

Economisch Forum: Zo blijft de regio bereikbaarheid

Visie op bereikbaarheid van de Noord-Holland boven het Noordzeekanaal vanuit breed economisch perspectief. Met concrete voorstellen.

Urgentie en samenhang nopen tot krachtenbundeling

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

Alles wijst erop dat mobiliteitsgroei aan zal houden. Een van de oorzaken is dat de werkgelegenheid zich concentreert in grotere steden, terwijl prettig en betaalbaar wonen zich spreidt over de hele regio.

Daarmee is ook de bloedsomloop van de regionale economie in het geding. Blijvend investeren in bereikbaarheid is dan ook geboden. Dat is een gezamenlijk opgave voor de rijksoverheid, provincie en gemeenten, vervoerbedrijven én bedrijfsleven.

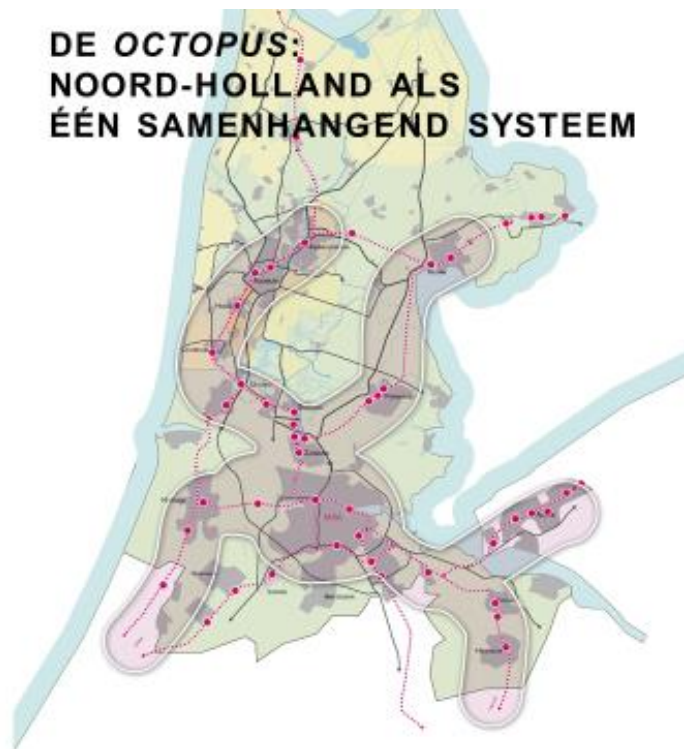
Als partijen het in het regio eens kunnen worden over een gezamenlijk programma, dan staan we ook aanzienlijk sterker richting rijksoverheid.

Een recent voorbeeld hoe zo'n gezamenlijke aanpak tot succes kan leiden, vormt de bezegeling van de plannen voor de *corridor Amsterdam-Hoorn*, met een 'multimodaal mobiliteitspakket' en een investeringsvolume van € 538 miljoen.

Bestuurlijke grenzen mogen niet belemmeren

Als we naar de verstedelijkingspatronen en de verkeersbewegingen kijken, is de grens tussen de *Metropoolregio Amsterdam* en *Noord-Holland boven Amsterdam* niet (meer) aanwezig. Zie onderstaand beeld.

DE OCTOPUS: NOORD-HOLLAND ALS ÉÉN SAMENHANGEND SYSTEEM



De bestuurlijke indeling mag dan ook geen beletsel (meer) vormen voor optimale oplossingen voor de bereikbaarheid. Sterker nog: de ruimtelijke strategie voor wonen, bereikbaarheid, werklocaties en leefbaarheid moet op het schaalniveau van de totale provincie Noord-Holland plaatsvinden. Daar dringt het bedrijfsleven in de regio Holland boven Amsterdam¹ op aan.

Realistische verschuiving naar vormen van openbaar vervoer

Uitbreiding van de wegcapaciteit is op sommige trajecten noodzakelijk. We komen daar straks op terug. We beseffen echter dat de ‘asfalt-opties’ beperkt zijn, vanwege ruimtelijke kwaliteit, verminderde opnamecapaciteit van de steden en maatschappelijk draagvlak. Vooral in het woon-werkverkeer zullen vormen van openbaar vervoer een grotere rol moeten gaan spelen. Ook om wegcapaciteit beschikbaar houden voor het economisch noodzakelijke logistieke verkeer.

Een betekenisvolle modal-shift richting openbaar vervoer vergt echter een enorme krachtsinspanning. Naast snelle, comfortabele OV-verbindingen zijn bij voorbeeld overstapplaatsen (P&R) dicht bij woonconcentraties noodzakelijk. ‘Mobility as a Service’ (MAAS) gaat geleidelijk aan grotere rol spelen.

Omdat sommige ‘zware’ spoorverbindingen aan zijn capaciteitsgrens zitten, zal aanvullend ‘hoogwaardig openbaar vervoer’ ingezet moeten worden, met name vrije busbanen.

Belang goederenvervoer

Voor de bloedsomloop van de regionale economie is het goederenvervoer essentieel. Wegtransport vormt de hoofdmoot. Dat vertoont al jaren een gestadige groei die zich naar alle waarschijnlijkheid door zal zetten. Voor de doorstroming over de weg is het - zoals boven gesteld - noodzakelijk om ‘woon-werk-kilometers’ van de weg af te leiden. Daarnaast kan transport over water soms enig soelaas bieden.

Verder wil het bedrijfsleven met behulp van informatietechnologie de logistieke processen efficiënter maken. Ook dat vergt samenwerking met de overheid.

Eigen inzet bedrijfsleven

Het bedrijfsleven in onze regio wil een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de eigen regio. Het programma *IJmond Bereikbaar* laat zien hoe dat gestalte kan krijgen, met dagelijks 5500 auto's uit de spits. Een ander voorbeeld: het West-Friese bedrijfsleven stimuleert forenzen om dicht bij huis een baan te aanvaarden.

Bevordering van autodelen en (elektrische) fietsgebruik behoren tot de kleine ‘spitsbrekers’. Schaal en structuur van het bedrijfsleven in onze regio lenen zich nauwelijks voor georganiseerd eigen bedrijfsvervoer (met uitzondering van Tata Steel die dat al decennia lang doet).

Graag willen wij met - onder meer - de provincie nagaan welke maatregelen op, bijvoorbeeld, het niveau van grote bedrijfsterrainen mogelijk zijn.

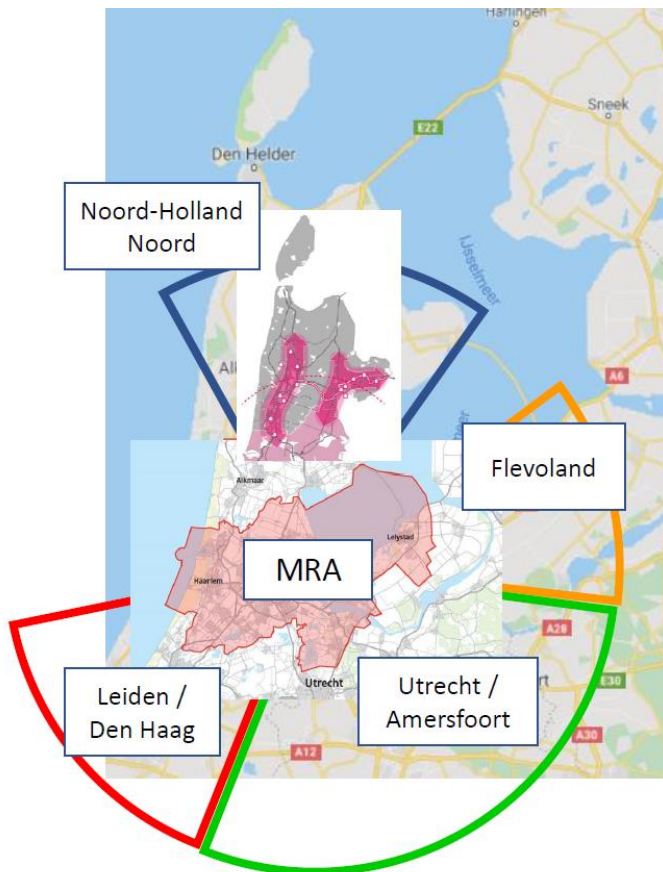
Relatie met de ruimtelijke ontwikkeling

Wij bepleiten verdere (grootschalige) woningbouw in de invloedssfeer van knooppunten en

¹ Georganiseerde bedrijfsleven in IJmond, Zaanstreek, Waterland, Westfriesland, Kop van Noord-Holland en regio Alkmaar

corridors van openbaar vervoer en weg-infrastructuur. Dat bevordert ook een optimale benutting. Dan komen vooral in aanmerking: Beverwijk, Heemskerk, Purmerend, Zaanstad en meer naar het noorden langs de spoorcorridors: Alkmaar, Heerhugowaard en Hoorn en aansluitende plaatsen. Ook locaties die ontsloten zijn met hoogwaardig openbaar vervoer (of waar dat gemakkelijk valt aan te leggen) komen in aanmerking.

Meer algemeen wijzen wij nog eens op het belang van de (economische) kracht de stedelijke agglomeratie (en daarmee de interacties tussen de MRA en Noord-Holland-Noord) Niet alleen groeit de mobiliteit gericht op de centrumlocaties in Amsterdam (Zuidas, Sloterdijk, Zuidoost) en de Haarlemmermeer, maar ook de interne mobiliteit *tussen* verschillende deelregio's neemt toe.



Uitwerking versterking openbaar vervoer c.a.

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

- Zaancorridor (Amsterdam – Heerhugowaard)
- Kennemerlijn (Haarlem – Uitgeest)
- Hoornselijn (Amsterdam – Hoorn)

Daarnaast bepleiten wij:

- Samenhangende aanpak op vervoer, stationsgebieden, ketenmobiliteit, voorzieningen op stations en sociale veiligheid
- Krachtige sprong in kwaliteit (elektrische) fietsnetwerk binnenstedelijk en voor de langere afstand
- Mobiliseren van tegenspits
- Oplossen belemmering door doorsnijdingen onder andere in Castricum, Heiloo en Zaanstad.

En verder:

- Totstandkoming op de korte termijn (2022) in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal van één samenhangend multimodaal OV-systeem en MAAS-achtige toepassingen in de regio's West-Friesland en Kop van Noord-Holland
- Uitbreiding van de P&R-voorzieningen in Uitgeest, Hoorn, Heerhugowaard.

Uitwerking verbetering autobereikbaarheid

Slimme ruimtelijke ordening en een goed functionerend openbaar vervoer zijn belangrijk voor toekomstgerichte basis van het 'daily urban system' van de provincie Noord-Holland.

Ondanks de noodzakelijk inzet hierop, zal ook door moeten worden geïnvesteerd in de weginfrastructuur.

In ons pleidooi beperken we ons hier louter tot de bovenregionale wegverbindingen:

- De Oost-West verbindingen:
 - A8-A9 is in een robuust netwerk, vooral rondom Amsterdam, onmisbaar, ingebed in een ambitieus landschapsplan
 - Verbetering doorstroming richting Houtribdijk en verdubbeling Houtribdijk
 - Verbetering verbinding met Den Helder: de nieuwe N77 (A7-Den Helder)
- Noord-Zuidverbinding:
 - Verbetering doorstroming A9-corridor, N242, ring Alkmaar
 - Uitvoering programma verbetering doorstroming A7 naar Hoorn
 - Verbetering veiligheid N9

Het gaat ons daarbij niet alleen om capaciteitsvergroting maar ook om:

- Tijdig investeren in onderhoud van bruggen en kunstwerken, om calamiteiten en nog meer druk op het wegennet te voorkomen.

Vervoer over water

Stimulering van vervoer over water. Het bedrijfsleven ondersteunt de visie 'Ware Koers NH' van Koninklijke BLN-Schuttevaer. Ontwikkeling van Regionale Overslag Centra langs het basis netwerk vaarwegen, zoals Boekelermeer. Waardeer het Noord Hollands Kanaal op naar CEMT Klasse V.

Organisatie

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

Daarmee zou ook tegemoet worden gekomen aan het feit dat de regio Holland boven Amsterdam onvoldoende vertegenwoordigd is in de verschillende overleggremia. Daarbij wensen wij:

- Een integrale netwerkanalyse en opname ervan in het MIRT
- Nadrukkelijker participatie in het OV-beleid

FdZ & TP, 23-01-2020