse Brede Welvaart 22	Brede Welvaart als leidraad Dit hoofdstuk biedt een aanvullende analyse van de mobiliteitsopgaven, uitgevoerd met behulp van Brede Welvaart-indicatoren. Door deze indicatoren te gebruiken ontstaat er een breed beeld van de bereikbaarheidssituatie en waar de kwaliteiten en pijnpunten liggen in Noord-Holland Noord. Dit vormt, samen met de beleidsinventarisatie, de basis voor het formuleren van de opgaven. 41	Opgaven in kaart Nu er een beeld is ontstaan van de knelpunten in de regio op basis van de analyses voor Brede Welvaart en de Beleidsinventarisatie kunnen de opgaven in kaart worden gebracht. Het visueel maken van deze opgaven biedt inzicht in de geografische spreiding en de onderlinge relaties tussen verschillende mobiliteitsvraagstukken. De opgaven worden tevens ingedeeld in de brede welvaart-thema's, zodat duidelijk is aan welk thema de opgave raakt. Bij de indeling is gekeken naar het thema waar de opgave het meest aan raakt, het is echter niet uitgesloten dat de opgave tegelijkertijd ook aan andere thema's raakt. 45
	 Opgaven 41	 Maatregelen 45
		Van opgaven naar maatregelen Nu de opgaven in kaart zijn gebracht kunnen deze vertaald worden naar maatregelen. Dit is opnieuw visueel gemaakt in de vorm van een kaart. De opgaven zijn genummerd en zijn per nummer terug te vinden op de kaart. Om tot deze vertaling van opgaven naar maatregelen te komen is de vraag gesteld hoe elke opgave aangepakt kan worden, rekening houdend met de lokale situatie en de maatregelen die tot op heden al zijn uitgevoerd. Net als bij het identificeren van de opgaven ligt hierbij de focus op het formuleren van maatregelen die niet alleen lokaal effect hebben, maar ook op bovenregionaal schaalniveau voordelen hebben. 3

Samenvatting

De samenvatting wordt bij het eindproduct ingevoegd.



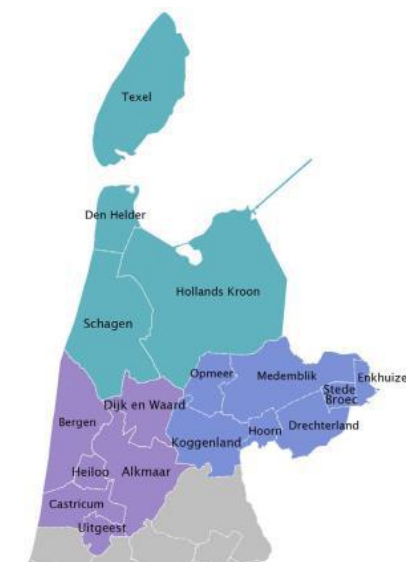
Regio

Een bloeiende regio

Noord-Holland Noord heeft een uniek en gemengd karakter: aan drie kanten omringd door water, met werelderfgoed en een Waddeneiland. Het is een aantrekkelijke regio waar natuur, landbouw, innovatie en toerisme samenkomen. De regio Noord-Holland Noord (NHN) met nu al bijna 700.000 inwoners in 17 gemeenten, groeit hard met de stevige belofte uit de Woondeal 2.0 voor de bouw van minimaal 42.500 woningen tot 2030 en potentieel 68.000 woningen tot 2040.

De regio heeft een bloeiende en groeiende economie met innovatieve bedrijven van (inter)nationaal belang zoals de Energy & Health Campus, een sterke agrarische sector (o.a. Greenport Noord-Holland Noord, Agriport A7 en de zaadveredeling in Seed Valley), is een topspeler in de recreatieve sector en de thuishaven voor onze Koninklijke Marine binnen het Maritiem Cluster. Het Maritiem Cluster, met een sterke verwevenheid tussen Defensie en civiele offshore-activiteiten, is sterk in opkomst als nationale hub voor veiligheid en energietransitie.

De gezamenlijke overheden in NHN staan voor het kunnen leven in brede welvaart van de inwoners, zowel in de stad als op het platteland. Met de grote ambities in woningbouw en werkgelegenheid staat de brede welvaart onder druk.



Deze ontwikkelingen, nationale belangen en een snel veranderende wereld vragen om een robuust mobiliteitssysteem. Op dit moment lopen sommige mobiliteitssystemen, zoals weg en spoor, al tegen de grens van hun capaciteit. Met de voorziene groei van het aantal vervoerbewegingen en reizigers maakt dat de regio nu moet reageren om problemen later te voorkomen. Dit is de aanleiding voor deze bereikbaarheidsvisie. Ook biedt deze bereikbaarheidsvisie input voor het opstellen van een integrale ruimtelijke visie, het ontwikkelperspectief NHN.

Een toekomstbestendig robuust mobiliteitssysteem voor NHN kent de volgende uitgangspunten:

- Wonen, werken en voorzieningen moeten in elkaars nabijheid worden gerealiseerd. Woningbouw doen we bij voorkeur langs de OV-Knooppunten. Dit zorgt voor korte bewegingen die idealiter met de fiets of lopend kunnen worden uitgevoerd. Hiermee beperken we de extra druk op de huidige mobiliteitsnetwerken. We zetten hierbij in op de mobiliteitstransitie en stimuleren actieve en collectieve vormen van vervoer (lopen, fiets en openbaar vervoer). Bij de uitwerking hebben we

oog voor de mate van stedelijkheid in het gebied.

- Alle modaliteiten zijn nodig om het mobiliteitssysteem in NHN op peil te houden. Iedere inwoner moet in staat zijn zich te verplaatsen naar elke bestemming. We zien dat voorzieningen wegtrekken uit dorpen en steden. Daarnaast hebben sommige mensen niet de mogelijkheid of toegang tot alle vormen van mobiliteit. Hierbij hebben we speciaal oog voor mensen die mobiliteitsarmoede ervaren of mogelijk gaan ervaren.
- Door vanuit Brede Welvaart naar de bereikbaarheidsopgaven te kijken ontstaat een beeld dat verder rijkt dan enkel economische belangen. Ook welzijn, duurzaamheid en inclusiviteit staan centraal. Hierdoor is het analysewerk en de uiteindelijke besluitvorming vollediger en rechtvaardiger.

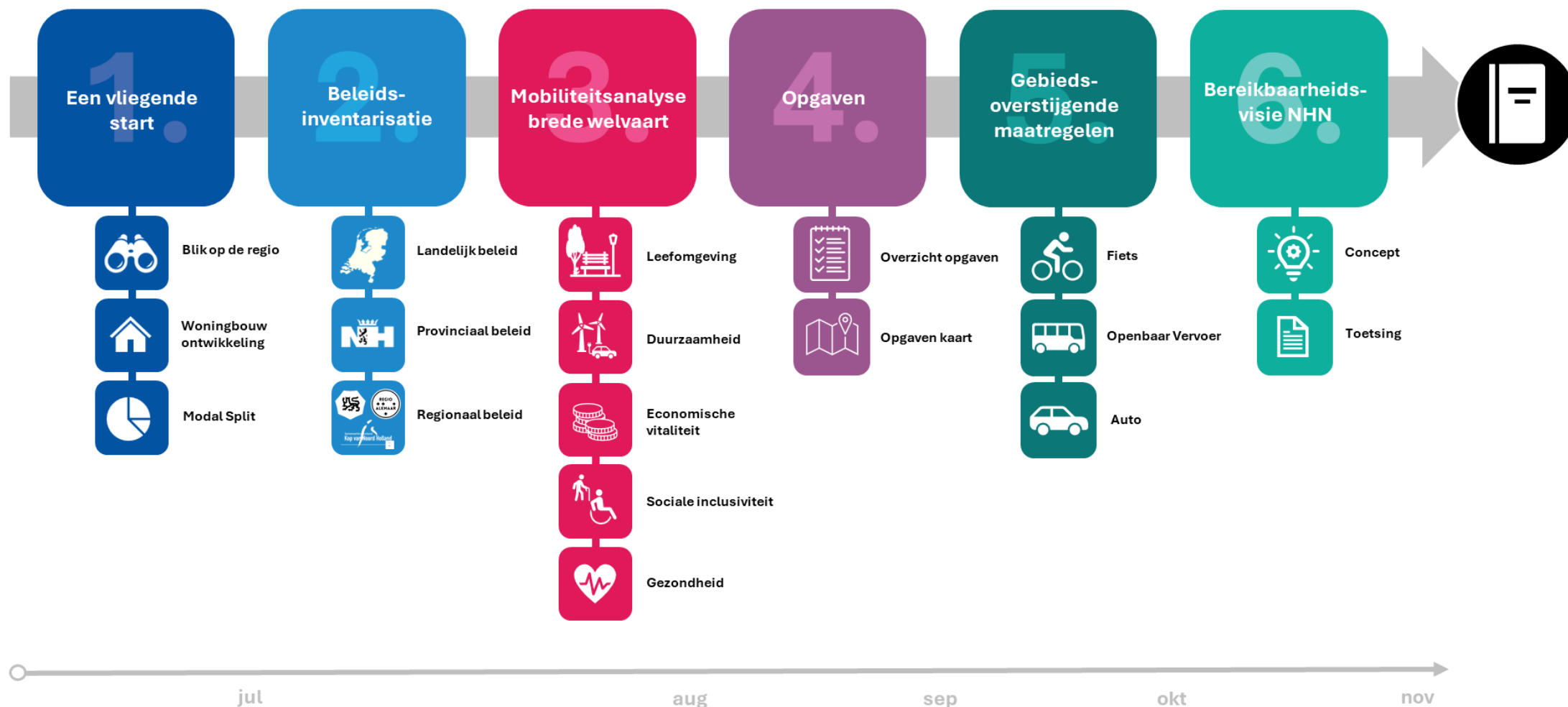


- Militaire bereikbaarheid is ook essentieel in dit mobiliteitssysteem gegeven de uitvalsbasis van defensie in Den Helder en de beoogde groei hiervan. In onrustige tijden is een snelle multimodale verbinding landinwaarts en Europees noodzakelijk.
- Veiligheid voor alle deelnemers in het verkeer is cruciaal en staat hoog in het vaandel waarbij we streven naar het reduceren van het aantal verkeersongevallen. Hierbij is ook aandacht voor sociale veiligheid.
- We streven naar een systeem met uitstootvrije mobiliteit dat goed is voor de leefbaarheid van de regio en de gezondheid van iedere inwoner.

De regio is zich bewust dat niet alles mogelijk is en dat het maken van keuzes en prioriteren nodig is. Op dit moment is er nu eenmaal schaarste in bijvoorbeeld middelen (geld), ruimte, stikstof en uitvoeringscapaciteit. Effectief omgaan met deze schaarste en prioriteren is dan ook cruciaal en toont ook het realisme van de regio.



Aanpak en proces



Een overzichtelijk proces

Om deze Bereikbaarheidsvisie op te stellen is gestart met het **analyseren van de regio**: hier is gekeken naar het huidige mobiliteitsbeeld (modal split, vervoersrelaties) en de woningbouwontwikkeling. Ook is er een **beleidsanalyse** gemaakt van regionaal, provinciaal en landelijk beleid. Bij de belangrijkste opgaven uit deze beleidsstukken is gekeken onder welke brede welvaart-thema's ze vallen.

Vervolgens is het mobiliteitsbeeld verder onderzocht middels de **Brede Welvaart-thema's**. Hier is met analysetools een beeld gevormd met twee relevante indicatoren per thema. De Brede Welvaart-thema's zijn *leefomgeving, duurzaamheid, economische vitaliteit, sociale inclusiviteit en gezondheid*.

Het centrale punt in het proces was de **interactieve workshop**, die plaatsvond op 1 oktober 2024. Tijdens deze workshop hadden stakeholders (Ministerie, ProRail, NS, RWS, de Provincie en vertegenwoordigers namens de 17 gemeenten) de mogelijkheid input te geven op de opgaven en de mogelijke maatregelen hiervoor.

Op basis van deze workshop en de analyses is een beeld gevormd van de **opgaven** waar de regio voor staat op het gebied van bereikbaarheid. Bij deze opgaven was het van belang dat ze gebiedsoverstijgend zijn, en dus invloed hebben op meer dan alleen de plek waar de opgave ligt. De opgaven zijn vervolgens in een opgavenkaart verwerkt.

De gebiedsoverstijgende opgaven zijn tot slot vertaald in **maatregelen**. Deze maatregelen zijn een aanzet en geven de regio aanknopingspunten om voortvarend met de opgaven aan de slag te gaan.



Overgang van stedelijke dynamiek naar landelijk gebied

Om de regio goed in kaart te brengen is een gebiedsindeling gemaakt voor 2040+, waarbij onderscheid is gemaakt tussen verschillende stedelijke milieus.

Door de oogharen is een scheidslijn te zien tussen de invloedssfeer van de MRA en het meer landelijke noorden, het zogenaamde "scharnierpunt". Deze ligt grofweg op de lijn Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn. Deze regio's en de kernen ten zuiden ervan zijn meer verstedelijkt en sterk op Amsterdam georiënteerd, terwijl het noordelijke gebied een meer landelijk karakter heeft.

Dit is terug te zien op de kaart: er zijn in het noordelijke deel minder centrumstedelijke milieus en de kernen zijn kleiner in omvang. Dit staat echter in contrast met de economische activiteiten in dit gebied, die veelal een (inter)nationaal belang dienen: o.a. het Defensie-cluster in Den Helder, Energy & Health Campus Petten, een uitgebreide agrarische- en glastuinbouwsector, bollenteelt, toerisme en meer recentelijk ook de bouw van datacenters en energie-infrastructuur.

Om de doorkijk naar 2040+ in de gebiedsindeling te kunnen verwerken is voor de regio Alkmaar (tijdens de RIA-studie) gebruik gemaakt van de sociaal-economische gegevens het verkeersmodel Noord-Kennemerland, en is voor de rest van de regio gebruik gemaakt van de Omgevingsadressendichtheid (OAD) en de toekomstige (harde en zachte) plancapaciteit.

Gebiedsindeling

Noord Holland Noord 2040+

- Metropolitaan Centrumstedelijk
- Centrumstedelijk
- Stedelijk
- Landelijk wonen en recreëren
- Mainports en greenports (arbeidsgebieden)

*Toerisme, landbouw,
energie, defensie*



*Georiënteerd op agrarische en
economische functies*

Georiënteerd op MRA

*(Hoog)stedelijke
kenniseconomie*



Forse woningbouw-ambitie

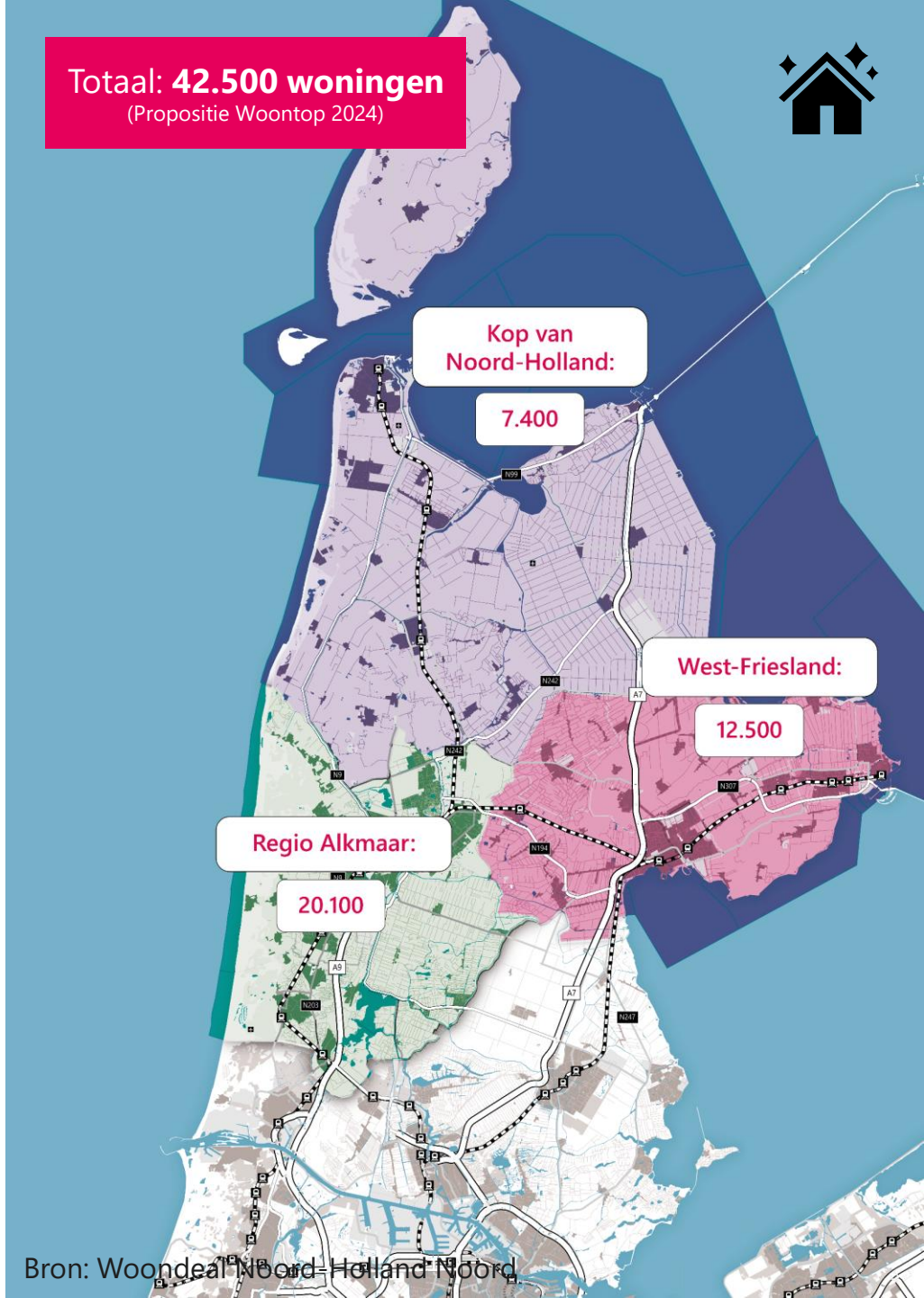
De regio kent de komende decennia een sterke groei, met in totaal de ambitie om 68.000 woningen toe te voegen. Het grootste deel van deze woningen worden tot 2030 gebouwd: namelijk 42.500 woningen. De afgelopen drie jaar zijn van deze 42.500 al ruim 10.000 woningen gerealiseerd. Hierbij is het belangrijk om gemengde woonwijken te ontwikkelen met wonen, werken en voorzieningen om afstanden naar voorzieningen en werk te verkorten en bij te dragen aan het verminderen van een scheve woon-werk pendel.

Het zwaartepunt van de groei in het aantal woningen zit in de regio Alkmaar (20.100), gevolgd door Westfriesland (12.500) en de Kop van Noord-Holland (7.400)*. De regio heeft de ambitie om het merendeel van deze woningen rond OV-knooppunten te bouwen.

De woningbouwgroei is in lijn met de bevolkingsontwikkeling; de regio krijgt er volgens de prognoses van CBS/PBL circa 44.000 inwoners erbij, waarvan tevens het zwaartepunt in de regio Alkmaar ligt (+28.000), gevolgd door West-Friesland (+8.200) en de Kop van Noord-Holland (+7.800).

**Het betreft cijfers uit de Woondeal. De ambitie is om 68.000 woningen toe te voegen in Noord-Holland Noord*

Totaal: **42.500 woningen**
(Propositie Woontop 2024)



Bron: Woondeal Noord-Holland Noord

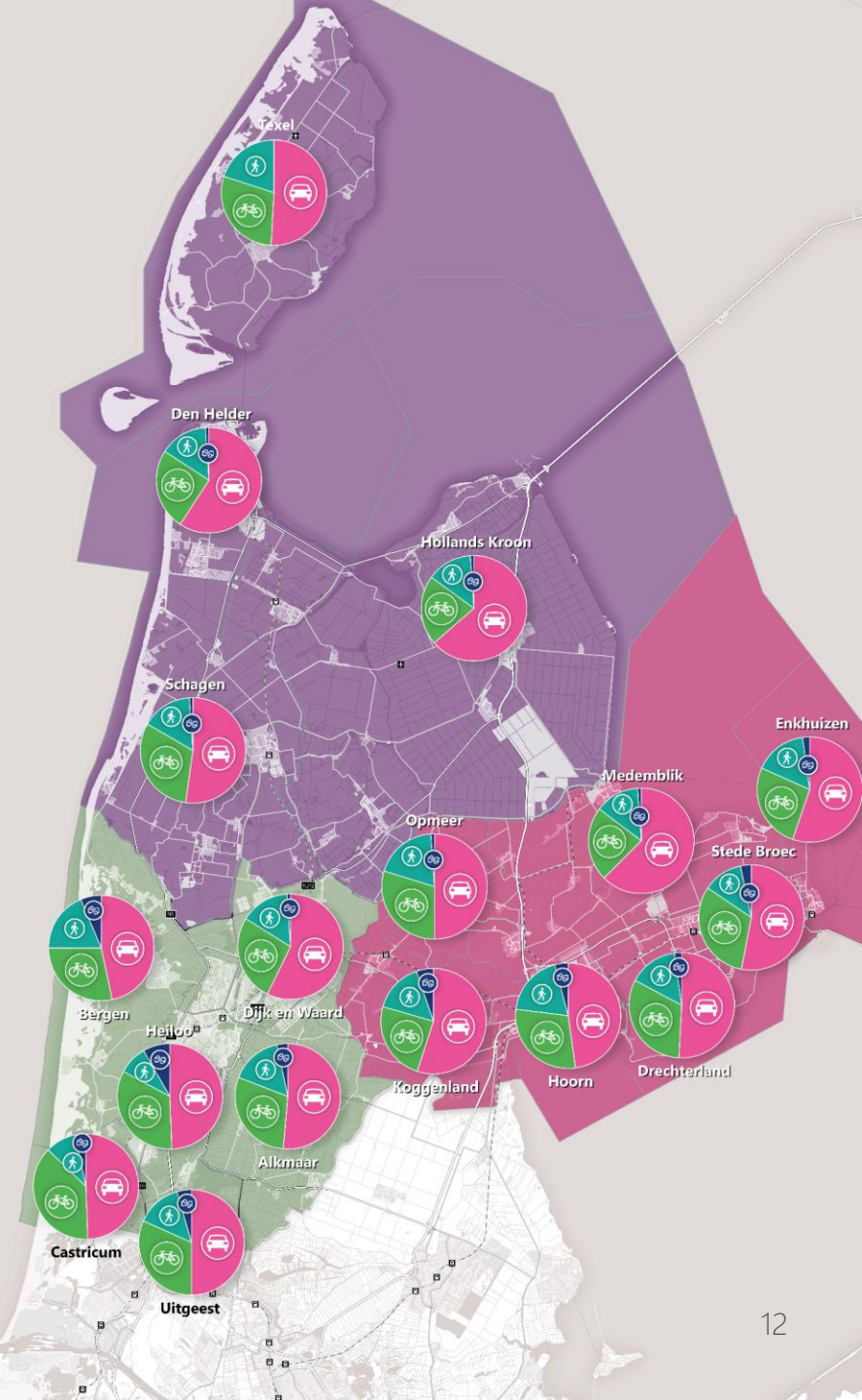
Veel fietsers in steden en kustgemeenten, landelijk gebied georiënteerd op de auto

Om het mobiliteitsbeeld van de regio en de verschillen hiertussen beter inzichtelijk te maken is het interessant om de modal split per gemeente te bekijken. De modal split is de verdeling van vervoerwijzen die mensen gebruiken voor hun verplaatsingen. Hiervoor is gekeken naar het totaal aan verplaatsingen, dus van korte tripjes naar de supermarkt tot een stedentrip naar de andere kant van het land. Ook woon-werkverkeer is hierin meegenomen.

Wat direct duidelijk wordt is dat heel Noord-Holland Noord erg op de auto is georiënteerd, dit is vooral het geval in West-Friesland en de Kop van Noord-Holland. Opvallend is dat ook in de meer verstedelijkte regio's zoals Dijk en Waard, Alkmaar en Schagen de auto een relatief grote rol heeft. Hier is doorgaans een hoger aandeel wandelen/fietsen en OV te verwachten.

De gemeenten met het hoogste aandeel auto in de modal split zijn Hollands Kroon en Medemblik. Voorbeelden van gemeenten waar juist wandelen/fietsen uitblinken zijn Hoorn, Castricum en Bergen. De laatstgenoemde is zeer vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde.

Nederland gemiddeld
ter vergelijking



Bron data: Odin

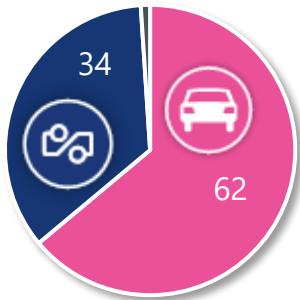
OV blinkt uit op de langere afstanden tussen stedelijke gebieden

Het aandeel OV in de modal split lijkt op het eerste gezicht verwaarloosbaar. Dit geeft echter een vertekend beeld omdat de modal split het totaal aantal verplaatsingen bevat, en er veel meer verplaatsingen op korte afstanden worden gemaakt dan op langere afstanden. Juist op deze langere afstanden speelt het OV een rol. Op deze langere afstanden vindt ook veel woon-werkverkeer plaats.

Wanneer naar de onderlinge relatie tussen gemeenten wordt gekeken ontstaat een duidelijker beeld: tussen Alkmaar en Amsterdam heeft de trein een aandeel van 34%. Tussen Den Helder en Amsterdam is dit zelfs 40% (echter gaat het hier wel om minder reizigers in absolute zin). Voor het samenstellen van de modal splits is gebruik gemaakt van het gemiddelde tussen 2018 en 2023*.

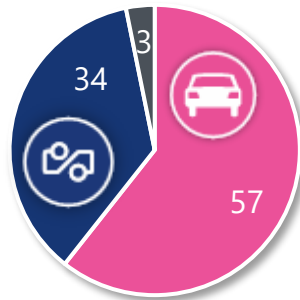
Het OV heeft dus wel degelijk een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem, alleen is dit veelal op de langere afstanden en tussen stedelijke gebieden. Voor de kortere afstanden (<7,5km) kiest men er veelal voor om te lopen of te fietsen, maar ook vaak om de auto te gebruiken.

Alkmaar - Amsterdam



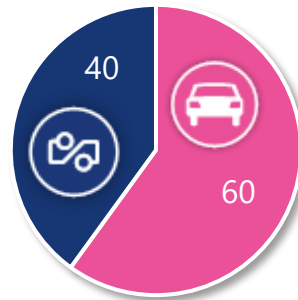
■ Auto ■ Trein ■ Fiets

Hoorn - Amsterdam



■ Auto ■ Trein ■ Bus

Den Helder - Amsterdam



■ Auto ■ Trein

*Let op: ook de Coronajaren zijn hierin meegenomen. Bron data: Odin





Beleid onder de loep

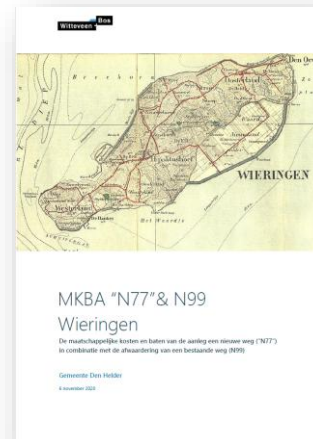
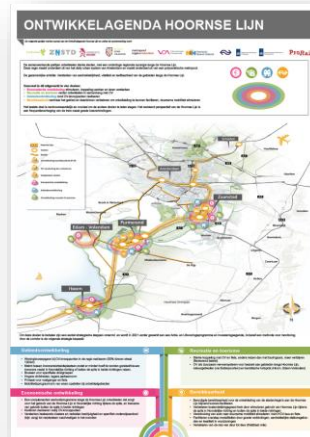
Om de opgaven van de regio in kaart te brengen zijn ruim 60 landelijke, provinciale en regionale beleidsdocumenten gebruikt die zijn aangeleverd door de regio. Hieruit worden de belangrijkste opgaven per schaalniveau gedestilleerd en geclassificeerd. In de regel geldt dat naar mate de schaalniveaus kleiner worden, de opgaven ook concreter worden.



Een regio met ambitie

Er is een verscheidenheid aan documenten gebruikt om een eerste set opgaven uit te destilleren.

Dit varieert in schaalniveau van stedelijke mobiliteitsvisies tot nationaal beleid.



Analyse van beleidsstukken

De opgaven uit de beleidsstukken zijn onderverdeeld op de vijf thema's van Brede Welvaart. In de afbeelding hiernaast zijn de landelijke brede welvaartsopgaven weergegeven met de toelichting per thema.

Op de volgende pagina's zijn de mobiliteitsopgaven weergegeven in diverse tabellen. De tabellen zijn ingedeeld op basis van de volgende schaalniveaus:

- Nationaal
- Provinciaal en regionaal
- Kop van Noord-Holland
- Westfriesland
- Regio Alkmaar

Om de opgaven te beoordelen op de relevantie is per thema beschreven wat de invloed is op het betreffende thema. Ook is met kleur (groen of rood) aangegeven of de opgave in positieve of negatieve zin bijdraagt aan het thema. Een enkele keer is een effect zowel positief als negatief, in deze gevallen blijft de kleur grijs.

Uit deze analyse ontstaat een eerste inzicht in de opgaven die landelijk, provinciaal en in de regio spelen en hoe deze zich verhouden tot de brede welvaart. Dit vormt de eerste bouwsteen om tot de opgaven en maatregelen te komen.



De thema's binnen Brede Welvaart:

Economische vitaliteit - Het versterken en bereikbaar houden van de economische kerngebieden in een regio

Sociale inclusiviteit – Ervoor zorgen dat werk en voorzieningen in met name de landelijke gebieden voor een ieder bereikbaar zijn

Gezondheid – Inzetten op de kwaliteit van leven, waaronder ook minder ongelukken, meer bewegen en betere luchtkwaliteit

Kwaliteit leefomgeving – Een aantrekkelijke openbare ruimte met meer ruimte voor ontmoeten en groen

Duurzaamheid – Een emissievrije manier van reizen en duurzaam gebruik van materialen

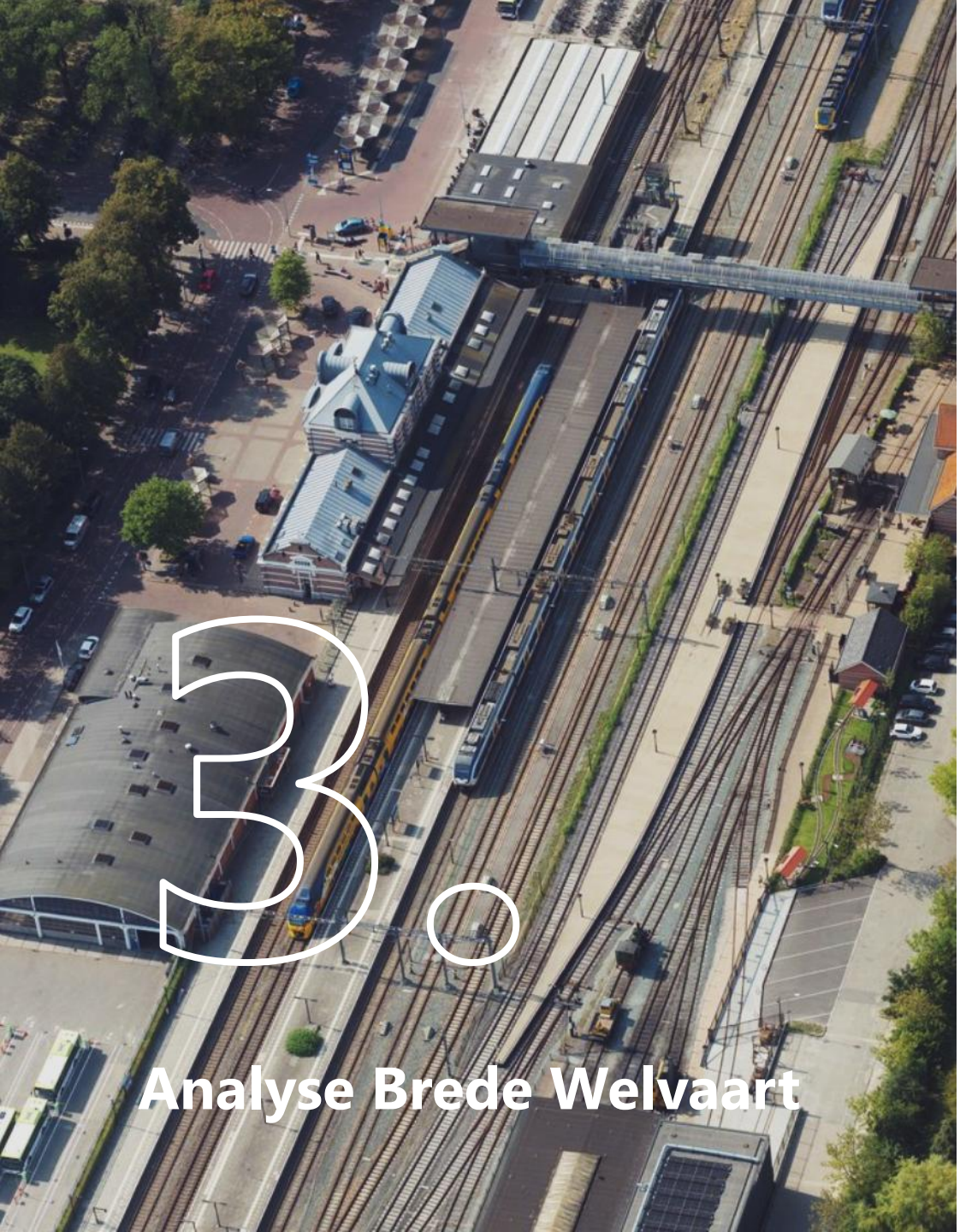
Opgave	Kwaliteit leefomgeving	Duurzaamheid	Economische vitaliteit	Sociale inclusiviteit	Gezondheid
Bereikbaarheid sociale en economische voorzieningen op pijl met behulp van duurzame mobiliteitssystemen		Meer inzetten op duurzame en actieve vervoerwijzen	Nabijheid economische voorzieningen	Nabijheid sociale voorzieningen	
Verminderen verkeerslachtoffers en verbeteren verkeersveiligheid (SPV 2030)	Vergrijzing en dus toename kwetsbare verkeersdeelnemers				Minder schade aan de gezondheid door afname aantal ongelukken
Duurzame en emissieloze manier van reizen om milieuhinder te verminderen	Meer ruimte voor groene leefomgeving en ontmoeten/verblijven	CO ₂ neutraal, emissieloos reizen			Gezonde leefomgeving zonder luchtverontreiniging
Verminderen, veranderen, verbeteren mobiliteit/verkeer	Minder intensiteit op vervoersnetwerken	Minder CO ₂ -uitstoot			Gezonde leefomgeving zonder luchtverontreiniging
Sterke regionale verschillen			Grote verschillen werkgelegenheid tussen gebieden → pendel	Mobiliteit voor iedereen (ouderen, gehandicapten, mensen met lagere inkomens, studenten)	
Faciliteren meer treinverkeer (PHS)	Spoorwegovergangen worden verwijderd of verbeterd	Meer treingebruik faciliteren, modal shift van auto naar OV	Hogere frequenties trein, kortere reistijden, bereikbaarheid verbeterd		Geluid- en trillingsmaatregelen, minder hinder voor omgeving

Opgave	Kwaliteit leefomgeving	Duurzaamheid	Economische vitaliteit	Sociale inclusiviteit	Gezondheid
Duurzame mobiliteitstransitie		Meer gebruik van fiets/openbaar vervoer, neutraal	Verbetering doorstroming wegennetwerk		Minder uitstoot
Ruimtegebrek op mobiliteitsnetwerk			Negatieve economische gevolgen, afname bereikbaarheid		Negatieve effecten verkeersveiligheid
Gezonde leefomgeving behouden	Mobiliteit neemt passende ruimte in openbare ruimte (Balans met groen & verblijven)	CO2-neutraal, emissieloos reizen			Gezonde leefomgeving zonder luchtverontreiniging
Vervoerarmoede neemt toe			Afname landelijke voorzieningen, noodzaak auto neemt toe voor bereikbaarheid banen	Afname landelijke voorzieningen voor mensen met smalle beurs en/of geen auto in bezit	
Vergroten aandeel actieve vervoerwijzen	Minder ruimtegebruik t.o.v. autogebruik	Duurzame modaliteiten stimuleren	Robuustere bereikbaarheid (o.a. bedrijventerreinen)	Fietsen en lopen toegankelijk voor grote groepen inwoners	Actieve mobiliteit draagt bij aan gezondheid
Woningbouwopgave vooral rond OV-knopen realiseren	Mogelijkheid voor lagere parkeernormen en betere kwaliteit omgeving	Modal shift auto → OV		Minder autoafhankelijkheid	

Opgave	Kwaliteit leefomgeving	Duurzaamheid	Economische vitaliteit	Sociale inclusiviteit	Gezondheid
HOV-Sternet Alkmaar	Mogelijkheid om te ontwikkelen in cohesie met woningbouw	Minder CO ₂ -uitstoot door afvangen autoverkeer	Betere bereikbaarheid arbeidslocaties	Alternatief voor auto bieden, ook voor mensen met kleine beurs	Minder uitstoot
BOL-brug (complexe knoop)	Beter ingepaste brug met meer ruimte voor langzaam verkeer er onderdoor		Hogere frequenties trein, kortere reistijden, bereikbaarheid verbeterd		
Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming N-wegen (o.a. N242, N9)	Betere inpassing wegen in bebouwde kom		Betere doorstroming en bereikbaarheid omgeving		Minder verkeersongevallen
Multimodale Ring Alkmaar	Kansen voor betere inpassing Ring Alkmaar in omgeving	Stimuleren autogebruik (aanzuigend effect meer auto-infra)	Zonder maatregelen nemen VVU's toe		
Verbeteren fietsnetwerk	Verbeterde veiligheid fietspaden	Modal shift auto → fiets	Woon- en werkgebieden worden beter verbonden	Alternatief voor auto bieden, ook voor mensen met kleine beurs	Gezondheidsvoordelen fietsen
Werkgelegenheid laten meegroeien met inwonersgroei (o.a. groei bedrijventerreinen)	Kansen om bedrijventerreinen van een kwaliteitsimpuls te voorzien, waar mogelijk functiemenging	Werk op loop- of fietsafstand, minder autoverkeer	Meer bedrijvigheid in de regio		Gezondheidsvoordelen van meer lopen / fietsen
Aantrekkelijker maken van OV-knooppunten (stationswaardering)	Een betere en meer uitnodigende stationsomgeving	Meer treingebruik stimuleren, modal shift van auto naar OV			
Betere aansluiting op Rijkswegennet bij Heiloo	Verkeersafname op het onderliggende wegennet	Stimuleert autogebruik	Betere bereikbaarheid Heiloo, Castricum en omgeving, faciliteren woningbouw		Geluidsoverlast en slechtere luchtkwaliteit bij aansluiting en aanvoerwegen. Minder overlast waar verkeer nu rijdt.
Knelpunt spoorwegovergang Castricum (realisatie PHS-dienstregeling)	Oplossen verkeersknelpunt spoorwegovergang, veiligere verkeerssituatie	Meer treingebruik faciliteren, modal shift van auto naar OV	Hogere frequenties trein, kortere reistijden, bereikbaarheid verbeterd	Alternatief voor auto bieden, ook voor mensen met kleine beurs	
Woningbouwopgave (o.a. rond station HHW)	Autoluwe en autovrije wijken	Minder CO ₂ -uitstoot door afvangen autoverkeer	Meer inwoners leidt tot meer bedrijvigheid en afzetmarkt		

Opgave	Kwaliteit leefomgeving	Duurzaamheid	Economische vitaliteit	Sociale inclusiviteit	Gezondheid
HOV-buscorridor langs A7		Minder CO ₂ -uitstoot door afvangen autoverkeer	Economische impuls voor regio, o.a. door bediening Agriport A7	Alternatief voor auto bieden, ook voor mensen met kleine beurs en zonder auto	Minder uitstoot
Ontwikkeling mobiliteitshubs	Minder auto's die de (binnen)stad inrijden, afvangen aan de rand, kans voor integratie lokale voorzieningen	Modal shift auto → OV/deelvervoer	Kans voor commerciële ruimtes en meer ruimte voor woningbouw door minder parkeren op kavels en straat, betere bereikbaarheid omgeving	Ontmoetingsplek bewoners wijk. Meer mobiliteitsopties, ook voor mensen zonder auto.	
Ontwikkeling woon-werkmilieus langs Westfriese lijn (Obdam – Enkhuizen) (o.a. Obdam, Hoogkarspel Zuid, Poort van Hoorn)	Levendige wijken creëren door middel van functiemenging	Werk op loop/fietsafstand zorgt voor minder druk op het wegennet	Kansen voor bedrijvigheid, Westfriese lijn beter te exploiteren door meer tegenspits	Houdt voorzieningen op peil en bereikbaar (ook regionaal)	Meer beweging want werk op fietsafstand
Overige woningbouwlocaties, o.a. Wognum en Opmeer	Kwaliteitsimpuls kleinere kernen	Geen HOV die gebied bedient, meer autoverkeer	Meer inwoners leidt tot meer bedrijvigheid en grotere afzetmarkt	Voorzieningenniveau op peil houden door groei inwonertal	
Verbeteren (door)fietsnetwerk	Verbeterde veiligheid fietspaden, minder autoverkeer	Modal shift auto → fiets	Woon- en werkgebieden worden beter verbonden	Alternatief voor auto bieden	Gezondheidsvoordelen fietsen
Ontwikkeling OV-knopen (bv. Obdam)	Kans voor integratie lokale voorzieningen, minder autoverkeer door Obdam	Modal shift auto → ov	Betere bereikbaarheid		
Groei (logistieke) bedrijventerreinen (o.a. WFO-terrein)	"Verdozing" landschap		Meer werkgelegenheid voor de omliggende steden en dorpen		Mogelijk meer CO ₂ -uitstoot in directe omgeving
Doorstroming en verkeersveiligheid N-wegen	Betere inpassing N-wegen in bebouwde kom	Stimuleren autoverkeer	Betere bereikbaarheid, o.a. woningbouw Wognum-Opmeer		Verkeersveiligheid verbeteren (ook voor fietsers en voetgangers die weg kruisen)
Verkenning Westfriisaweg Stede Broec – Enkhuizen, aansluiting Houtribdijk		Stimuleren autoverkeer	Verbeteren van de capaciteit en doorstroming		
Versterking corridor A7 – A8 (MIRT Amsterdam – Hoorn)		Stimuleren autoverkeer	Verbeteren van de capaciteit en doorstroming		Mogelijk meer CO ₂ -uitstoot in directe omgeving
Voorzieningenniveau op peil houden	Leefomgeving in goede staat houden	OV-voorzieningen behouden en autoafhankelijkheid voorkomen	Lokale economie behouden	Ontmoeting faciliteren, OV-voorzieningen behouden en autoafhankelijkheid voorkomen	Gezondheidszorg in de buurt behouden

Opgave	Kwaliteit leefomgeving	Duurzaamheid	Economische vitaliteit	Sociale inclusiviteit	Gezondheid
Sociale inclusiviteit			Afname landelijke voorzieningen, noodzaak auto neemt toe voor bereikbaarheid banen	Grote auto-afhankelijkheid. Kansen voor doelgroepgerichte benadering	
Netwerk kwetsbaar bij verstoringen			Het gebied is kwetsbaar bij stremmingen of ongevallen omdat er naar andere regio's niet zo veel reisopties zijn	Ook voor sociaal bezoek is netwerk kwetsbaar	
Verkeersveiligheid onder druk op N9 en in bebouwde kommen	Omlegging N9 Burgervlotbrug en St Maartensvlotbrug	GOW30 draagt in lichte mate bij aan modal shift	Verkeerdruk op de N9/N99		Minder verkeersongevallen
Bereikbaarheid economische clusters onder druk			Economische clusters (Maritiem Cluster, Energy Health Campus, Agriport A7)		
Regionaal fietsnetwerk versterken	Verbeterde veiligheid fietspaden, minder autoverkeer	Modal shift auto → fiets	Woon- en werkgebieden worden beter verbonden	Alternatief voor auto bieden	Gezondheidsvoordelen fietsen
Oost-westverbindingen ondermaats	Beperken sluipverkeer door bebouwde kommen		Veel sluipverkeer door dorpskernen		Beperken sluipverkeer door bebouwde kommen
Versterken Helderse Lijn		Versterken schonere vervoerwijzen	Ruimtelijk programma van belang voor versterken Helderse lijn en tegenpsits		
Ontlasten verkeersdruk binnenstad Den Helder	Maatregelen Maritiem cluster zorgen voor ontlasting binnenstad Den Helder				



Analyse Brede Welvaart

Brede Welvaart als leidraad

Dit hoofdstuk biedt een aanvullende analyse van de mobiliteitsopgaven, uitgevoerd met behulp van Brede Welvaart-indicatoren. Door deze indicatoren te gebruiken ontstaat er een breed beeld van de bereikbaarheidssituatie en waar de kwaliteiten en pijnpunten liggen in Noord-Holland Noord. Dit vormt, samen met de beleidsinventarisatie, de basis voor het formuleren van de opgaven.



Van thema's naar indicatoren

In het vorige hoofdstuk zijn de verschillende mobiliteitsopgaven in Noord-Holland Noord middels de beleidsinventarisatie in kaart gebracht. Aanvullend is een analyse gedaan op basis van twee Brede Welvaart-indicatoren per thema om te toetsen of de opgaven volledig zijn en of er nog aanvullende bereikbaarheidsopgaven zijn. Deze analyses zijn o.a. uitgevoerd met de Brede Welvaart-tool van Goudappel.

We hebben gekozen voor de tien indicatoren weergegeven hiernaast, omdat deze aansluiten bij de al geïdentificeerde opgaven zoals het stimuleren van schoon reizen en duurzame vormen van mobiliteit. Met het in kaart brengen van het huidige fietsnetwerk en de CO₂- en NO_x-emissie signaleren we waar de kwaliteit van de leefomgeving onvoldoende is en waar duurzame mobiliteitsvormen het meest effect hebben om de uitstoot te verminderen. Voor de sociale inclusiviteit analyseren we de bereikbaarheid van voorzieningen en voor de economische vitaliteit de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen.

Thema's

Kwaliteit leefomgeving



Duurzaamheid



Economische vitaliteit



Sociale inclusiviteit



Gezondheid



Indicatoren

1. *Hinder fietsnetwerk*
2. *% Grijs in openbare ruimte*

1. *CO₂-emissie per gemeente*
2. *NO_x-emissie per wegvak*

1. *Bereikbare arbeidsplaatsen per modaliteit*
2. *Bereikbaarheidsanalyse verplaatsingen*

1. *Bereikbaarheid Onderwijs*
2. *Bereikbaarheid ziekenhuizen*

1. *Verkeersongevallen per voertuigkilometer*
2. *Verkeersongevallen per wegkilometer*



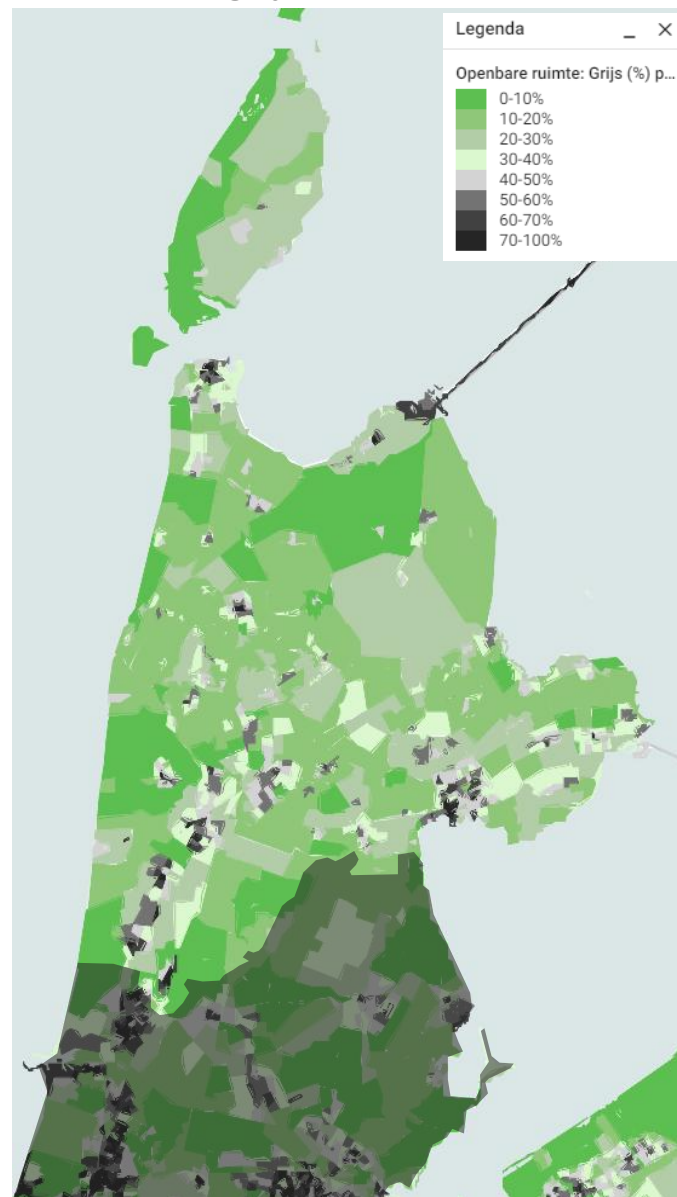
Oost/west fietsrelatie ondermaats en grijze verstedelijkte strook

Een kwalitatieve leefomgeving kent een goede balans tussen het groen en grijs in de openbare ruimte. Daarnaast moet de omgeving uitnodigen tot gezond (mobiliteits)gedrag. Voor de analyse is er gekeken naar de verhouding grijs en groen in de openbare ruimte en de hinder op het fietsnetwerk.

Op kaart 1 is er een duidelijke zone zichtbaar vanaf Castricum tot aan Noord-Scharwoude en rondom Hoorn, Den Helder en Den Oever waar grijs de boventoon voert. Het grote aandeel grijs oppervlak (zoals asfalt en beton) in deze stedelijke zones vermindert de biodiversiteit, kan bijdragen aan hitte-eilandeffecten, en verhoogt het risico op wateroverlast door verminderde infiltratiecapaciteit bij regen. De overige delen van de NHN regio kunnen als groener worden beschouwd. Inzetten op vergroening van de stedelijke kan dit beter in balans brengen.

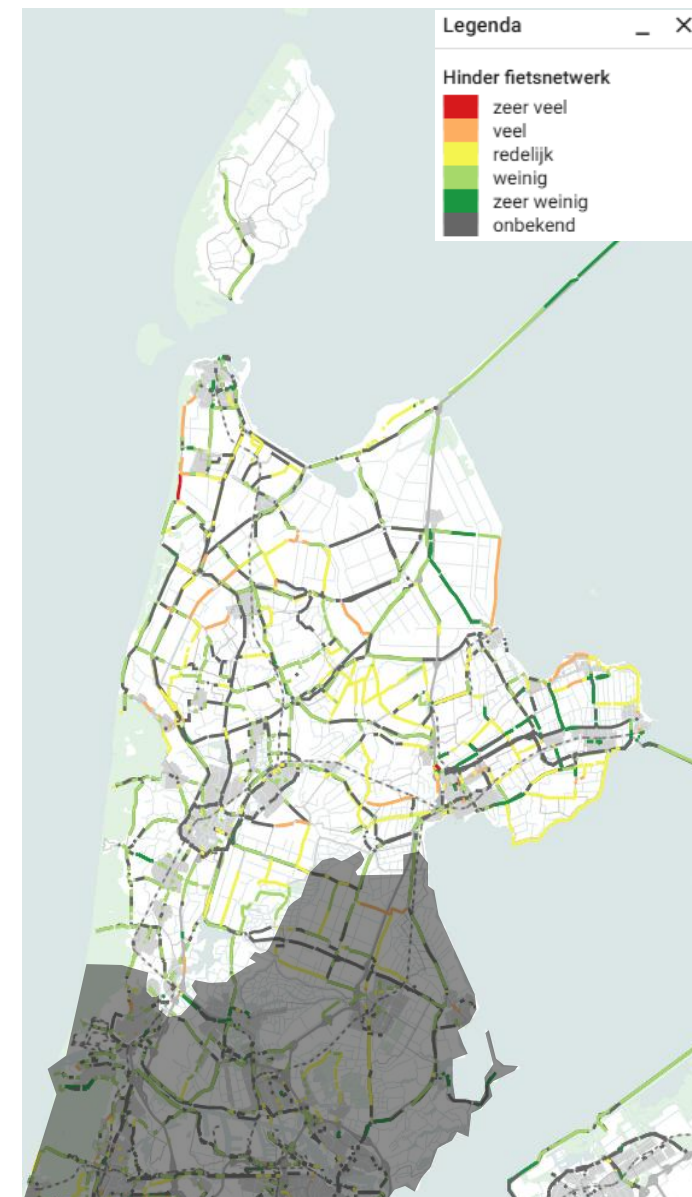
Op kaart 2 is te zien dat het fietsnetwerk binnen de NHN-regio redelijke hinder kent op basis van de data van het Fietzersbondnetwerk. Onder hinder vallen obstakels, drukte en andere onderdelen die de doorfietskwaliteit negatief beïnvloeden. Wat opvalt is dat de regio Alkmaar en Westfriesland tot aan de MRA-regio goed verbonden zijn, maar er geen netwerk is of veel hinder op de oost-west relatie tussen bijvoorbeeld Hoorn-Obdam, Hoorn-Winkel, Alkmaar-Opmeer en Hoorn-Alkmaar. Daarnaast valt op dat veel van deze verbindingen worden gedeeld met auto's, wat leidt tot hinder voor fietsers en ten koste gaat van de verkeersveiligheid.

Openbare ruimte, percentage grijs per buurt



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, gebaseerd op 2023 BGT data, geometrieën uit CBS Buurt en gemeente data (2022)

Fietsnetwerk, mate van hinder



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, kenmerken overgenomen uit het Fietzersbond netwerk (o.a. meldingen van grote drukte, obstakels)



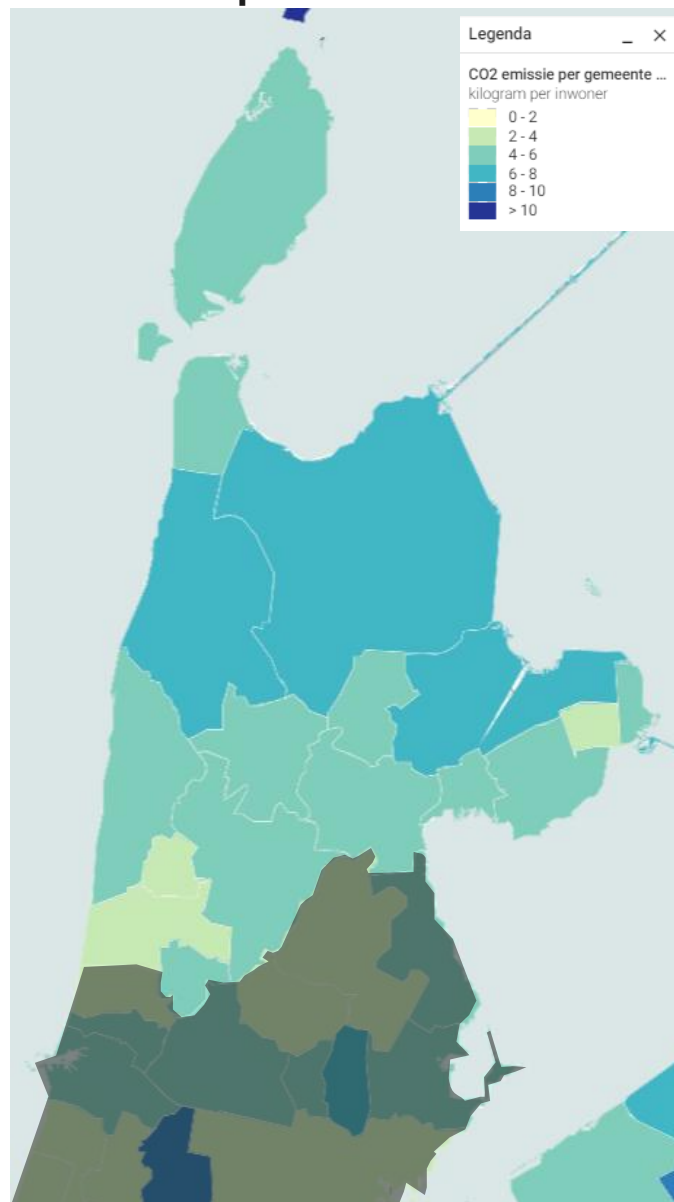
CO₂ per inwoner hoger in de Kop, NO_x per wegvak juist hoger richting MRA

Om de duurzaamheid van de mobiliteit binnen de NHN-regio in kaart te brengen is gekeken naar zowel de CO₂- als de NO_x-emissie.

Wat opvalt is dat binnen de regio de CO₂-emissie per inwoner het grootste is in de minst stedelijke gebieden, waarbij met name de Kop van Noord-Holland opvalt (m. u. v. Den Helder) en het noorden van Westfriesland. Dit is te verklaren door het grotere aantal autokilometers wat nodig is om voorzieningen en werk te bereiken in de landelijke gebieden, zoals ook benoemd in het rapport “Elke Regio Telt”. Om de CO₂-emissie per inwoner te verkleinen is het belangrijk de duurzame(re) mobiliteitsvormen zoals (elektrisch) fietsen, OV en deelmobiliteit in deze gebieden te stimuleren. Vanwege de kwetsbaarheid van het openbaar vervoer in landelijk gebied, lijkt de fiets hiervoor de beste kansen te bieden.

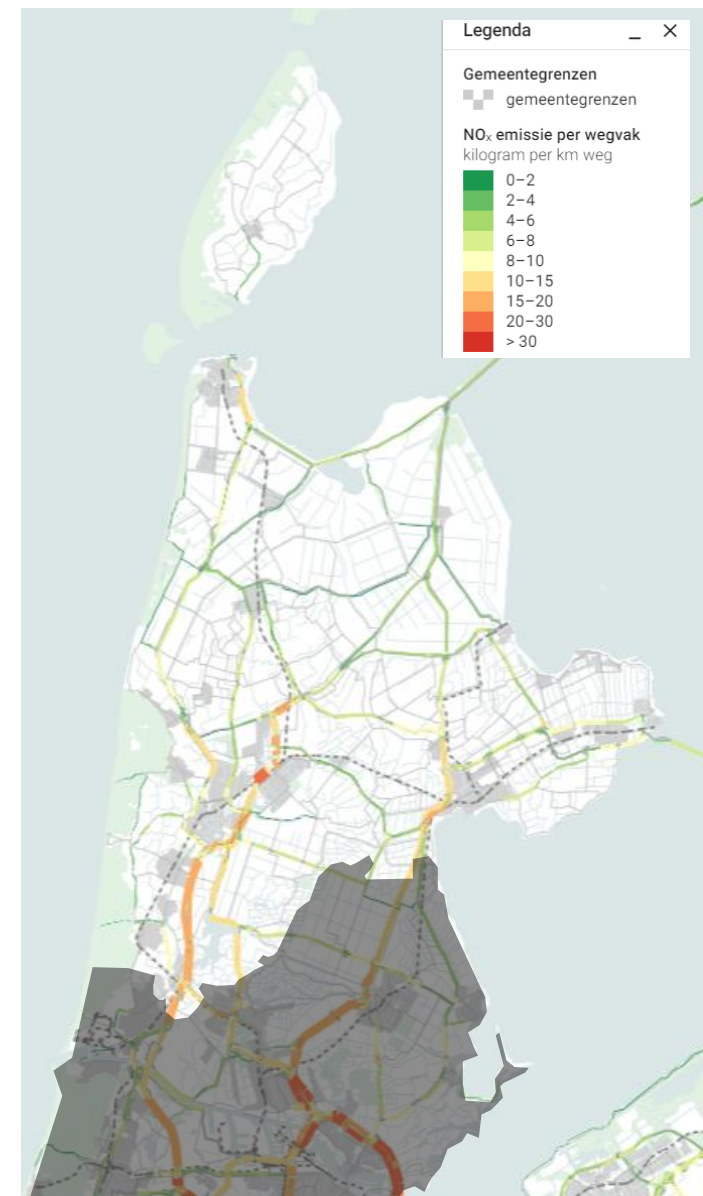
Kaart 2 laat de NO_x-emissie per wegvak zien. Hierbij valt op dat de meeste emissie in de regio NHN zichtbaar is op de wegvakken vanuit de MRA tot aan Alkmaar en Hoorn. Dit is te verklaren door de hoge intensiteiten en minder soepele doorstroming. De Kop van Noord-Holland en het grootste deel van West-Friesland blijven onder de 10 kg per wegvak.

CO₂-emissie per gemeente per inwoner



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, gebaseerd op 2023 BGT data, geometrieën uit CBS Buurt en gemeente data (2022)

NO_x-emissie per wegvak



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, gebaseerd op afgelegde ritten



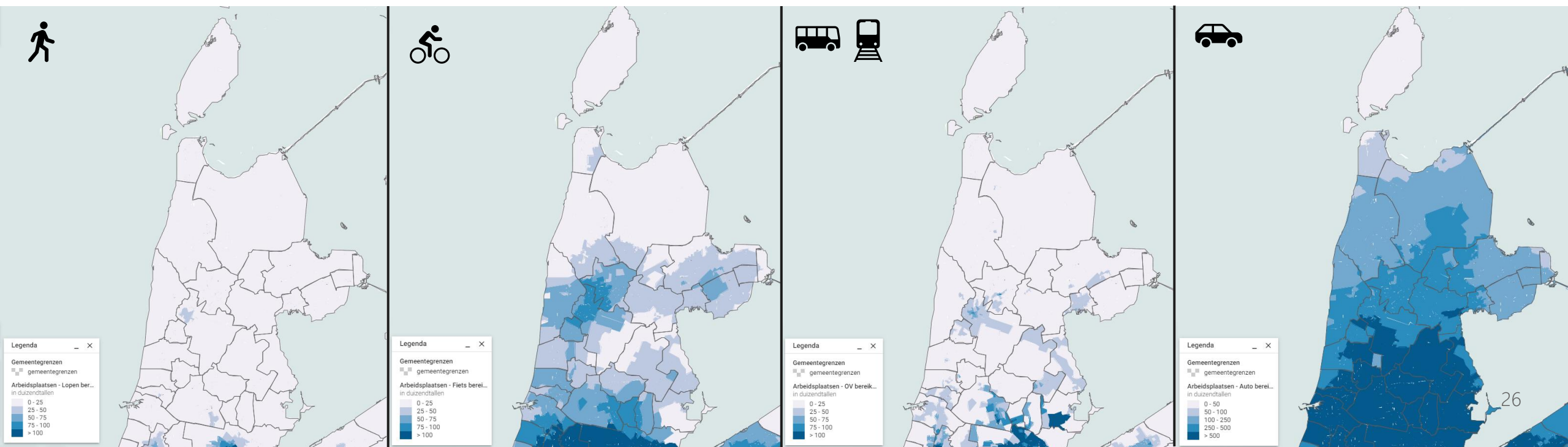
Meeste banen te bereiken in regio Alkmaar, autoafhankelijkheid in de Kop

Een economisch vitale regio betekent een goede bereikbaarheid van banen voor de inwoners. Om een beeld te krijgen van de economische vitaliteit in de regio is o.a. gekeken naar de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per modaliteit binnen 30 minuten.

Duidelijk is dat binnen Noord-Holland Noord de regio Alkmaar het sterkst naar voren komt, dit is enerzijds vanwege de relatief goede bereikbaarheid en anderzijds vanwege het relatief hogere aantal arbeidsplaatsen. Ook Hoorn en Den Helder komen naar boven als belangrijke arbeidslocaties in de regio. Duidelijk is dat per auto veruit het grootste aantal arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden. Ook de fiets heeft een sterke positie, met name in

de meer verstedelijkte gebieden in en rond Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn. Het openbaar vervoer blijft duidelijk achter ten opzichte van de fiets en de auto. Daarnaast zien we dat in de landelijke gebieden het aantal bereikbare banen afneemt en er veel auto-afhankelijkheid is. Los van de bereikbaarheid lijkt de concentratie van werkgelegenheid ook duidelijk in het zuidelijk deel van de regio te liggen, ondanks de grootschalige economische functies in het noorden.

Het versterken van de positie van de fiets lijkt kansrijk; door de opmars van de elektrische fiets kunnen langere afstanden per fiets afgelegd worden, en worden ook plekken bereikbaar die per OV lastiger te ontsluiten zijn.





Stedelijke regio's hebben sterke relatie met MRA, onderling sterke oost-westrelatie

De analyse van de ritten tussen de verschillende regio's en de verschillende gemeenten bevestigt grotendeels het beeld dat de regio Alkmaar en (in mindere mate) Westfriesland een sterke relatie hebben met de MRA (niet enkel Amsterdam, maar bv. ook met Purmerend en Zaanstad), waar de Kop van Noord-Holland meer op zichzelf en de aangrenzende gemeenten is gericht.

Wat verder opvalt is dat de oost-west-relaties binnen Noord-Holland Noord relatief sterk zijn, bijvoorbeeld op de relatie Schagen – Hollands Kroon en op de relaties Heerhugowaard – Koggenland – Hoorn – Stede Broec – Enkhuizen. Bij de laatstgenoemde relatie draagt de Westfriisiaweg hier vermoedelijk sterk aan bij. De auto blijft hier belangrijk. Tegelijkertijd liggen er op de oost-west-relaties op afstanden tot zo'n 15 km kansen voor het verbeteren van met name (door)fietsroutes. In de Kop geldt dat het ook voor de auto wenselijk is om de oost-westrelatie te versterken.

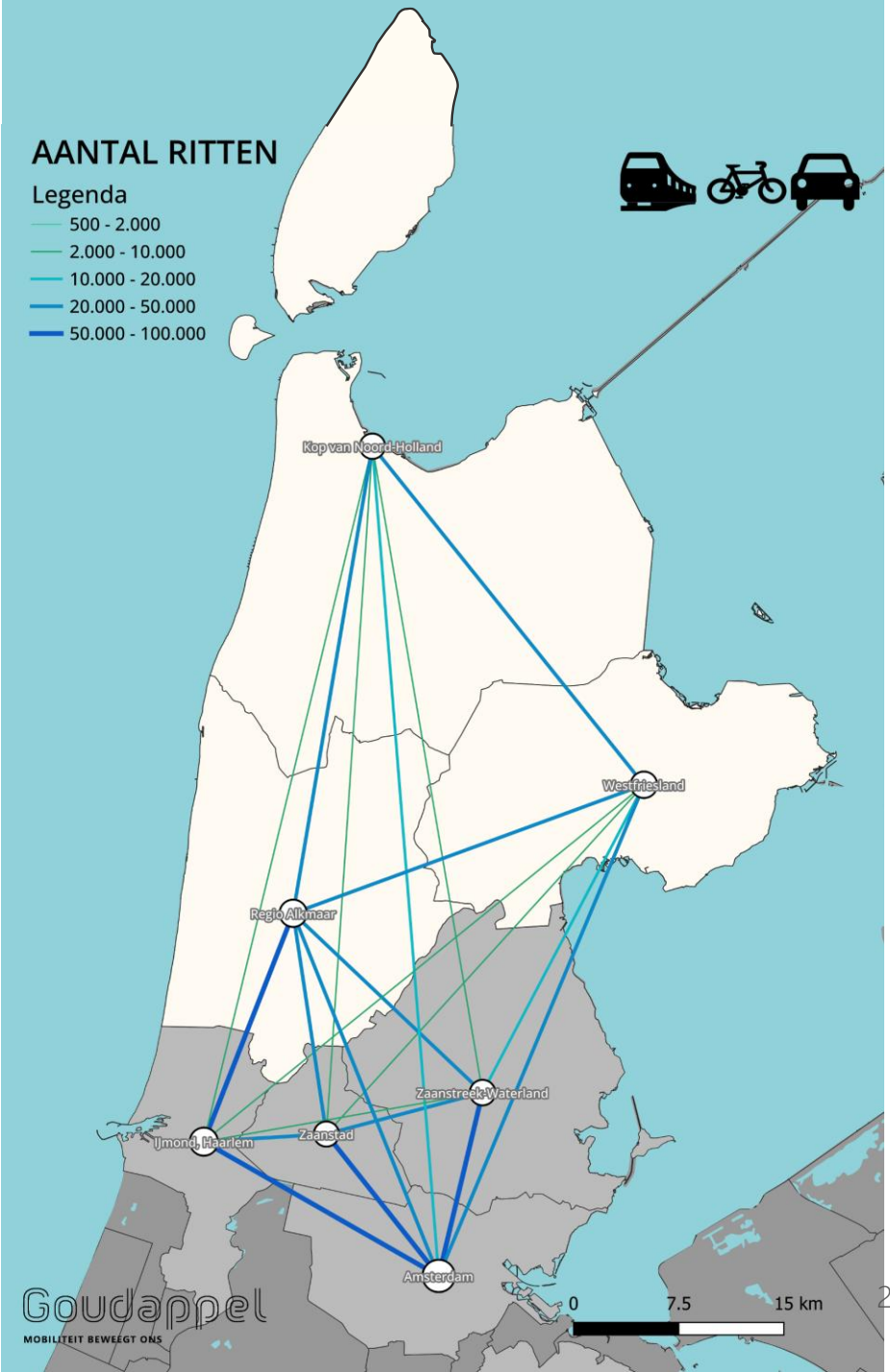
Aanvullend is er een analyse gedaan op de verbindingen vanuit de regio richting het oosten (Flevoland en verder). Hieruit is gebleken dat de bestaande verbinding over de Houtribdijk qua capaciteit volstaat om de vraag op te vangen (circa 12.000 mvt/etm). Ook heeft de Kop een relatief sterke relatie met Friesland, via de Afsluitdijk.

Bijlage: bereikbaarheidskaarten per modaliteit en per gemeente

AANTAL RITTEN

Legenda

- 500 - 2.000
- 2.000 - 10.000
- 10.000 - 20.000
- 20.000 - 50.000
- 50.000 - 100.000





Inzoomen op goederenverkeer: belangrijke logistieke clusters in een dynamische regio

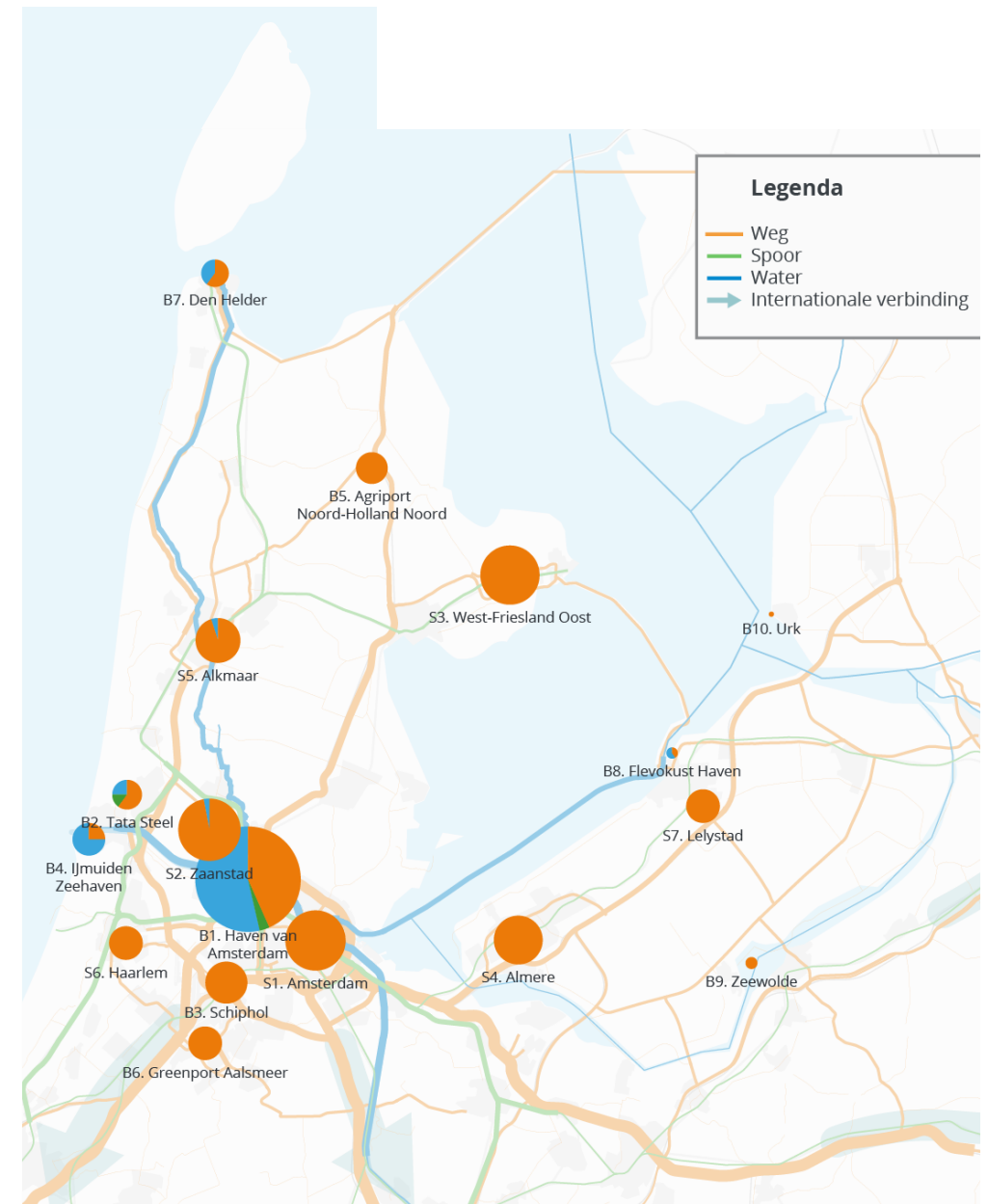
Voor een economisch vitale regio is niet alleen een vlot verloop van het personenvervoer van belang, maar ook van het goederenvervoer. In het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer (MNG) zijn hiervoor opgaven en maatregelen geformuleerd voor de provincies Noord-Holland en Flevoland.

Voor de provincie Noord-Holland is met name het gebied rond het Noordzeekanaal een grote logistieke cluster. Voor Noord-Holland Noord geldt dat er relatief veel goederenverkeer van en naar een viertal bedrijventerreinen gaat met een bovenregionale functie. Dit zijn de bedrijventerreinen bij Alkmaar, Westfriesland Oost, Agriport en Den Helder. Op de kaart aan de rechterzijde zijn deze weergegeven. De grootte van de cirkels correspondeert met het jaarlijks vervoerde gewicht van en naar de clusters. Hieruit wordt duidelijk dat Westfriesland Oost de grootste logistieke cluster van de regio is.

Vanaf de Agriport en Westfriesland Oost worden de goederen volledig over de weg vervoerd, terwijl bij Alkmaar en voor een groter deel in Den Helder het vervoer ook over water plaatsvindt. Bovendien zijn er bedrijven in de regio gevestigd die gespecialiseerd zijn in transport over water, deze zitten met name langs het Noordhollandsch kanaal. Er zijn bovendien havens waar goederen kunnen worden overgeslagen voor transport naar buiten de provincie (bv. Den Helder en Oude Zeug). Goederenvervoer over het spoor vindt in Noord-Holland Noord niet plaats.

TEN-T

Een belangrijke ontwikkeling in het logistieke netwerk is het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) van de Europese Unie. Hierin worden de belangrijkste corridors en hubs voor het personen- en goederenvervoer vastgesteld. Hoewel Noord-Holland Noord niet direct op de kerncorridors van het TEN-T netwerk ligt, is de stad Alkmaar wel opgenomen als "urban node" en is de route richting Den Helder opgenomen in het "comprehensive network". Ook kan de regio baat hebben bij een verbeterde bereikbaarheid van het kernnetwerk van en een betere aansluiting op het Europese achterland.





Knelpunten in doorstroming kunnen weerslag hebben op economische vitaliteit

In het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer zijn opgaven geformuleerd voor het goederenvervoer, rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen. Deze opgaven zijn uitgesplitst per modaliteit.

Binnenvaart

De binnenvaart krijgt te maken met langere wachttijden bij sluizen en klimaatinvloeden door de groei van het vervoer en een toenemende renovatieopgave.

Spoor

Op het spoor neemt het goederen- en personenvervoer toe. Dit kan mogelijk tot knelpunten leiden bij het verdelen van goederenpaden.

Weg

Op het wegennet is er sprake van verder toenemende congestieproblematiek door de groei van vervoer en een toenemende renovatieopgave.

Specifiek voor Noord-Holland Noord wordt beschreven dat met name de Kop kwetsbaar is voor logistieke stromen. Het vervoer is daar te afhankelijk van één enkele route en modaliteit (vervoer over de weg). Verder komt in 2040 het (Rijks)wegennet richting Noord-Holland Noord naar verwachting onder druk te staan. Bij een lage groei gaat het hierbij om de A7 richting Hoorn en de A9 tot aan de ring Alkmaar. Indien de groei hoger uitvalt ontstaan er ook knelpunten op de N9 en bij Den Oever. Dit is echter wel enkel tijdens de spitsen. Hierbuiten is er ook in 2040 in beide scenario's nog voldoende restcapaciteit beschikbaar. Den Helder ontwikkelt zich tot een belangrijke maritieme logistieke hub in het Europese netwerk. De haven vervult een strategische rol in het vervoer van zwaar materieel voor zowel Defensie als de offshore sector. Betere ontsluiting per spoor en weg zijn cruciaal om deze rol te blijven vervullen.

Het MNG stelt ook een aantal mogelijke maatregelen voor die bijdragen aan de opgaven. Voor Noord-Holland Noord worden de volgende maatregelen voorgesteld:

1. Verken of de Houtribdijk een goed alternatief kan zijn om de groei van truckvervoer op te vangen
2. Creëer extra (multimodale) terminalcapaciteit en stimuleer het gebruik hiervan in de Kop van Noord-Holland en zorg voor goede ontsluiting op het netwerk
3. Uitvoeren maatregelpakket Corridor Amsterdam-Hoorn, eventueel met een doelgroepenstrook



2040 WLO Laag



2040 WLO Hoog



Sterke regionale verschillen en autoafhankelijkheid

Een belangrijke indicator voor de sociale inclusiviteit is de beschikking tot voorzieningen voor alle groepen binnen de samenleving. Hiervoor is gekeken naar de bereikbaarheid van middelbare scholen op de fiets en het ov en de bereikbaarheid van ziekenhuizen met het openbaar vervoer en de auto.

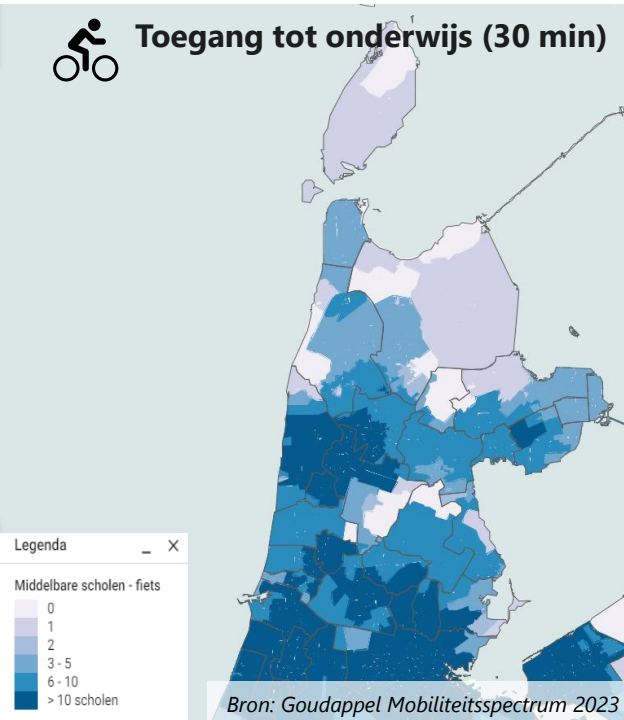
Te zien is dat de bereikbaarheid van onderwijs, in dit geval middelbare scholen, sterk verschilt binnen de regio. Voornamelijk in de Kop van Noord-Holland en in het noorden van Westfriesland is er binnen 30 minuten fietsen niet altijd een middelbare school bereikbaar. Met het openbaar vervoer geldt dit voor nog grotere (landelijke) delen van de regio.

Een andere belangrijke indicator voor de sociale inclusiviteit is toegang tot medische zorg. Op de kaart wordt de reistijd naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis getoond per OV en per auto. De grootste "blackspot" in de regio is Texel, waar men afhankelijk is van de veerboot. Het ziekenhuis in Den Helder heeft bovendien een kleiner zorgaanbod, voor veel ingrepen moet men doorreizen naar Alkmaar. Ook Hollands Kroon en Schagen zijn kwetsbaar, vooral wanneer de bereikbaarheid per ov wordt bekeken.

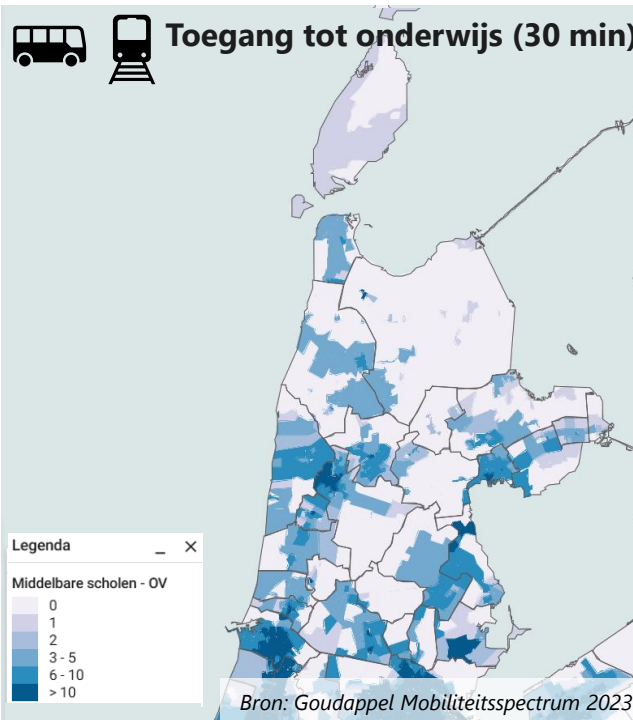
De auto-afhankelijkheid voor het bereiken van voorzieningen betekent dat de toegang voor deze voorzieningen voor verschillende groepen zonder auto beperkter is, denk aan scholieren, ouderen en groepen die minder te besteden hebben. Door voorzieningen bereikbaarder te maken met het OV en de fiets vergroot je de sociale inclusiviteit omdat deze vervoermiddelen vaker beschikbaar zijn voor kwetsbare groepen. Dit komt ook sterk naar voren in het rapport "Elke Regio Telt".



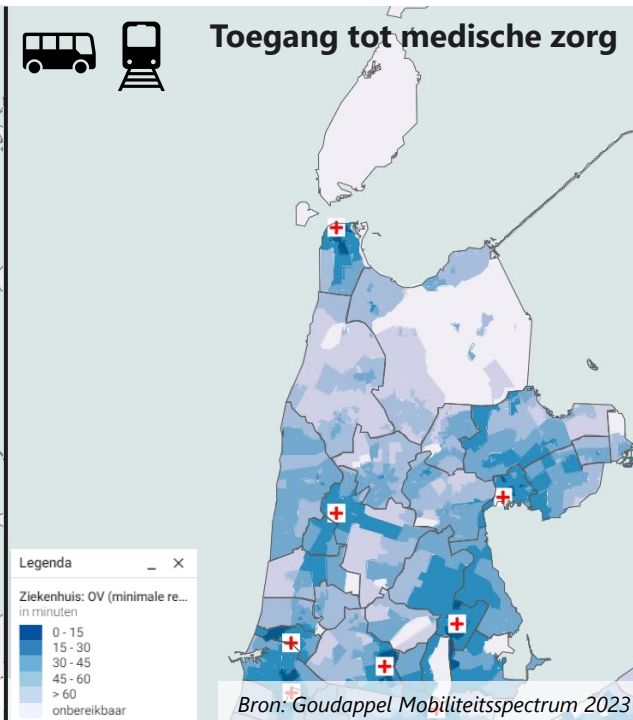
Toegang tot onderwijs (30 min)



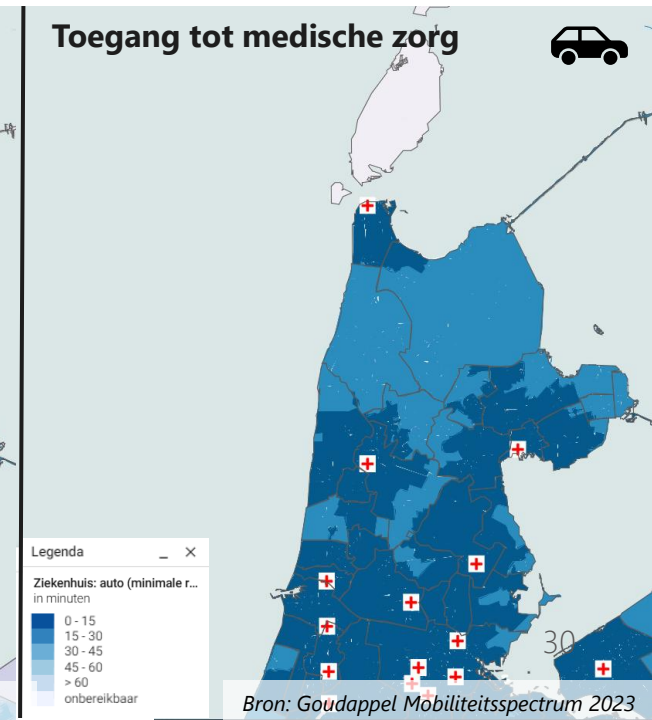
Toegang tot onderwijs (30 min)



Toegang tot medische zorg



Toegang tot medische zorg





Inzoomen op sociaal-recreatief verkeer

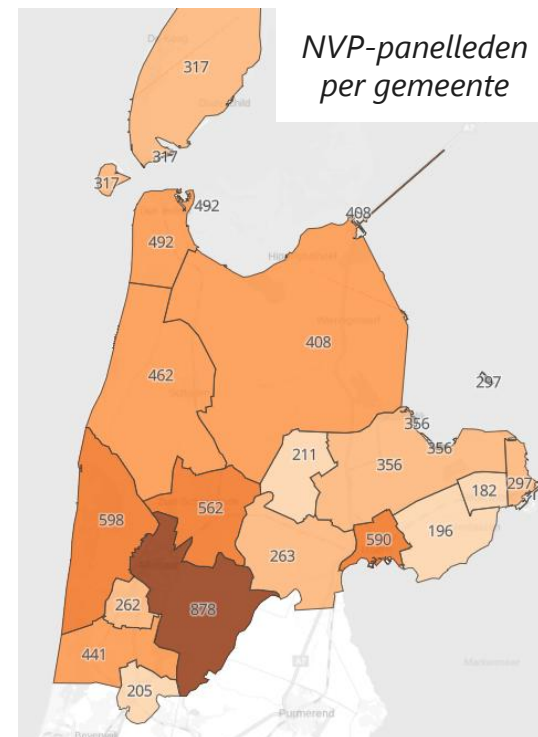
Naast de beschikbaarheid van voorzieningen is ook sociaal recreatief verkeer van belang om een goed beeld te krijgen van Sociale Inclusiviteit. Voor het sociaal recreatieve verkeer is dan ook een aanvullende analyse uitgevoerd met het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP).

Dit is een panel met respondenten die hun verplaatsingen bijhouden. Hierdoor ontstaat inzicht in verplaatsingsgedrag per doelgroep, locatie en reismotief. Voor Noord-Holland Noord telt het panel ruim 2.200 personen, wat ruim voldoende is om betrouwbare analyses uit te kunnen voeren.

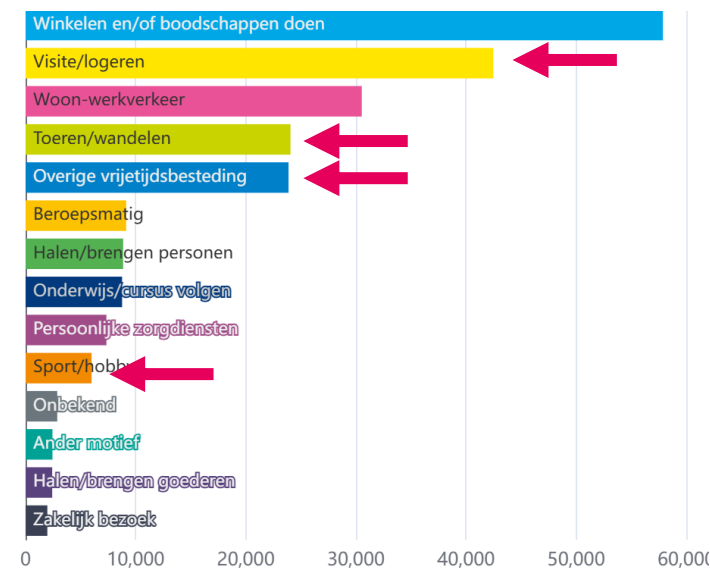
Verplaatsingsmotieven

In de grafiek hiernaast zijn de motieven weergegeven van verplaatsingen in Noord-Holland Noord. Sociaal-recreatieve verplaatsingen kunnen onderverdeeld worden in: visite/logeren, toeren/wandelen, overige vrije tijdsbesteding en sport/hobby.

Na winkelen wordt voor visite/logeren de meeste verplaatsingen gemaakt. Toeren/wandelen en overige vrije tijdsbesteding behoren beide ook tot de 5 meest voorkomende redenen om een verplaatsing te maken. Dit onderstreept het belang van het sociaal recreatieve motief.



Volgorde reismotieven Noord-Holland Noord



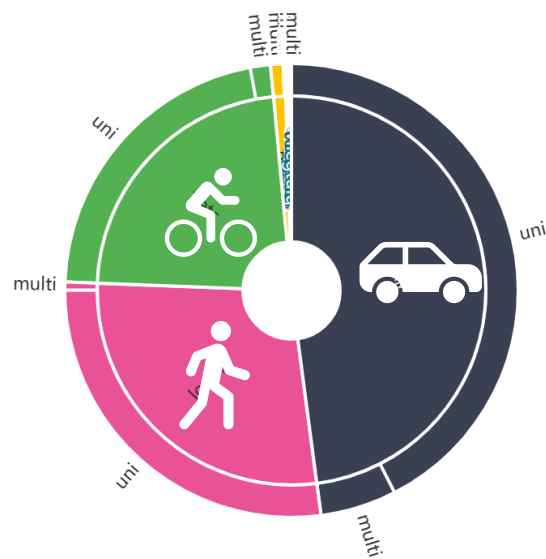


Autogebruik voor sociaal-recreatieve reismotieven lager dan gemiddeld, maar blijft hoog

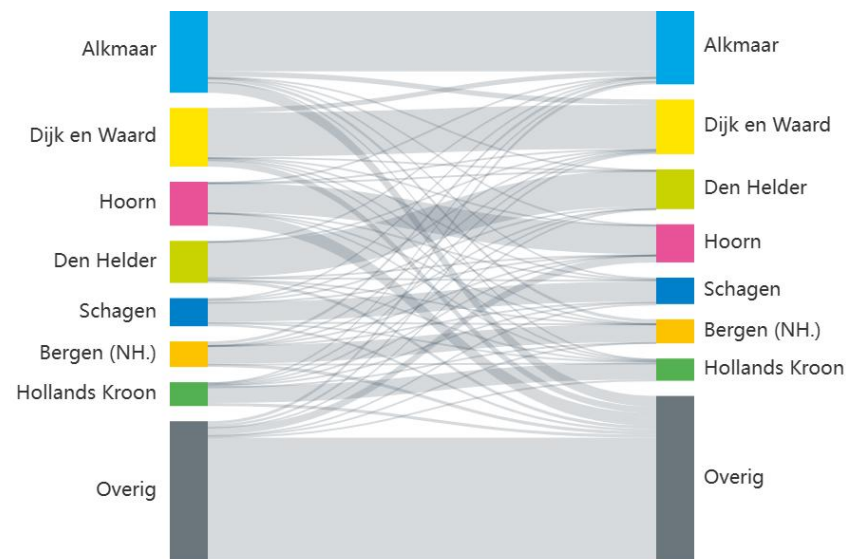
Binnen de reismotieven is ingezoomd op de motieven visite/logeren, toeren/wandelen, overige vrije tijdsbesteding en sport/hobby. Oftewel: de sociaal-recreatieve reismotieven. Hierbij valt op dat voor deze recreatieve doeleinden minder vaak de auto wordt gebruikt dan gemiddeld. Vergeleken met woon-werkverkeer is dit autogebruik bijvoorbeeld ook lager (48% versus 59%). Dit is echter nog altijd een fors percentage. Vergeleken met het gemiddelde over alle motieven wordt er voor sociaal-recreatieve doeleinden vooral meer gelopen en gefietst. Ook verdeelt het verkeer zich meer over het netwerk dan bij woon-werkverkeer. Hierbij wordt ook zichtbaar dat met name de westkust rond Den Helder, Callantsoog, Castricum en Bergen aan Zee populair zijn voor recreatie, net als de westkust van Texel.

De gemiddelde reisafstand voor deze sociaal-recreatieve doeleinden hoger dan bij veel andere doeleinden. Mensen in Noord-Holland Noord reizen hiervoor dus langer dan voor bv. onderwijs en winkelen. Hetzelfde geldt voor de gemiddelde reistijd van 26 minuten. Tot slot is er onderling veel uitwisseling te zien tussen de gemeenten in deze regio.

Modal split

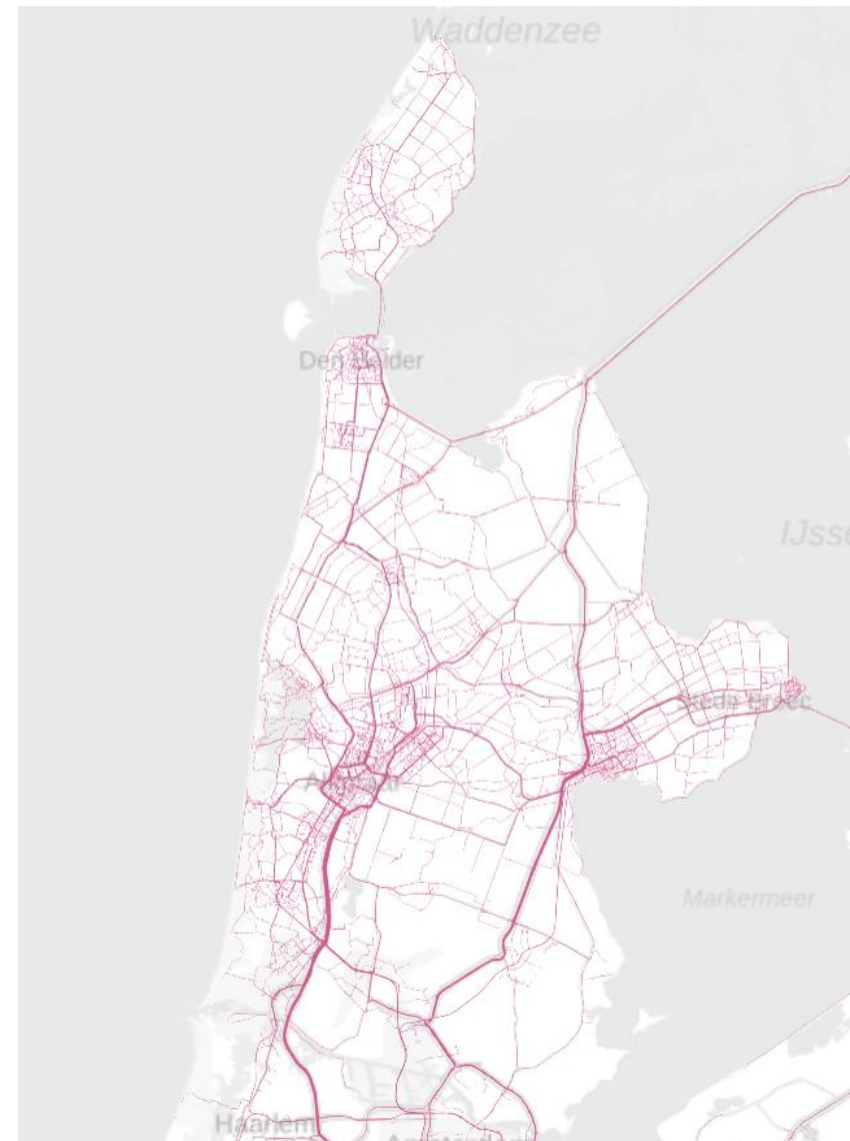


Herkomst en bestemmingen



	gemiddelde reistijd 26 min		gemiddelde snelheid 23,6 km/u
	gemiddelde afstand 12,7 km		multimodaal 9 %

Verdeling sociaal-recreatieve reizen over het netwerk



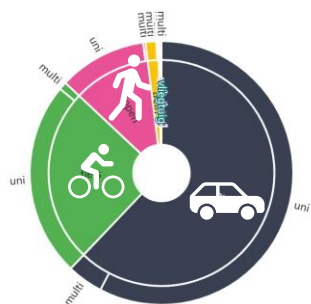
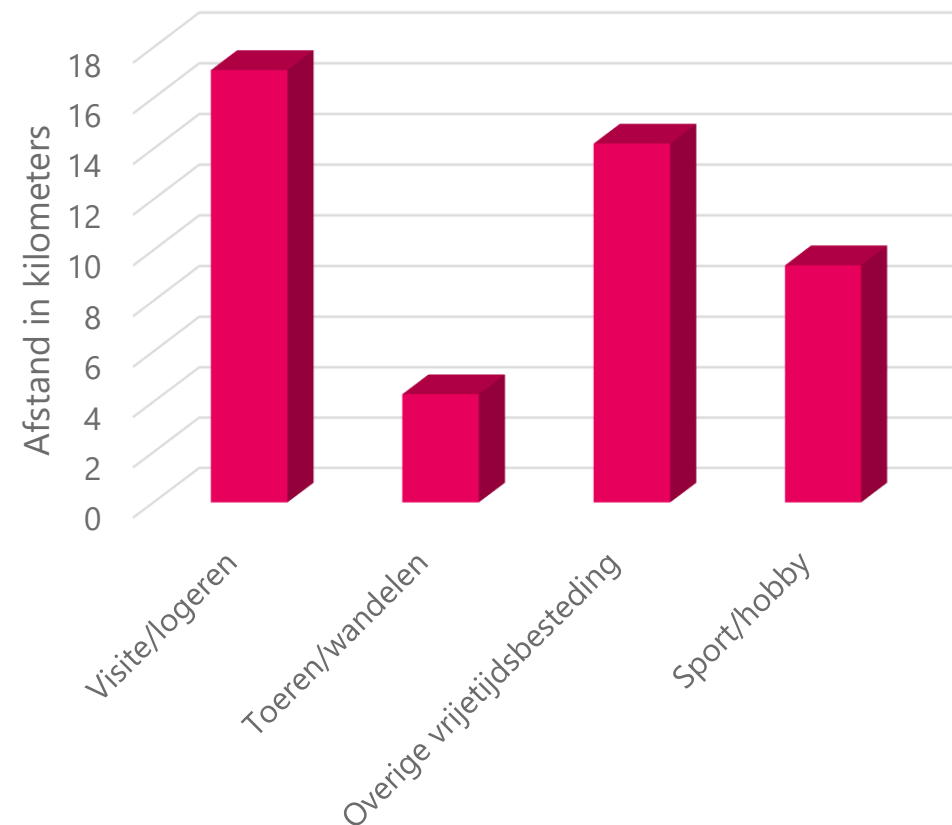


Langste afstanden worden afgelegd voor visite/logeren

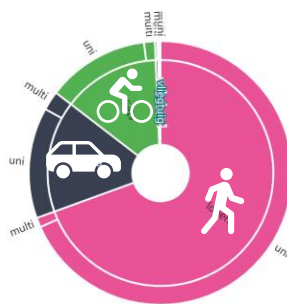
Om de hogere gemiddelde afstanden voor sociaal-recreatieve doeleinden te verklaren is per motief gekeken naar de afgelegde afstand (zie grafiek rechterzijde). Hieruit wordt duidelijk dat met name visite/logeren en overige vrijetijdsbesteding op de langere afstanden plaatsvinden. Enkel het motief toeren/wandelen ligt binnen de 7,5km. Dit is het motief waarbij het maken van de verplaatsing het doel is, en niet het middel om ergens te komen, zoals bij de andere motieven. Het maken van een wandeling of een recreatieve fietstocht valt hieronder.

De gemiddelde reisafstand van 9,4 km voor sport is bijvoorbeeld relatief hoog. In de modal split is dit ook zichtbaar: voor de reizen met "sport/hobby" als motief wordt voor 57% gebruik gemaakt van de auto. Vermoedelijk dragen de relatief grotere afstanden en het minder fijnmazige voorzieningenniveau in de Kop bij aan deze langere reisafstanden.

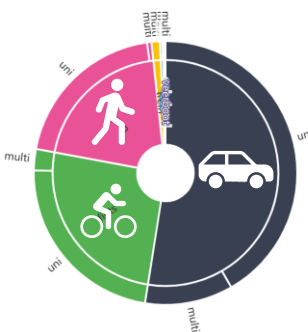
Gemiddelde afstand per reismotief



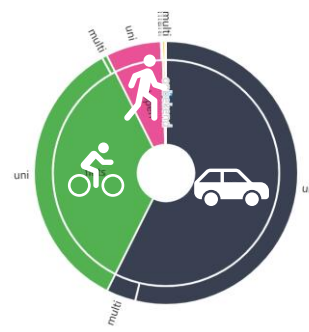
Visite/logeren



Toeren/wandelen



Overige vrijetijdsbesteding



Sport/hobby



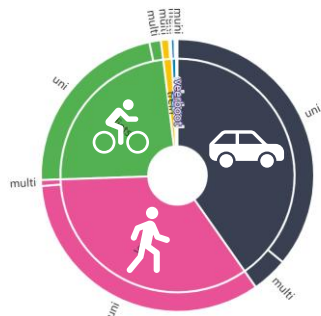
Hogere inkomensklassen reizen langere afstanden

Wanneer de verschillende inkomensklassen toegevoegd worden aan de analyse, wordt duidelijk dat de afstand die mensen afleggen voor sociaal-recreatieve reizen toeneemt naar mate het inkomensniveau hoger wordt.

Een mogelijke verklaring hiervoor is dat lagere inkomensgroepen minder vaak toegang hebben tot een eigen auto, en ook in het geval van autobezit meer rekening houden met de kosten van de reis. Ze kiezen er dus mogelijk voor om, al dan niet noodgedwongen, meer in de eigen omgeving te blijven. Voor deze groepen is het dus extra van belang dat er voldoende voorzieningen op loop- of fietsafstand zijn.

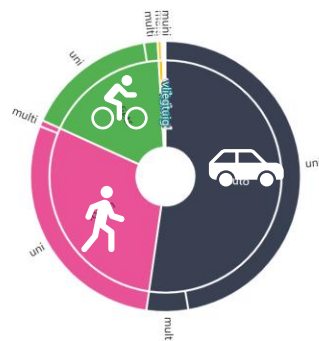
Ook uit de modal splits per inkomensklasse wordt duidelijk dat het autogebruik vooral in de lagere inkomensklassen lager is. Zij gebruiken ook relatief wat vaker het OV en er wordt door deze groep fors meer gelopen. Het lijkt er dus op dat de lagere inkomensgroepen relatief korter reizen voor hun sociaal-recreatief verkeer en dus meer in de directe omgeving blijven. Dit is ook terug te zien in de gemiddelde afgelegde afstand: voor de benedenmodale inkomensgroepen ligt dit op 9,4 km, waar dit bij de bovenmodale groepen 14,0 km is.

	gemiddelde reistijd 23 min		gemiddelde snelheid 19,5 km/u
	gemiddelde afstand 9,4 km		multimodaal 8 %



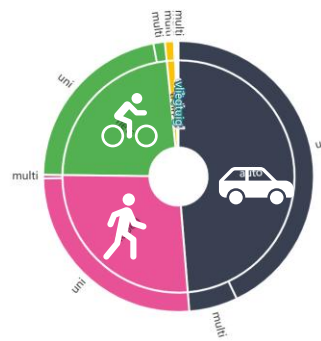
Beneden modaal

	gemiddelde reistijd 25 min		gemiddelde snelheid 25,5 km/u
	gemiddelde afstand 11,3 km		multimodaal 8 %



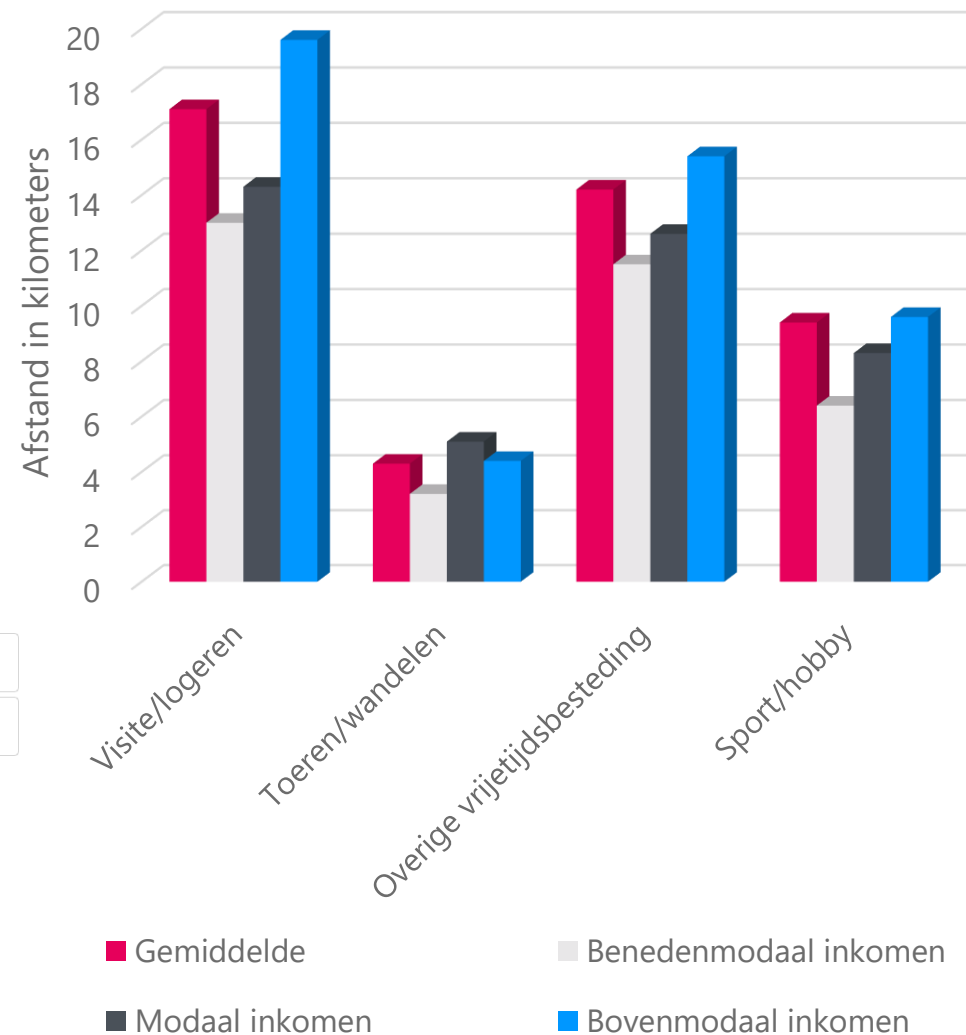
Modaal

	gemiddelde reistijd 27 min		gemiddelde snelheid 24,2 km/u
	gemiddelde afstand 14,0 km		multimodaal 9 %



Boven modaal

Gemiddelde afstand per reismotief





PBL: Positie kwetsbaren in de samenleving verzwakt

Eind 2024 heeft het PBL de rapportage “Beter Bereikbaar?” uitgebracht. Hierin zijn de veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen inzichtelijk gemaakt op landelijk niveau. Dit is gedaan door de situatie voor verschillende belangrijke reismotieven te vergelijken tussen 2012 en 2022.

De hoofdconclusie die het PBL uit deze analyses trekt is dat de positie van kwetsbare mensen in de samenleving verder aan het verzwakken is. Er komt relatief gezien meer werk op autolocaties, en het OV-aanbod is vergeleken met 2012 verschaald. Dit heeft een negatief effect op zowel de bereikbaarheid van voorzieningen als van banen.

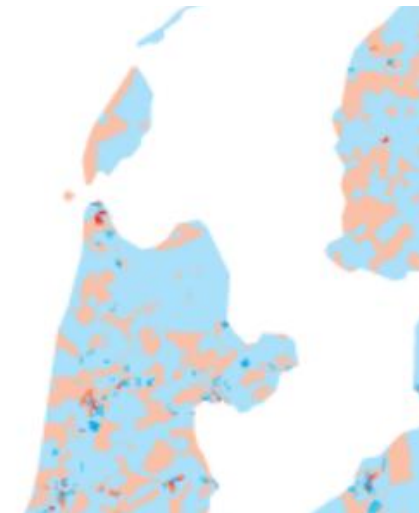
Dit heeft tot gevolg dat auto-afhankelijkheid in een vicieuze cirkel terecht is gekomen: op locaties die reeds op de auto zijn georiënteerd komen steeds meer nieuwe arbeidsplaatsen, en door de ligging en het hoge autogebruik is OV-bediening hier niet rendabel en de kwaliteit voor fietsers vaak ondermaats.

Ontwikkeling arbeidsplaatsen versus OV-bereikbaarheid

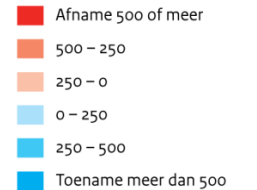
Specifiek voor Noord-Holland Noord zijn grote afnames te zien in de OV-bereikbaarheid van banen voor laagopgeleiden (kaart 2). Dit geldt vooral voor de landelijke gebieden die tussen de grotere kernen in liggen. Dit bevestigt het beeld van een verschrallend OV-aanbod in landelijk gebied. Op kaart 1 is zichtbaar welke gebieden een toe- of afname hebben gezien van het aantal arbeidsplaatsen. Er zijn gebieden waar het aantal banen is toegenomen, maar de OV-bereikbaarheid ervan is afgenomen. Voorbeelden hiervan zijn Breezand, Medemblik en de kust bij Callantsoog en Petten.

1

Arbeidsplaatsen per km²,
ontwikkeling 2012- 2022

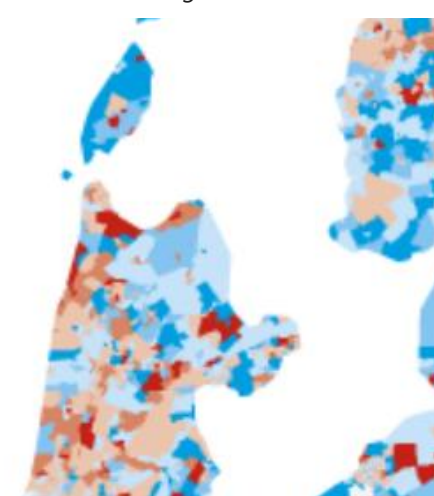


Vershil aantal arbeidsplaatsen per km²



2

Vershil banen per persoon voor
laagopgeleiden bereikbaar per OV
binnen 45 min.
ontwikkeling 2012- 2022



Vershil aantal banen per persoon (%)





PBL: Bereikbaarheid van voorzieningen gaat achteruit

Kaart 3 toont de bereikbaarheid van supermarkten binnen 15 min. reistijd per auto, OV en fiets in 2012 en 2022.

Het beeld is vergelijkbaar; in 2012 kon met de auto vrijwel overal in de regio (m.u.v. Texel) binnen 15 minuten een supermarkt worden bereikt en in 2022 geldt hetzelfde. Voor het OV en de fiets zijn de verschillen tevens minimaal; volgens het PBL was in 2012 landelijk 6% van de huishoudens met een laag inkomen niet in staat binnen 15 minuten met het OV een supermarkt te bereiken, en is dit in 2022 toegenomen naar 7%.

Kaart 4 toont het aantal bereikbare MBO-locaties binnen 45 minuten per auto, OV en fiets. Waar de bereikbaarheid per auto nog voor het overgrote deel van de regio op peil is gebleven, is dit niet het geval voor het OV en de fiets. Met name in de Kop van Noord-Holland zijn hier grote afnames zichtbaar. Volgens het PBL is landelijk het aantal studenten dat binnen 45 minuten geen enkele MBO-locatie kan bereiken per fiets met 4% toegenomen, tot 14% van alle studenten. Voor het OV is dit aantal ook met 4% toegenomen tot 13% van alle studenten. Dit is echter niet enkel het gevolg van een afname van het openbaar vervoer; het aantal MBO-locaties is namelijk sinds 2012 sterk afgenomen, van 650 locaties in 2012 naar 504 in 2022. De afgenomen bereikbaarheid wordt dus voor een groot deel ook veroorzaakt door afname van het voorzieningenaanbod zelf, wat voor de Kop van Noord-Holland ook benadrukt wordt in het rapport "Elke Regio Telt".

Mogelijke maatregelen

Het PBL noemt een aantal mogelijke oplossingsrichtingen die de trend kunnen doorbreken. Zo kan volgens het PBL meer ingezet worden op het aanbieden van OV op plekken met een hoge dichtheid en een hoge vraag, om hiermee het verlies van OV in landelijk gebied te dekken. Ook kunnen het OV en de fiets beter worden meegenomen in het ruimtelijk beleid en nog beter met elkaar worden verknoot, vooral op kleinere treinstations. Bovendien biedt de e-bike volgens het PBL kansen om de actieradius van de fiets verder te vergroten.

3

Bereikbaarheid supermarkten binnen 15 min.



Auto 2012

OV 2012

Fiets 2012

4

Bereikbaarheid MBO-locaties binnen 45 min.



Auto 2012

OV 2012

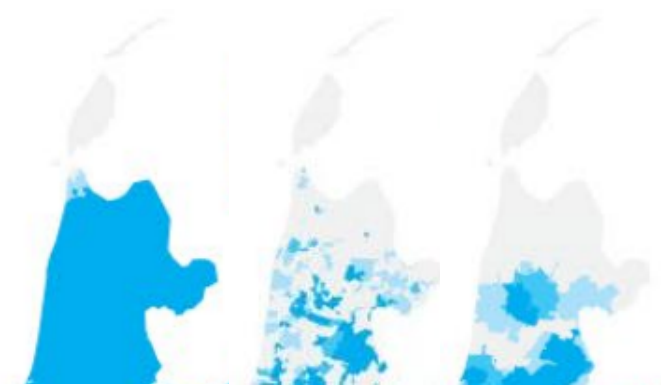
Fiets 2012



Auto 2022*

OV 2022

Fiets 2022*



Auto 2022

OV 2022

Fiets 2022

*De auto-en fietsbereikbaarheid van supermarkten op Texel in 2022 lijkt niet te zijn meegenomen door het PBL.

Bron kaarten: "Beter Bereikbaar?", PBL 2024



Ruim de helft van de reizigers in Noord-Holland ervaart belemmeringen

De Provincie Noord-Holland heeft in het rapport “Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland” onderzocht tegen welke belemmeringen reizigers in de provincie aanlopen. Ook is gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen.

Uit het onderzoek blijkt dat maar liefst 52% van de bewoners van de hele Provincie belemmeringen ervaart op het gebied van mobiliteit. Van alle inwoners ervaart 10% mobiliteitsarmoede; zij zijn soms niet in staat om van A naar B te komen. De overige 48% ervaart geen belemmeringen, zij worden in het onderzoek aangeduid als de “Ongeremde Reiziger”.

Reizigersgroepen

Ook zijn de factoren die bijdragen aan mobiliteitsarmoede opnieuw tegen het licht gehouden. Hieruit blijkt dat er zes duidelijke drempels te identificeren zijn. Deze zijn in de figuur hiernaast weergegeven. Met name de “Ongeruste” en “Afhankelijke” reizigers waren voorheen minder goed in beeld. Bij de “Ongeruste reiziger” gaat het bijvoorbeeld om mensen met een mentale kwetsbaarheid, die angst ervaren tijdens hun reis. Drukke in het OV, een overdosis aan (reis)informatie en de onvoorspelbaarheid van medereizigers (sociale veiligheid) kunnen voor hen bijvoorbeeld barrières zijn. Ook mensen met rijangst vallen onder deze groep. Zij wonen relatief ook vaker in de stad dan in het buitengebied.

De groep “Afhankelijke reizigers” bestaat met name uit mensen die niet over een rijbewijs en/of auto beschikken, maar deze eigenlijk wel nodig hebben. Dit zijn het vaakst jongeren, ouderen, mensen met een fysieke beperking en allochtonen. Zij zijn vaak afhankelijk van anderen om van A naar B te komen. Dit probleem wordt vooral gevoeld wanneer mensen werken op plekken die slecht bereikbaar zijn met het OV, of bijvoorbeeld in nachtdiensten werken, wanneer er geen OV-bediening is. Er bestaat bovendien overlap met andere groepen, zoals de “Prijsgevoelige reiziger”. Het onderzoek noemt dat elke extra belemmering die mensen ervaren de kans op mobiliteitsarmoede verdubbelt.

Oplossingsrichtingen

Er worden een drietal mogelijke oplossingsrichtingen genoemd in het rapport die de drempels kunnen verlagen. Deze zijn aan de rechterzijde weergegeven. Het gaat hierbij om ruimtelijke aspecten (nabijheid en toegankelijkheid), maar ook om sociale aspecten zoals het vergroten van de toegang tot een fiets.



Bron figuur: “Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland”, Provincie Noord-Holland, 2024

Mogelijke oplossingsrichtingen:

1. Zet in op nabijheid en een toegankelijke openbare ruimte. Houd bepaalde voorzieningen in de buurt, en zorg er voor dat loop- en fietsroutes naar die voorzieningen op orde zijn.
2. Werk toe naar publieke mobiliteit: flexibel, toegankelijk, betrouwbaar en goed geïntegreerde publieke mobiliteit (van deelfiets en doelgroepenvervoer tot R-net bussen) kan voor veel bewoners een uitkomst zijn
3. Realiseer een compleet fietssysteem: maak de (aangepaste) fiets voor zo veel mogelijk bewoners een reële, aantrekkelijke en veilige manier om je te verplaatsen. Het gaat daarbij niet alleen om infra, maar juist ook om de toegang tot een fiets te vergroten met bijvoorbeeld fietslessen en fietsenbanken.



Relatief veel verkeersongevallen

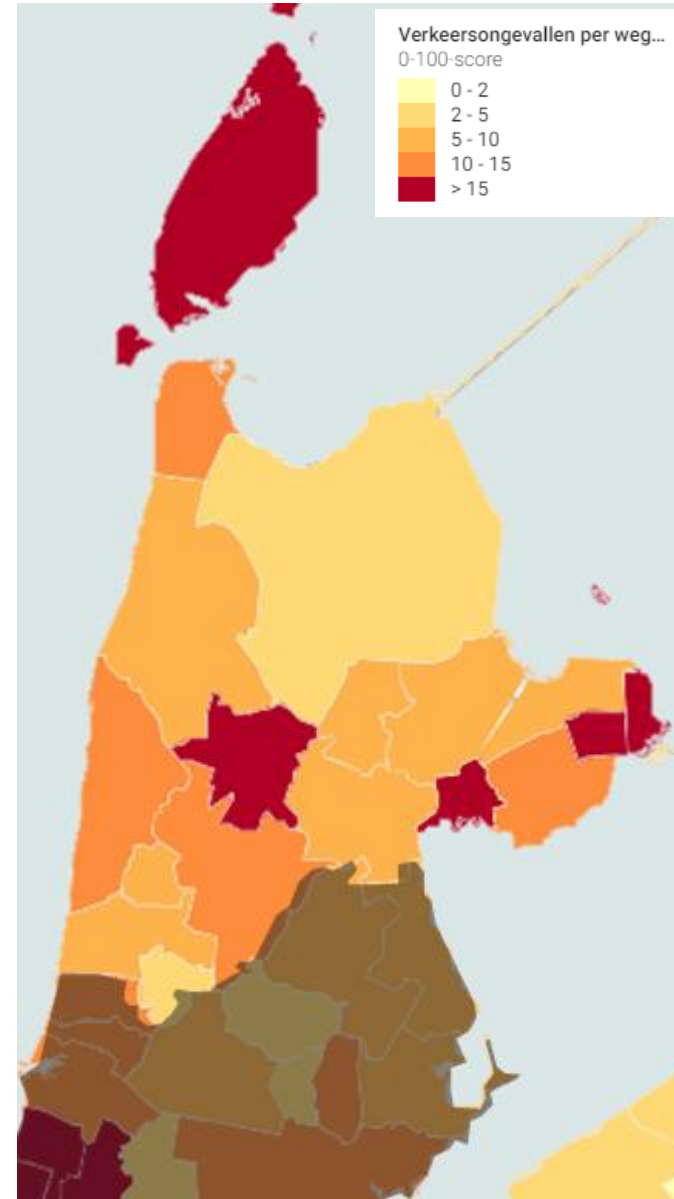
Onder het thema gezondheid bij brede welvaart verstaan we onder andere de kwaliteit van leven; waaronder ook minder ongelukken, meer bewegen en betere luchtkwaliteit. Voor de analyse zijn het aantal ongevallen per voertuigkilometer en per weggilometer binnen Noord-Holland Noord weergegeven in twee kaarten.

Wat opvalt aan het aantal verkeersongevallen per voertuigkilometer is dat Dijk en Waard, Hoorn, Enkhuizen en Texel negatief opvallen. Dit lijkt vooral te komen door de verkeersveiligheid op de N-wegen en de (verouderde) inrichting van wegen en kruispunten. Ook zijn deze regio's meer verstedelijkt en/of toeristisch, waardoor het verkeer drukker en complexer is. Daarnaast is het aantal ongevallen per voertuigkilometer bijna binnen de gehele regio hoger dan 5.

De ongevallencijfers per weggilometer zijn hoger, waarbij de wegen in regio's met de grootste vervoersstromen ook zichtbaar meer ongevallen kennen. Over het algemeen is het aantal verkeersongevallen binnen Noord-Holland Noord hoog en zijn de cijfers de afgelopen jaren niet afgenomen. Vooral de N9 en N99 dragen hier in negatieve zin aan bij.

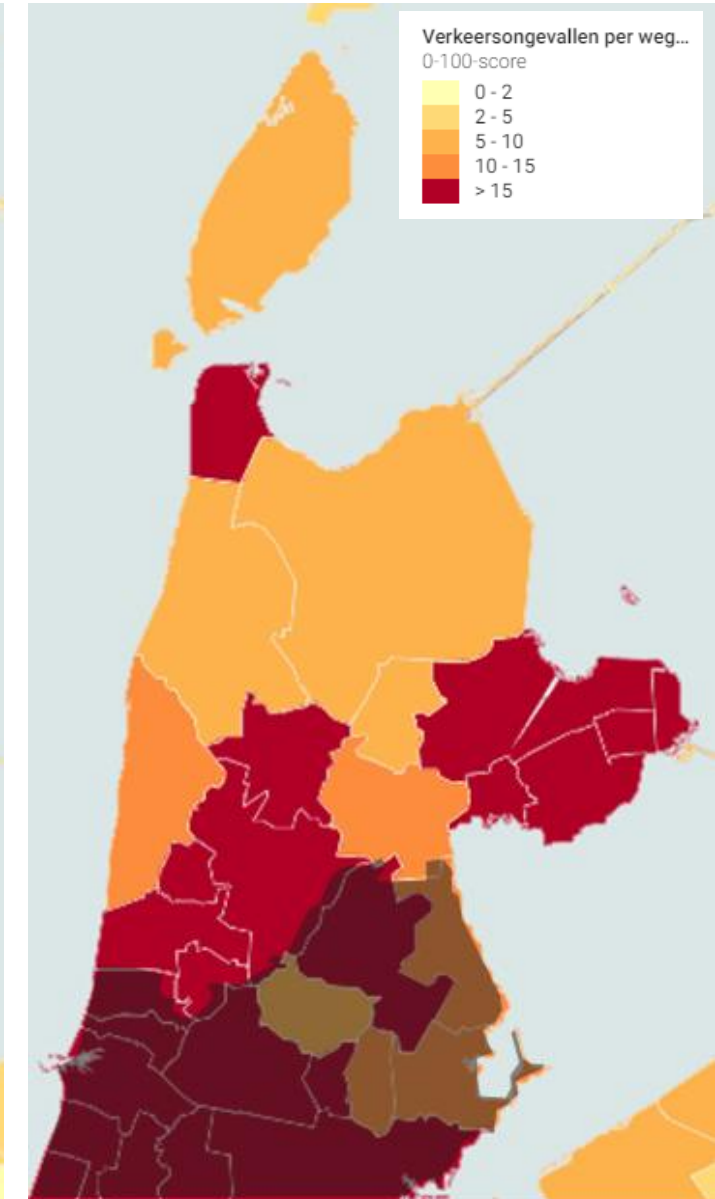
Er ligt dus ruimte voor het verbeteren van verkeersveiligheid in de gehele regio, om zo de gezondheid en leefbaarheid van inwoners te kunnen verbeteren.

Verkeersongevallen per voertuigkilometer



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, ongevallen met letsel of dodelijke afloop per voertuigkilometer voor auto, vracht of fiets, in periode 2017 – 2021.

Verkeersongevallen per weggilometer



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, ongevallen met letsel of dodelijke afloop per weggilometer voor auto of fiets, in periode 2017 – 2021.

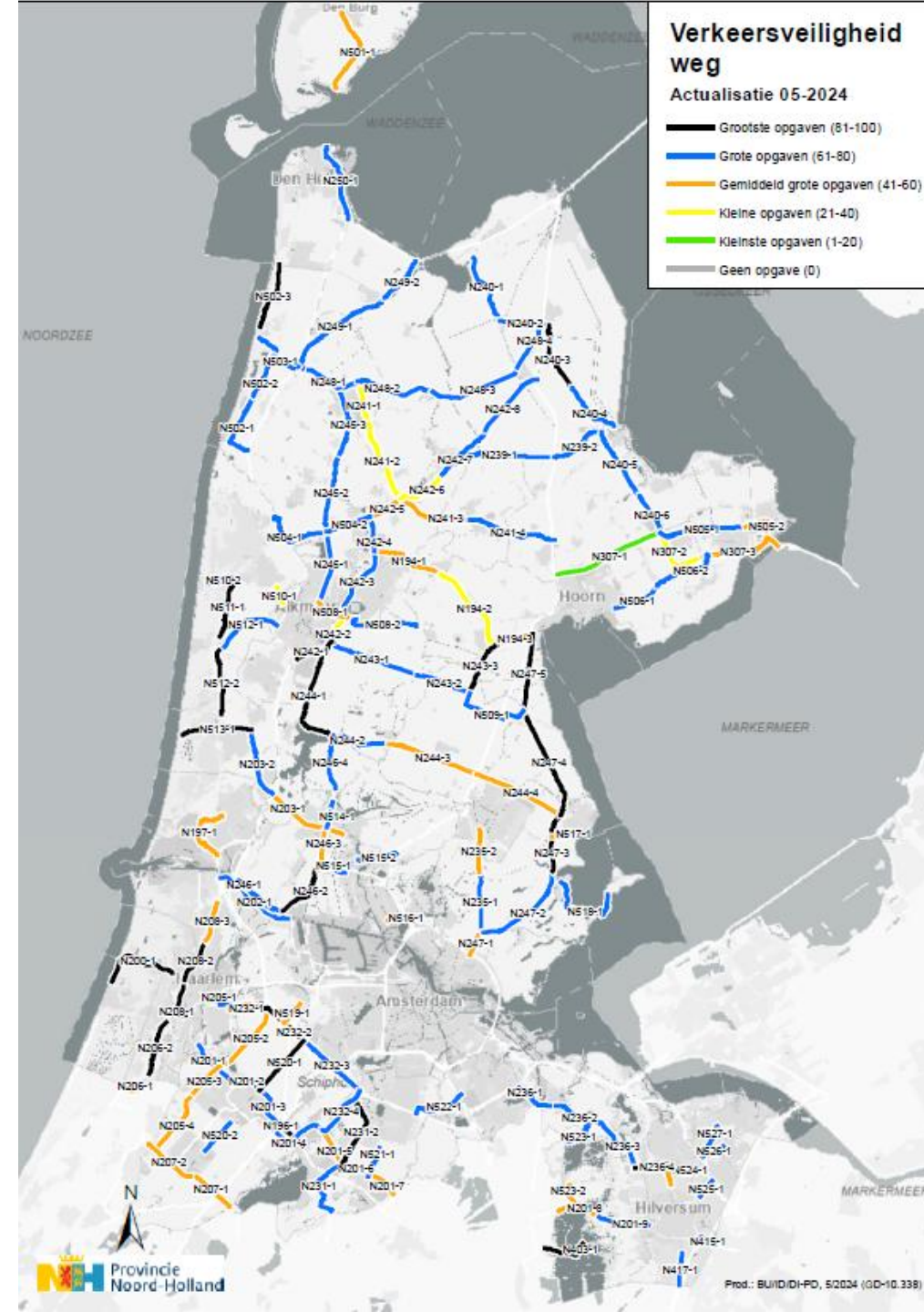


Inzoom op verkeersveiligheid wegverkeer

De monitor uit de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi 2024-2028) bevestigt het beeld van onveiligheid. In dit document is er met een risicogestuurde benadering gekeken naar drie indicatoren: veilige infrastructuur (50% weging), mate van gereden snelheid boven de maximum snelheid (25%) en verkeersslachtoffers per wegkilometer (25%). Data uit deze indicatoren leveren geaggregeerd een score op voor verkeersveiligheid.

Wat opvalt aan de scores is dat het merendeel van de wegen in Noord-Holland Noord blauw zijn gekleurd als grote opgaven. Dit komt met name door de infrastructuur die veiliger kan worden ingericht, zoals een middenberm op de N-weg om frontale ongevallen te voorkomen, obstakels verder uit de kant zetten om ongevallen met obstakels lang de weg te voorkomen of veiligere kruispunten zoals rotondes of verkeersdrempels waardoor kruispunten overzichtelijker en met lagere snelheid betreden worden.

Specifiek de duinwegen (N511, N512 en N502) zijn als categorie te onderscheiden als onveilig. Dit zijn vaak wegen die langs de rand van de duinen liggen. Veelal bochtige wegen met smalle tussenbermen met fietspad, obstakels dicht tegen de weg aan en relatief veel in- en uitritten.



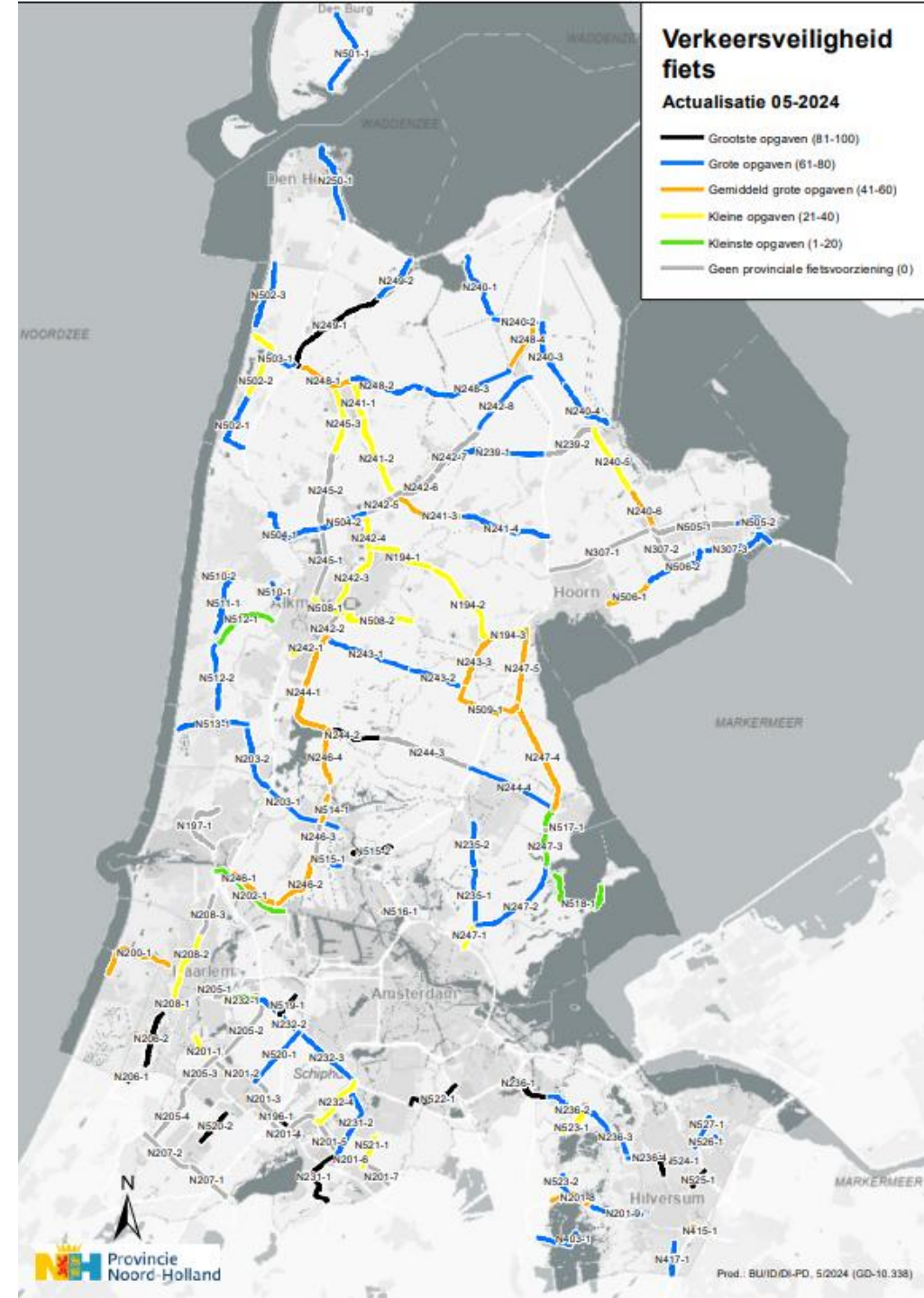


Inzoom op verkeersveiligheid fietsverkeer

Onder ernstig verkeersgewonden vormen fietsers de grootste groep – in Noord-Holland (excl. Vervoerregio Amsterdam) zo'n 73% van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden. In Noord-Holland (excl. Vervoerregio Amsterdam) stijgt het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers over de tijd, vooral in ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig.

Geef prioriteit aan de veiligheid van fietsers. De fietser vormt de grootste groep ernstige verkeersslachtoffers, en de aantallen stijgen in Noord-Holland over de tijd, vooral onder oudere fietsers. Door de verdere vergrijzing wordt onder deze groep ook in de toekomst de grootste stijging in aantallen ernstige verkeersslachtoffers verwacht.

Maatregelen als het aanleggen van vrijliggende fietspaden, het vergevingsgezind inrichten van fietsinfrastructuur, en het verlagen van de maximumsnelheid op wegen (met name binnen de bebouwde kom) dragen sterk bij aan de veiligheid van fietsers. Juist in de stedelijke gebieden en toeristische gebieden met veel fietsers levert dit veel letselwinst op.





Opgaven

Opgaven in kaart

Nu er een beeld is ontstaan van de knelpunten in de regio op basis van de analyses voor Brede Welvaart en de Beleidsinventarisatie kunnen de opgaven in kaart worden gebracht. Het visueel maken van deze opgaven biedt inzicht in de geografische spreiding en de onderlinge relaties tussen verschillende mobiliteitsvraagstukken.

De opgaven worden tevens ingedeeld in de brede welvaart-thema's, zodat duidelijk is aan welk thema de opgave raakt. Bij de indeling is gekeken naar het thema waar de opgave het meest aan raakt, het is echter niet uitgesloten dat de opgave tegelijkertijd ook aan andere thema's raakt.



De opgaven in kaart gebracht

Op basis van de analyses van het beleid en de brede welvaart-indicatoren zijn een zevental grote gebiedsoverstijgende en mobiliteitsgerelateerde opgaven geïdentificeerd voor Noord-Holland Noord. Deze opgaven worden hieronder en geografisch op de kaart rechts weergegeven.

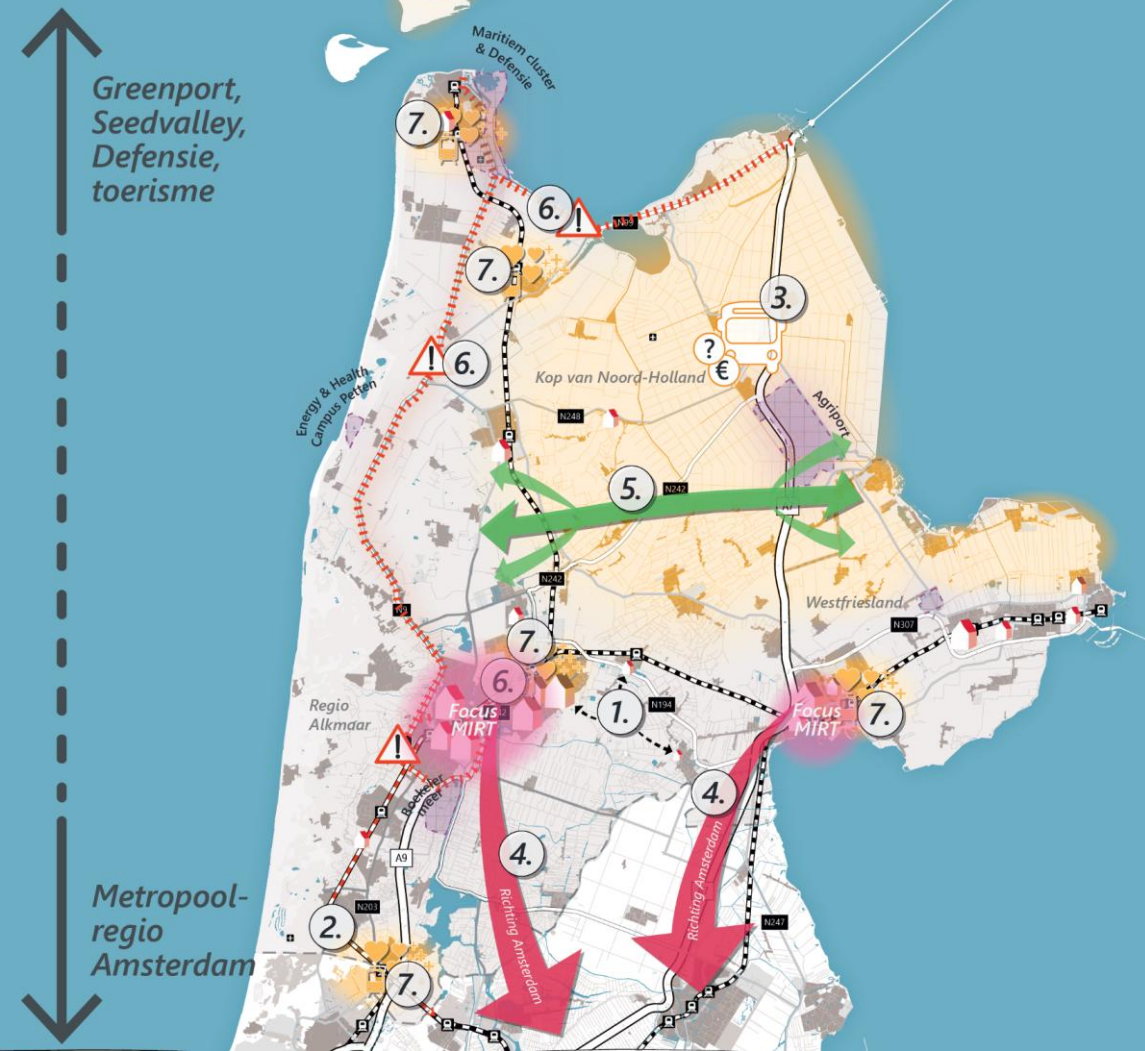
Bij het filteren naar opgaven is met name gekeken naar het bovenregionale belang van de opgave. Oftewel: heeft deze behalve op de plek van de opgave zelf ook effect op andere regio's?

Verdere beschrijving opgaven op volgende pagina

- | | |
|---|--|
| 1.  Bouw 42.500 woningen in NHN t/m 2030 | 5.  Ontoereikende oost/west verbindingen |
| 2.  Realiseren PHS-dienstregeling | 6.  Verkeersveiligheid en doorstroming |
| 3.  Vervoerarmoede landelijk gebied | 7.  Verbeteren stationswaardering |
| 4.  Versterken werkgelegenheid (creëren tegenspits) | |

De mobiliteitsopgaven van Noord-Holland Noord

Regio Alkmaar, Westfriesland en de Kop van Noord-Holland



De achtergrond van de opgaven

Bouw 68.000 woningen t/m 2040

Economische vitaliteit



De regio kent de komende decennia een sterke groei, met in totaal de ambitie in de Woondeal om t/m 2030 42.500 woningen toe te voegen. Een verdere doorkijk biedt zelfs zicht op een totaal van 68.000 woningen. De locatiekeuze van woningbouw heeft effect op de economische vitaliteit, mobiliteitsgedrag, het versnellen van de energietransitie en de leefbaarheid van bestaande wijken. Met het bouwen rondom voorzieningen liggen er kansen om het voorzieningenniveau te versterken en de mobiliteitsbewegingen te verminderen.

Realiseren PHS-dienstregeling

Duurzaamheid



De spoorcapaciteit tussen Dijk en Waard/Alkmaar en de MRA loopt tegen de grenzen aan en zal in de toekomst tekort schieten. Dit heeft negatieve gevolgen voor de economische vitaliteit (bereikbaarheid banen) en duurzaamheid (meer mensen in de auto).

Een capaciteitstoename is noodzakelijk, wat betekent dat er op netwerkniveau aanpassingen gedaan moeten worden. Dit is voorzien in het PHS-programma voor de Zaancorridor. Echter blijven er nog onopgeloste vraagstukken om de volledige PHS-dienstregeling te kunnen realiseren. Dit heeft vooral betrekking op kruisingen tussen het spoor- en wegverkeer. Bij verdere ontwikkeling in Westfriesland is de verwachting dat hier ook opgaven ontstaan bij kruisingen van spoor- en autowegen.

Vervoerarmoede

Sociale inclusiviteit



De autoafhankelijkheid in combinatie met de verschraving in het openbaar vervoer zetten de sociale inclusiviteit met name in de landelijke gebieden onder druk, evenals de leefbaarheid in de kernen. Voor de mensen die geen beschikking hebben over een auto zijn veel van de regionale maatschappelijke voorzieningen en banen niet binnen aanvaardbare tijd te bereiken. Ook spelen er vaak sociaal-maatschappelijke en financiële problemen die bijdragen aan vervoerarmoede. Mensen reizen hierdoor minder vaak, minder ver of vermijden sommige reizen in zijn geheel. De oorzaak van deze problemen kunnen erg verschillen per individu. Er liggen daarmee grote opgaven voor gelijke kansen voor sociaaleconomisch kwetsbaardere groepen, zoals ook benoemd in de rapporten *"Elke Regio Telt"* en *"Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland"*.

Versterken werkgelegenheid (creëren tegenspits)

Economische vitaliteit



In de regio Noord-Holland Noord is er sprake van een onevenwichtige woon-werk balans wat leidt tot grote verschillen in de vervoersstromen over de dag. Vanuit de Regio NHN gaat in de ochtend een veelvoud aan verkeer richting de MRA en aan het eind van de middag terug. Dit betekent enerzijds congestie en capaciteitsproblemen, terwijl richting NHN overcapaciteit is en de tegenspits ontbreekt. De toekomstige woningbouw rondom Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn zullen deze bewegingen versterken, wanneer het aantal arbeidsplaatsen niet evenredig zal toenemen. De opgave is dan ook om voldoende arbeidsplaatsen te realiseren binnen de regio, om de economische vitaliteit van de regio te waarborgen en om meer evenwicht te krijgen in de vervoersstromen van en naar de MRA.

De achtergrond van de opgaven

Ontoereikende oost/westverbindingen

Duurzaamheid



Binnen de regio Noord-Holland Noord ontbreken sterke oost-westverbindingen, terwijl de relaties tussen de kernen er wel zijn. Uit de bereikbaarheidsanalyse blijkt dat er sterke vervoerrelaties bestaan tussen de gemeenten Hoorn- Koggenland – Dijk en Waard, Schagen – Hollands Kroon en Hollands Kroon – Medemblik. Vooral de kwaliteit van de fietsverbinding is niet optimaal, maar ook voor de auto kunnen verbindingen worden verbeterd (met name in de Kop). Betere, en meer doorfietsroutes kunnen bovendien helpen om een modal shift van de auto naar de fiets te stimuleren.

Verkeersveiligheid en doorstroming

Gezondheid



In de regio Noord-Holland Noord liggen er uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid. De opgave ligt voornamelijk op de N9, N99 en de N242. Ook in stedelijk gebied is de weginrichting en de inrichting van kruispunten vaak suboptimaal. De verkeersongevallen zorgen voor veel gezondheidsschade. Het verbeteren van de verkeersveiligheid draagt bij aan de brede welvaart omdat het bijdraagt aan de gezondheid van inwoners.

Qua doorstroming is voor de regio met name de ring Alkmaar een opgave. Bovendien hebben knelpunten ten zuiden van Regio Alkmaar (de MRA) ook zijn weerslag op de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord. Het gebied is erg noord-zuid georiënteerd, terwijl de alternatieve hoofdroutes richting het oosten (Afsluitdijk en Houtribdijk) niet volledig benut lijken te worden.

Verbeteren stationswaardering

Kwaliteit leefomgeving



De knooppuntwaardering van een aantal stations in de regio ligt onder de gemiddelde stationswaardering in Noord-Holland. Met name vanwege achterblijvende kwaliteit van de stationsomgevingen ligt er bij veel van de stations een opgave. Stations met een lage waardering zijn Anna Paulowna (stationswaardering 6,7*), Den Helder (6,0), Den Helder Zuid (5,4), Heerhugowaard (6,7), Hoorn Kersenboogerd (6,3), en Uitgeest (6,2). Bij een deel van deze stations worden al verbeteringen uitgevoerd of er zijn al concrete plannen. Met het aantrekkelijker maken van stations en de stationsomgeving wordt duurzaam reisgedrag gestimuleerd wat de modal shift kan verduurzamen.

**Cijfers op basis van Stationsbelevingsmonitor 2024*



Van opgaven naar maatregelen

Nu de opgaven in kaart zijn gebracht kunnen deze vertaald worden naar maatregelen. Dit is opnieuw visueel gemaakt in de vorm van een kaart. De opgaven zijn genummerd en zijn per nummer terug te vinden op de kaart.

Om tot deze vertaling van opgaven naar maatregelen te komen is de vraag gesteld hoe elke opgave aangepakt kan worden, rekening houdend met de lokale situatie en de maatregelen die tot op heden al zijn uitgevoerd.

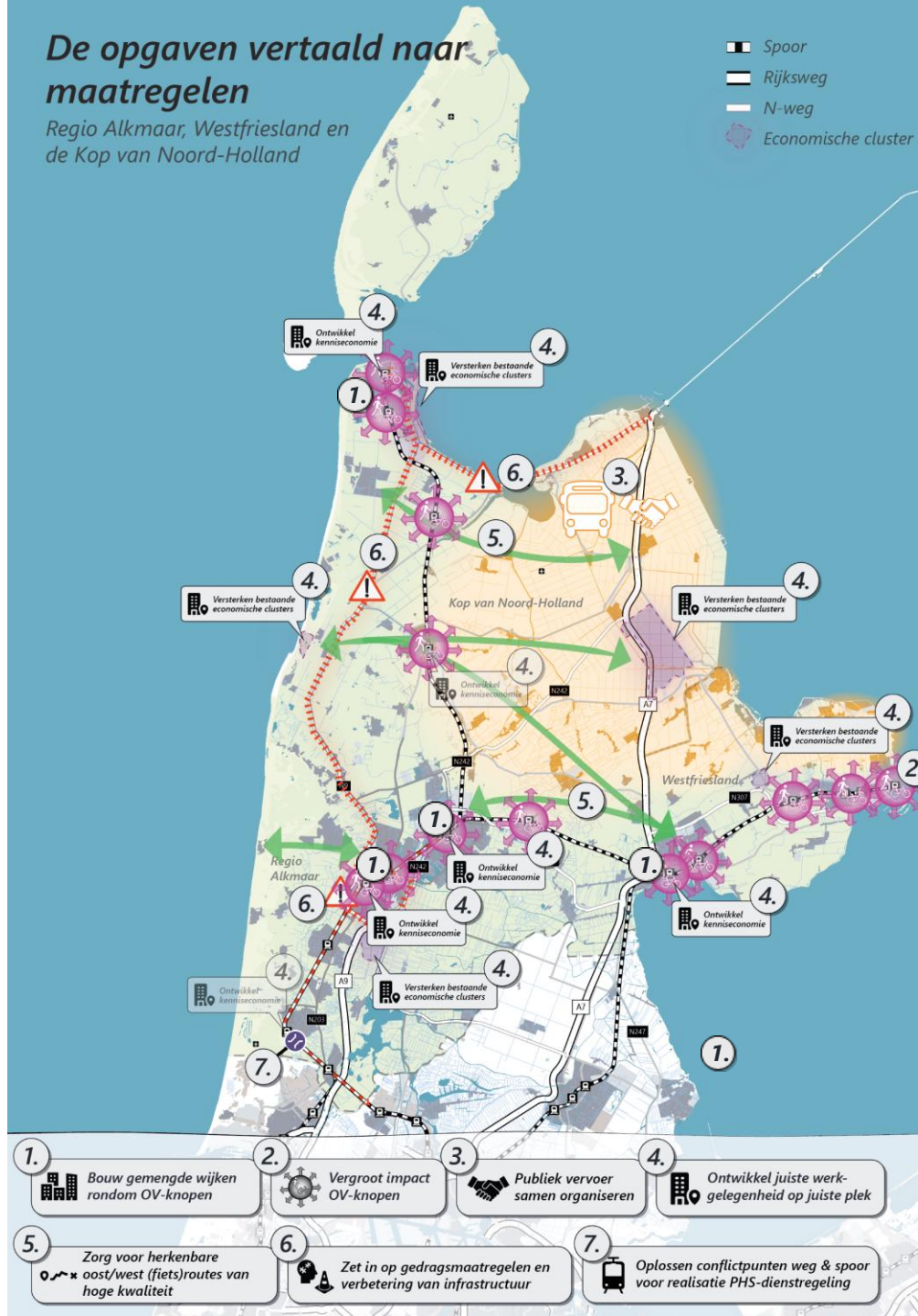
Net als bij het identificeren van de opgaven ligt hierbij de focus op het formuleren van maatregelen die niet alleen lokaal effect hebben, maar ook op bovenregionaal schaalniveau voordelen hebben.



Kaartbeeld

De opgaven vertaald naar maatregelen

Regio Alkmaar, Westfriesland en de Kop van Noord-Holland



Opgave	Maatregel	Uitleg
Bouw 68.000 woningen tot 2040 Economische vitaliteit 	(1) Bouw gemengde wijken rondom OV-knopen met werk en voorzieningen op loopafstand	De regio kent een grote woningbouwopgave, waarvan het grootste deel al rond OV-knooppunten wordt gerealiseerd. Het is hierbij belangrijk om te zorgen voor arbeidsplaatsen en dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand. Hierdoor worden actieve vervoerwijzen meer gebruikt en neemt de druk op het wegennet niet verder toe. Het overgrote deel van de reisbewegingen wordt namelijk op deze korte afstanden gemaakt, en uit de bereikbaarheidsanalyse blijkt dat in Noord-Holland Noord veel van deze ritten nog met de auto worden gemaakt. Het ontwikkelen van A-milieus (hoogstedelijke, gemengde gebieden) rond stations heeft bovendien een positieve wisselwerking op het gebruik van het station en mogelijkheden van de gebiedsontwikkeling zelf (bv. lage parkeernormen, hoogbouw, draagvlak voor horeca en detailhandel en ontwikkeling commercie).
Verbeteren stationswaardering Kwaliteit leefomgeving 	(2) Zorg voor levendigheid rond stations en vergroot bereik met langzaam verkeerroutes	De opgave wat betreft stationsbeoordelingen wordt op dit moment al opgepakt door de regio en haar partners. Vernieuwingen vinden al plaats bij o.a. Den Helder Zuid, Uitgeest, Alkmaar Noord en Hoorn Kersenboogerd. Om deze vernieuwde en bestaande stations optimaal te benutten en de beoordelingen verder te verbeteren is het van belang te sturen op het type functies die rond de stations ontwikkeld worden. Deze functies dienen de stationsomgeving levendig te maken en de sociale veiligheid te bevorderen door de constante stroom bezoekers die zij trekken. Denk hierbij aan supermarkten, bibliotheken, concertzalen, horeca en detailhandel. Ook is het van belang de stations goed aan te takken op wandelroutes en (door)fietsroutes. Zo wordt het bereik van de stations vergroot en wordt de potentie beter benut. Het vergroten van het bereik van de stations bevordert ook de inclusiviteit: vooral in combinatie met de elektrische (deel)fiets kunnen zo ook de landelijke (OV-arme) gebieden makkelijker worden bereikt. Goede stallingsmogelijkheden en deelfietsvoorzieningen bij stations zijn hierin een voorwaarde.
Vervoerarmoede landelijk gebied, Sociale inclusiviteit 	(3) Publiek vervoer landelijk gebied samen met werkgevers en lokale gemeenschappen organiseren	Het landelijk gebied in Noord-Holland Noord (met name de Kop) kampt met vermoerarmoede. Hier is de auto dominant en het OV-aanbod schaars. Het reguliere OV staat hier onder druk vanwege de lage bevolkingsdichtheid en kent problemen in de exploitatie ten gevolg. Door vervoer samen met werkgevers en lokale gemeenschappen te organiseren kan er toch publiek vervoer op deze plekken worden aangeboden. Bestaande voorbeelden zijn de HugoHopper en bus 251 naar de E&H Campus Petten. Laatstgenoemde is een publieke buslijn die mede door bijdrage van werkgevers tot stand is gekomen, hierdoor kunnen naast werknemers ook anderen er gebruik van maken. Daarnaast kan de elektrische fiets dankzij de grote actieradius een goed alternatief zijn om het landelijk gebied bereikbaar te houden. Dit kan ook in combinatie met het OV door te zorgen voor goede (veilige) stallingsplekken en laadmogelijkheden. Ook het toegankelijker maken van het fietsen zelf is kansrijk, niet alleen door in de infrastructuur te investeren maar ook met fietslessen en subsidiemogelijkheden voor kwetsbare groepen. Om deze groepen te bereiken kunnen bestaande sociale instanties ingezet worden, zoals bibliotheken, buurthuizen of de voedselbank.

Opgave	Maatregel	Uitleg
Versterken werkgelegenheid (creëren tegenspits) 	(4) Ontwikkel arbeidsplaatsen in kenniseconomie rondom OV-knooppunten en versterk bestaande economische clusters	Het versterken van de werkgelegenheid in de regio zorgt ervoor dat meer inwoners werk op loop- of fietsafstand hebben, wat gunstig is voor het tegengaan van extra autoverkeer. Het is hierbij belangrijk om de ruimtelijke ontwikkeling voor zover dit mogelijk is te sturen, zodat de juiste arbeidsplaatsen op de juiste plek worden ontwikkeld. Ook toerisme kan bijdragen aan het creëren van een tegenspits. Bijvoorbeeld banen in de kenniseconomie kunnen het best rond (Intercity)stations worden geclusterd, aangezien deze doelgroep vaker gebruik maakt van het openbaar vervoer. Arbeidsplaatsen met een regionale aantrekkingskracht kunnen zo ook een tegenspits bevorderen in de trein, wat gunstig is voor de exploitatie. Voor bestaande clusters in de agri-, defensie- en healthsectoren is vooral een goede auto- en logistieke bereikbaarheid van belang. Inzet op de fiets is echter ook kansrijk voor lokale werknemers, hiervoor zijn comfortabele en verkeersveilige fietsvoorzieningen randvoorwaardelijk. Door deze clusters te versterken wordt de aantrekkingskracht vergroot, hierdoor wordt bijvoorbeeld ook een goede OV-ontsluiting van deze gebieden meer kansrijk. Een recent voorbeeld is het initiatief van ProRail om te verkennen of de treinfrequentie naar Den Helder verhoogd kan worden, mede vanwege de voorziene groei van de Koninklijke Marine in de stad. Zo laat dit voorbeeld zien hoe investeringen in veiligheid en nationale infrastructuur ook regionaal brede baten opleveren.
Ontoereikende oost/west-verbindingen 	(5) Zorg voor herkenbare oost/west (fiets)routes van hoge kwaliteit	Op dit moment zijn de regionale (fiets)routes met name noord/zuid georiënteerd. Dit terwijl er uit de bereikbaarheidsanalyses blijkt dat er sterke oost/west relaties bestaan in Noord-Holland Noord. Voor de auto ontbreken vooral oost/westverbindingen in de Kop en voor de fiets ontbreken dit soort verbindingen in heel de regio. Voor de fietsroutes geldt dat het verbeteren en herkenbaarder maken van deze routes bijdraagt aan een modal shift van autogebruik naar fietsgebruik. De getoonde lijnen op de kaart geven een eerste aanzet van de relaties waar aan gedacht kan worden.
Verkeersveiligheid en doorstroming 	(6) Zet in op gedragsmaatregelen en verbetering van de infrastructuur	Om de verkeersveiligheid en doorstroming in de toekomst te waarborgen zijn gedragsmaatregelen én verbetering van de infrastructuur nodig. De verbeteringen in de infrastructuur zitten met name in regio Alkmaar (de ring Alkmaar en N242), wat onder meer in de Regionale Investeringsagenda Alkmaar is geadviseerd. Het vastlopen van deze draaischijf heeft niet alleen negatieve effecten voor regio Alkmaar, maar ook voor de Kop en Westfriesland. Ook de doorstroming op het Rijkswegennet blijft belangrijk, bijvoorbeeld door het uitvoeren van het maatregelpakket Corridor Amsterdam-Hoorn en het beter gebruiken van de huidige infrastructuur richting het oosten (Houtribdijk en Afsluitdijk). Wanneer (logistiek) vervoer meer van deze routes gebruikmaakt, kan dit de druk op de wegen richting de MRA verminderen. Dit kan bereikt worden door bijvoorbeeld afspraken te maken met logistieke partijen. Buiten regio Alkmaar zijn verbeteringen noodzakelijk op de N9 en N99. Hier staat met name de verkeersveiligheid onder druk. Qua gedragsmaatregelen is inzet op meer fietsgebruik (en OV in stedelijk gebied) ook kansrijk. Tevens kunnen lagere parkeernormen en de ontwikkeling van mobiliteitshubs hier een onderdeel van zijn. Start stapsgewijs met pilots en werk bijvoorbeeld campagnes uit die mensen stimuleren om meer gebruik te maken van (elektrische) fiets, deelmobiliteit en het OV.
Realiseren PHS-dienstregeling 	(7) Oplossen conflictpunten weg en spoor om PHS-dienstregeling te kunnen realiseren	Om de PHS-dienstregeling te kunnen realiseren en zo het groeiende treingebruik te kunnen faciliteren op de Zaanccorridor is het een voorwaarde dat de conflictpunten tussen weg en spoor worden opgelost. Het gaat dan om de relatief drukke wegen die het spoor gelijkvloers kruisen, zoals op de Beverwijksestraatweg bij station Castricum.

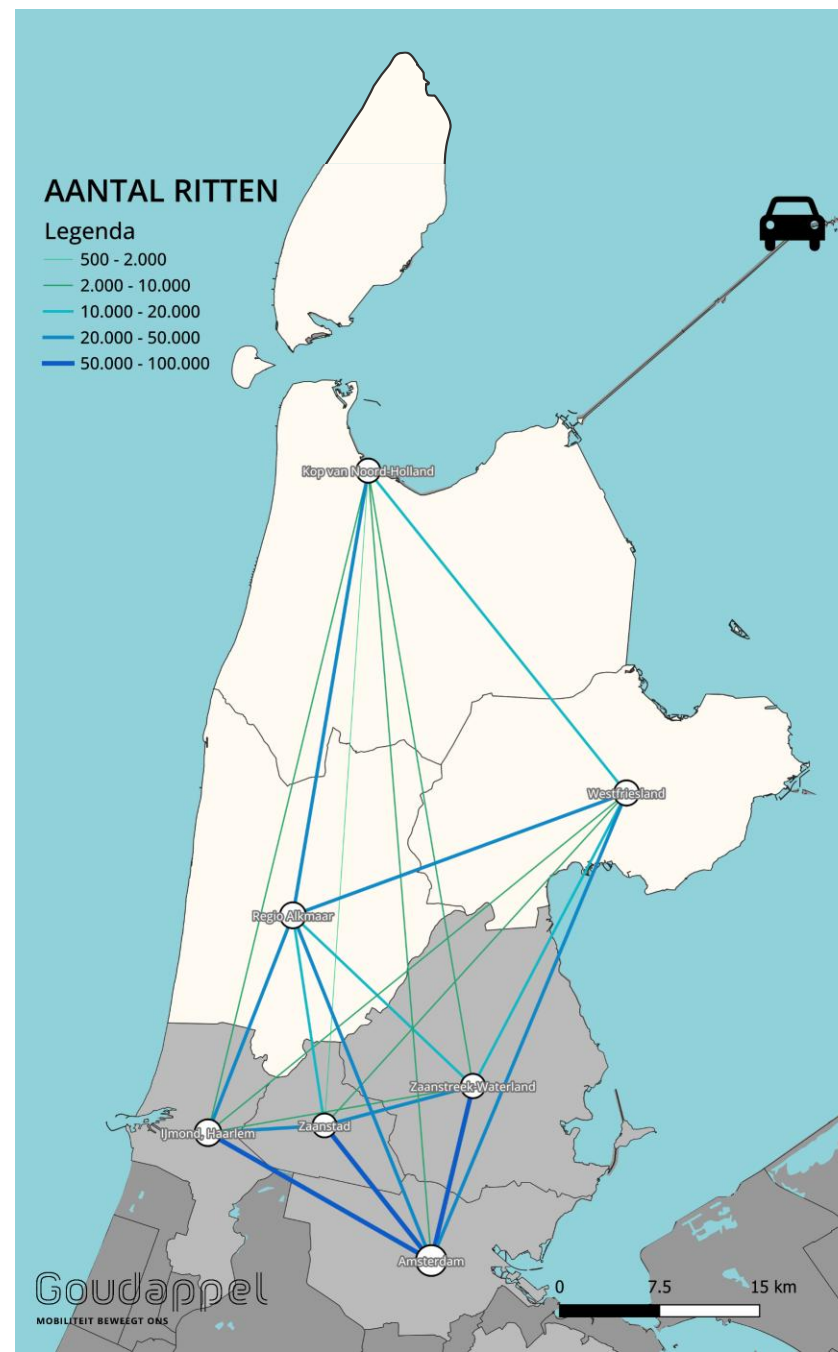


Big.

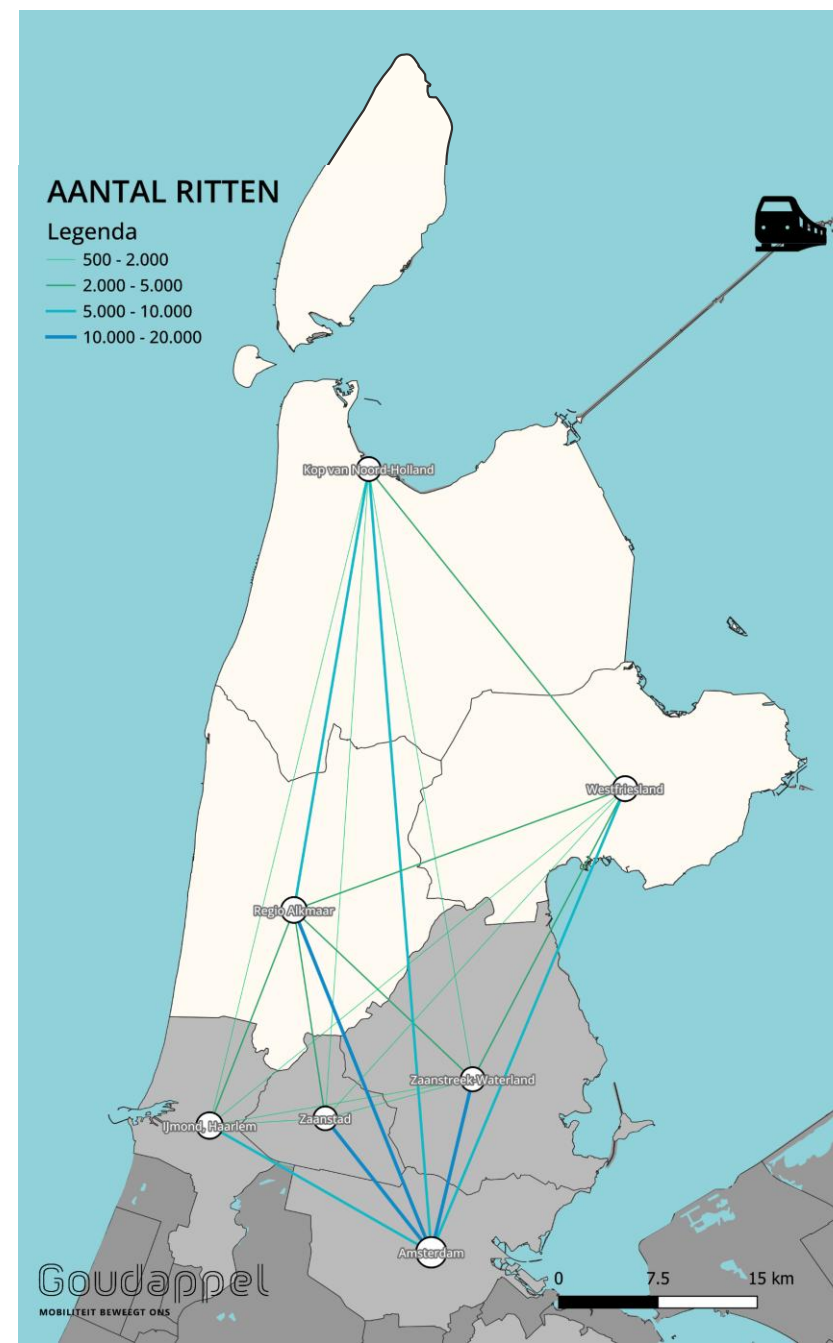
Bijlage



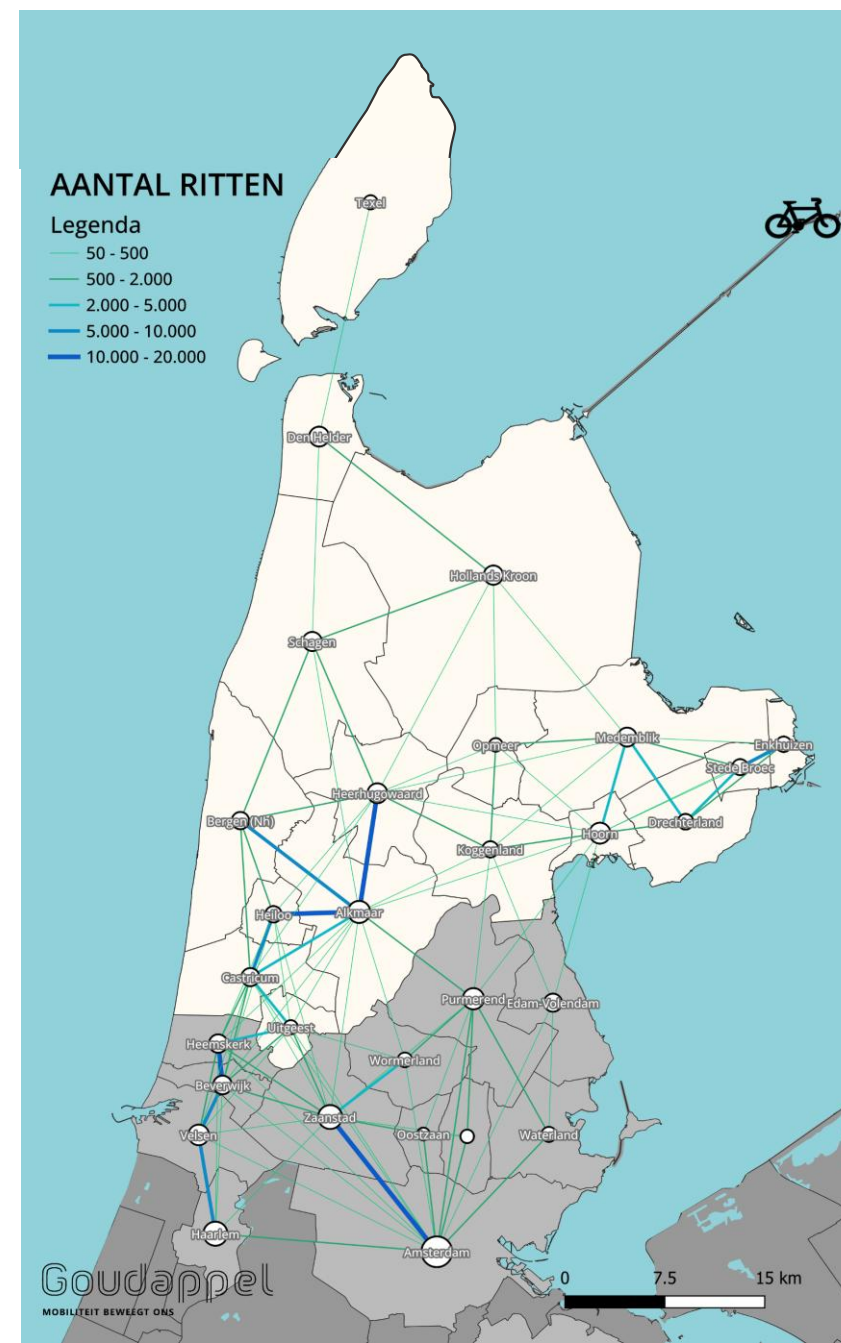
Aantal ritten per deelregio - auto



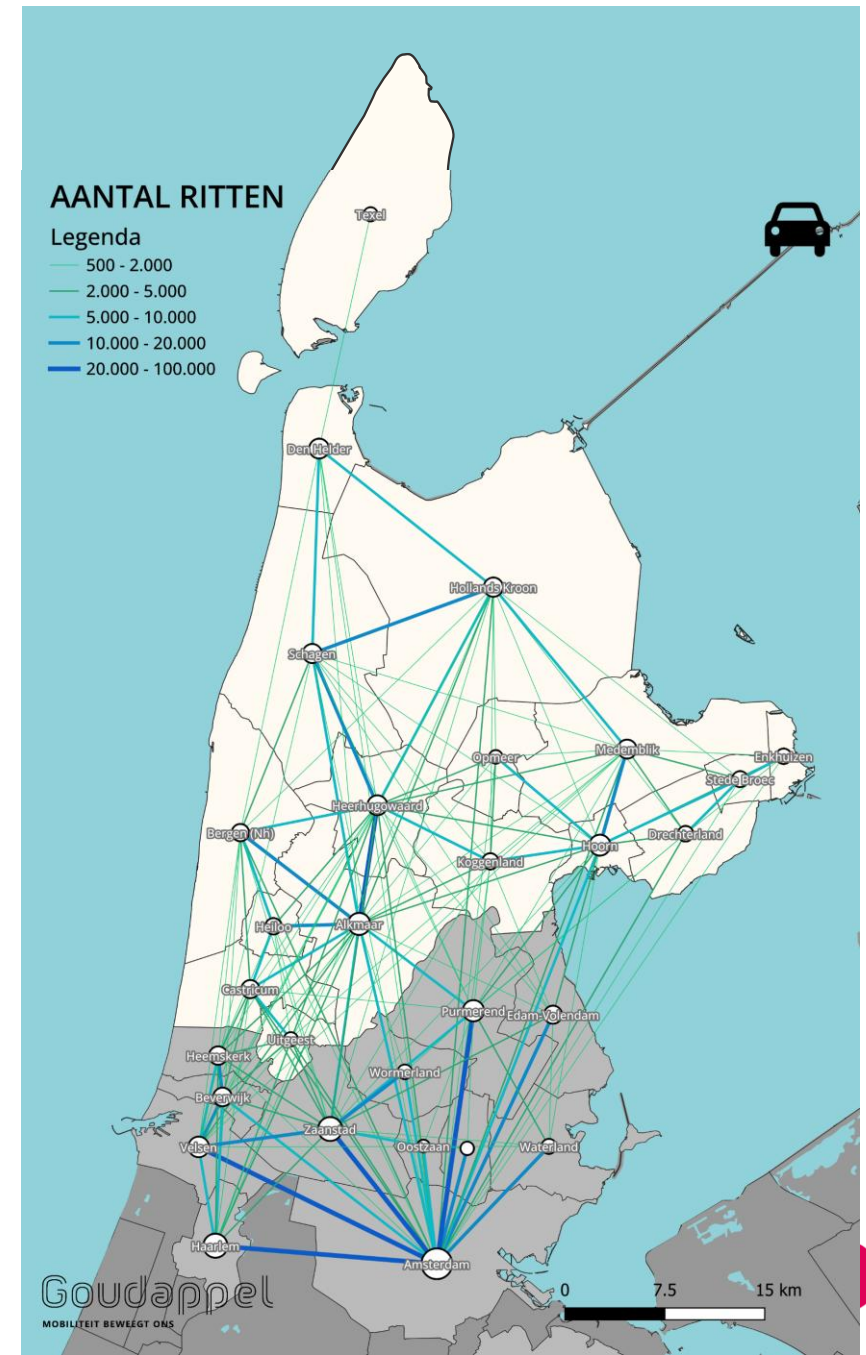
Aantal ritten per deelregio - OV



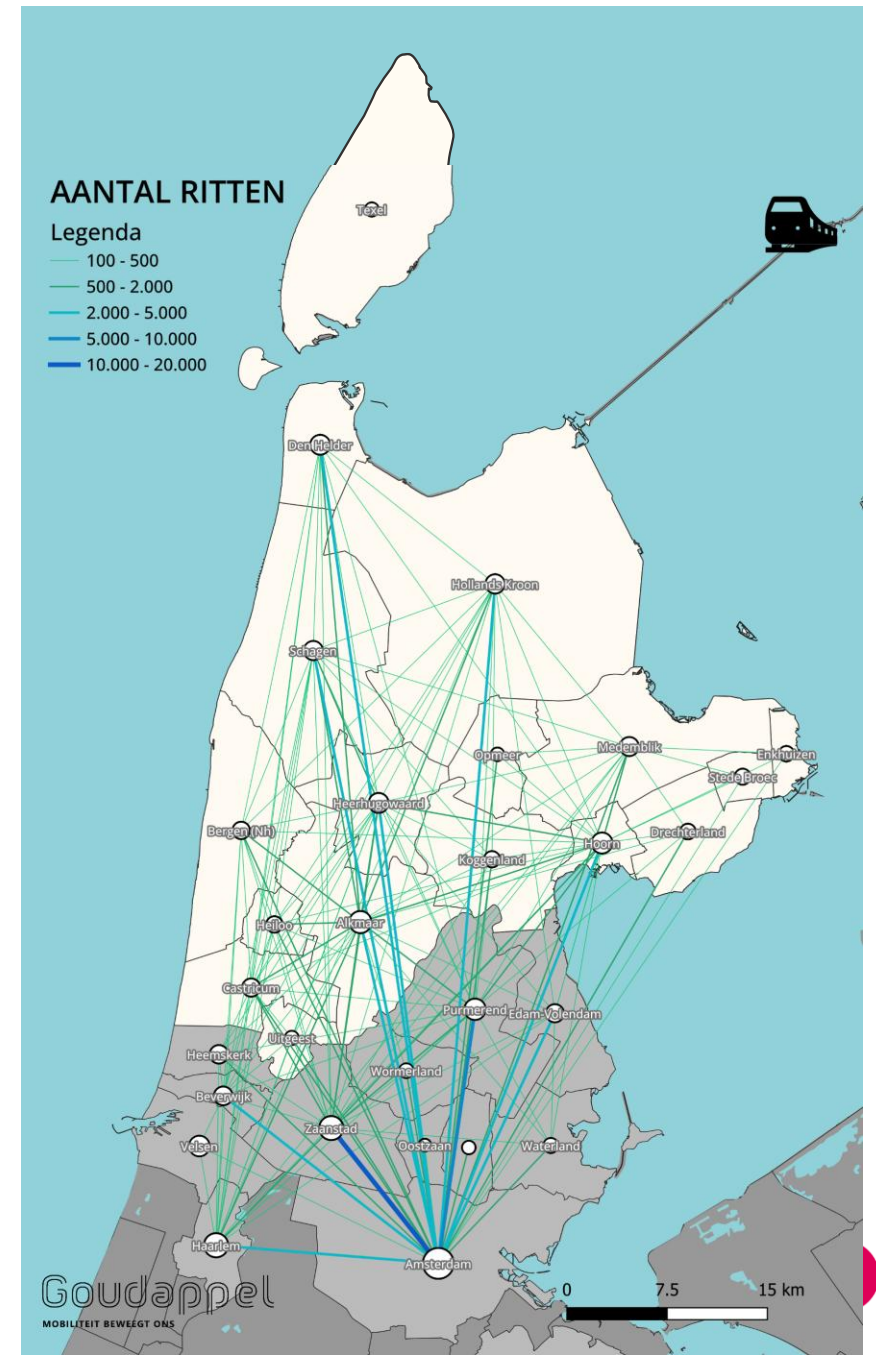
Aantal ritten per gemeente - fiets



Aantal ritten per gemeente - auto



Aantal ritten per gemeente - OV



Gebruikte beleidsdocumenten

- Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027
- Actieplan Fiets 2024-2028
- Analyse document Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord
- BO-bijlage 1_Onderzoek verkeersveiligheid
- Bereikbaarheidsvisie september 2020
- Bevolkingsprognose Noord-Holland 2021-2050
- Concept Visie Publieke Mobiliteit Noord-Holland
- DV3 Visie duurzaam veilig wegverkeer
- Detailhandelsvisie West-Friesland
- Doorfietsroutenetkaart eindbeeld 2040
- Economische waarde N250 Den Helder
- Eindrapportage verkeersveiligheid
- Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan koggenland
- Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Medemblik
- Hoofdlijnennotitie-mobiliteitsvisie-2050
- Hubsstrategie provincie Noord-Holland
- Inhoudelijke Rapportage Regionale Investeringsagenda Alkmaar - 3e Concept
- MKBA N77 Wieringen
- Mobiliteitsvisie Hoorn 2030
- Mobiliteitsvisie Texel Den Helder
- Multimodaal_Toekomstbeeld_MRA_definitief
- NHN bereikbaarheidsvisie april 2020
- OMC tbv beeldvormende cie def
- Ontwikkelagenda Hoornse lijn
- Ontwikkelbeeld Zaancorridor eindrapport
- Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord
- Perspectief Mobiliteit
- Projectenlijst Helderslijn_versie1.4
- Quick scan Den Helder N77 definitief
- Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland
- Regionale Agenda Mobiliteit Alkmaar 2023-2025
- Regionale Agenda Mobiliteit West-Friesland 2023
- Rii_elke_regio_telt_nieuw_hr_def
- Ruimtelijk Voorstel
- Samenwerkingsagenda Regionale samenwerking 2024
- Strategie Werklocaties West Friesland 2022
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
- TU_SKG_RIA_Handreiking_hbVbeKO
- Tien punten plan Helderse lijn
- Uitvoeringsprogramma Noord-Holland 2030
- Uitvoeringsprogramma Pact Westfriesland
- Verkeersveiligheid en doorstroming N9 N99
- Visie Woondeal Noord-Holland Noord
- Visie bereikbaarheid Forum
- WFR-Ruimtelijke Agenda 2024
- Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland 2022-2024
- Woonakkoord Alkmaar
- Woonakkoord Kop van Noord-Holland 2022-2026
- Woonakkoord Westfriesland
- Woondeal Noord-Holland Noord
- stationsbelevingsmonitor-2023

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS