

ADAPTIEF ONTWIKKELBEELD ZAANCORRIDOR



Drager van een groene
verstedelijking aan de
noordkant van de MRA

Colofon

Het Ontwikkelbeeld Zaancorridor is in samenspraak tot stand gekomen tussen de samenwerkende partijen provincie Noord-Holland, gemeente Zaanstad, Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Alkmaar, Heerhugowaard (Dijk en Waard), ProRail en NS.

Het consortium RoyalHaskoningDHV, Buck Consultants International en MUST hebben het proces gefaciliteerd en het voorliggende document inclusief bijlagen opgesteld.

November 2021



Management- samenvatting

Het Ontwikkelbeeld voor de Zaancorridor schetst de ambitie en stappen naar een **groene verstedelijking** met een sterk vervoerssysteem als drager. In de komende 20 jaar ontwikkelt de Zaancorridor stapsgewijs van een voervoersas - tussen de Metropoolregio Amsterdam en de Regio Alkmaar - naar een dynamische verstedelijkingsas met hoogwaardige woon- en werkmilieus rondom de **OV-knooppunten** en in de directe nabijheid van aantrekkelijke landschappen.

De investeringen in de fysieke infrastructuur die nodig zijn om de Zaancorridor te laten floreren tot 2040 zijn beperkt in vergelijking met andere (multimodale) corridors rondom Amster-

dam. De Zaancorridor is op korte termijn **niet afhankelijk van een schaa sprong** en grootschalige investeringen in het vervoerssysteem. Het versterken van de Zaancorridor is daarom een **duurzame en goedkope oplossing** om significant invulling te geven aan de programmatische ambities van de Verstedelijkingsstrategie van de MRA.

Dit Ontwikkelbeeld schetst de urgentie en kansen voor de ontwikkeling van de Zaancorridor inclusief de strategie en samenwerking tussen alle partijen die daarvoor nodig is. De ontwikkeling daarvoor is niet in beton gegoten en zal **op adaptieve wijze** vorm gaan krijgen.

Aanleiding: groeiende behoefte goed bereikbare locaties langs Zaancorridor

De Zaancorridor verbindt twee sterke en groeiende regio's: de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als (inter)nationale topregio en de Regio Alkmaar met een sterke ondernemersgeest en aantrekkelijke landschappen. De komende jaren neemt de behoefte aan goed bereikbare en aantrekkelijke locaties voor woon- en werkgelegenheid en recreatiemogelijkheden langs de Zaancorridor toe. Niet alleen voor de bewoners van de gemeenten zelf, maar ook vanuit de verdere groei- en verstedelijkingsopgaven van de MRA (conform het polycentrisch verstedelijkingsconcept¹⁾).

Kans: groei van beide regio's door slimmer benutten en versterken Zaancorridor

De Zaancorridor biedt veel potentie om invulling te geven aan deze groeiopgaven. Rondom de knopen (stations) van de Zaancorridor zijn goed bereikbare en aantrekkelijke locaties voor woningzoekenden, bedrijven en bezoekers. Door de bestaande spoorinfrastructuur en reeds geplande investeringen slimmer te benutten, ligt er een unieke kans voor verdere verstedelijking aan de noordkant van de MRA.

1) Verstedelijkingsconcept 2050, Metropool van groteklasse met menselijke maat (MRA, 8 november 2021)

Strategie: integrale knooppunt- en corridorontwikkeling (TOD)

Om bovenstaande ambitie te verwezenlijken wordt ingezet op integrale knooppunt- en corridorontwikkeling (of Transit Oriented Development, TOD). Succesvolle TOD vereist een duidelijke strategie en gezamenlijke ontwikkelprincipes. Deze geven richting aan de keuzes en investeringen die de komende jaren nodig zijn om ontwikkelopgaven en ambities van beide regio's te realiseren. De samenwerkende partijen willen als volgt invulling geven aan de ambities:



1. Slimmer benutten en versterken van de beschikbare spoorinfrastructuur om zo de bereikbaarheid van de regio stapsgewijs te verbeteren en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.



2. Concentreren van nieuwe woningen rondom de knopen waarbij de ruimtelijke inrichting en het flankerend beleid sturen op het maximaal benutten van het OV.



3. Creëren van een aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat rondom de stedelijke knopen en huidige en nieuwe werknemers actief stimuleren om (vaker) met de trein te reizen.



4. Verbeteren en promoten van de OV-bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuurgebieden en toeristische trekpleisters, op loop- of fietsafstand van de knopen.



5. Realiseren van goed bereikbare regiohubs, met een verblijfskwaliteit en voorzieningenniveau die de automobilist verleiden om de overstap op de trein te maken.

‘De ambitie is om de Zaancorridor te benutten als drager voor een groene verstedelijking aan de noordkant van de MRA’

Vervolgstappen: adaptieve aanpak en concrete en wederkerige afspraken

Het ontwikkelpad op weg naar een integrale corridorontwikkeling is niet in beton gegoten. Het vereist een adaptieve aanpak om voldoende flexibiliteit te behouden en om bij te kunnen sturen wanneer nodig. Bovendien is een groot aantal partijen betrokken. Zowel het Rijk (de ministeries van IenW en BZK), de provincie Noord-Holland als de regiogemeenten zijn (mede)verantwoordelijk om onderdelen van de strategie mogelijk te maken. Om de ontwikkelpotenties optimaal te benutten en versnippering te voorkomen, moeten investeringen in de ruimtelijke ontwikkelingen en in de bereikbaarheid op elkaar worden afgestemd.

Een adaptieve aanpak vereist dat er bestuurlijk commitment is over de gezamenlijke ambitie en partijen weten welke bijdrage van hen wordt verwacht, wat ze van de ander kunnen verwachten en wanneer. Concrete en wederkerige afspraken zijn noodzakelijk om de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen onderling en met de bereikbaarheidsinvesteringen goed te borgen. De samenwerkende partijen gaan graag in gesprek met de MRA en het Rijk om te komen tot een gezamenlijk verstedelijkingsakkoord.

Inhoudsopgave

1. Aanleiding 9

- 1.1 De Zaancorridor als schakel tussen MRA en Regio Alkmaar
- 1.2 Groei van beide regio's door slimmer benutten en versterken Zaancorridor
- 1.3 Samen aan de slag
- 1.4 Doel van dit Ontwikkelbeeld

2. Urgentie 13

- 2.1 Toenemende behoefte aan woningbouw
- 2.2 Toenemende behoefte aan werkgelegenheid
- 2.3 Toenemende behoefte aan recreatieve voorzieningen
- 2.4 Bereikbaarheid onder druk

3. Ambitie 2040 17

- 3.1 Ambitie
- 3.2 Strategie
- 3.3 Differentiatie per knoop

4. Advies en vervolg 29

Bijlagen (apart document)

- SWOT
- Factsheets knopen
- Ontwikkelingen rondom de corridor
- Advies: vervolgstappen en samenwerking

1. Aanleiding

De Zaancorridor is de spoorlijn tussen de Amsterdam en Heerhugowaard met daarlangs 13 OV-knooppunten. De Zaancorridor verbindt twee sterke regio's: de Metropoolregio Amsterdam als internationale topregio en één van de belangrijkste economische motoren en sociale knooppunten van Nederland; en de Regio Alkmaar met een sterke ondernemersgeest en aantrekkelijke landschappen (zie figuur 1).

1.1 De Zaancorridor als schakel tussen MRA en Regio Alkmaar

Veel forensen die wonen in de omgeving van één van stations op de Zaancorridor reizen dagelijks met de trein naar Amsterdam voor hun werk. Het zogenaamde

“Daily Urban System” (DUS) van Amsterdam loopt aan de noordzijde tot en met Heiloo, en breidt zich in de praktijk steeds meer uit in noordelijke richting, tot aan de Alkmaar en Heerhugowaard.

Zaancorridor van toenemend belang voor daily urban system van Amsterdam

Het Daily Urban System (DUS) van Amsterdam breidt zich steeds verder uit tot aan Alkmaar en Heerhugowaard. De Zaancorridor is daarbinnen een essentiële verbinding voor het groeiend aantal reizigers. In Zaanstad was in 2016 meer dan 30% van de beroepsbevolking werkzaam in Amsterdam. En in de gemeenten Uitgeest, Castricum, Heiloo en Alkmaar lag dat percentage rond de 15%. Ter vergelijking: in de MRA-gemeenten Almere en Lelystad is respectievelijk 19% en 8% van de beroepsbevolking werkzaam in Amsterdam.

1.2 Groei van beide regio's door slimmer benutten en versterken Zaancorridor

Alleen in de MRA zijn er tot 2040 al 250.000 extra woningen nodig om de groeiende bevolking te kunnen huisvesten. Ook is er behoefte aan extra arbeidsplaatsen en recreatieve voorzieningen.



Figuur 1: Zaancorridor in het kort

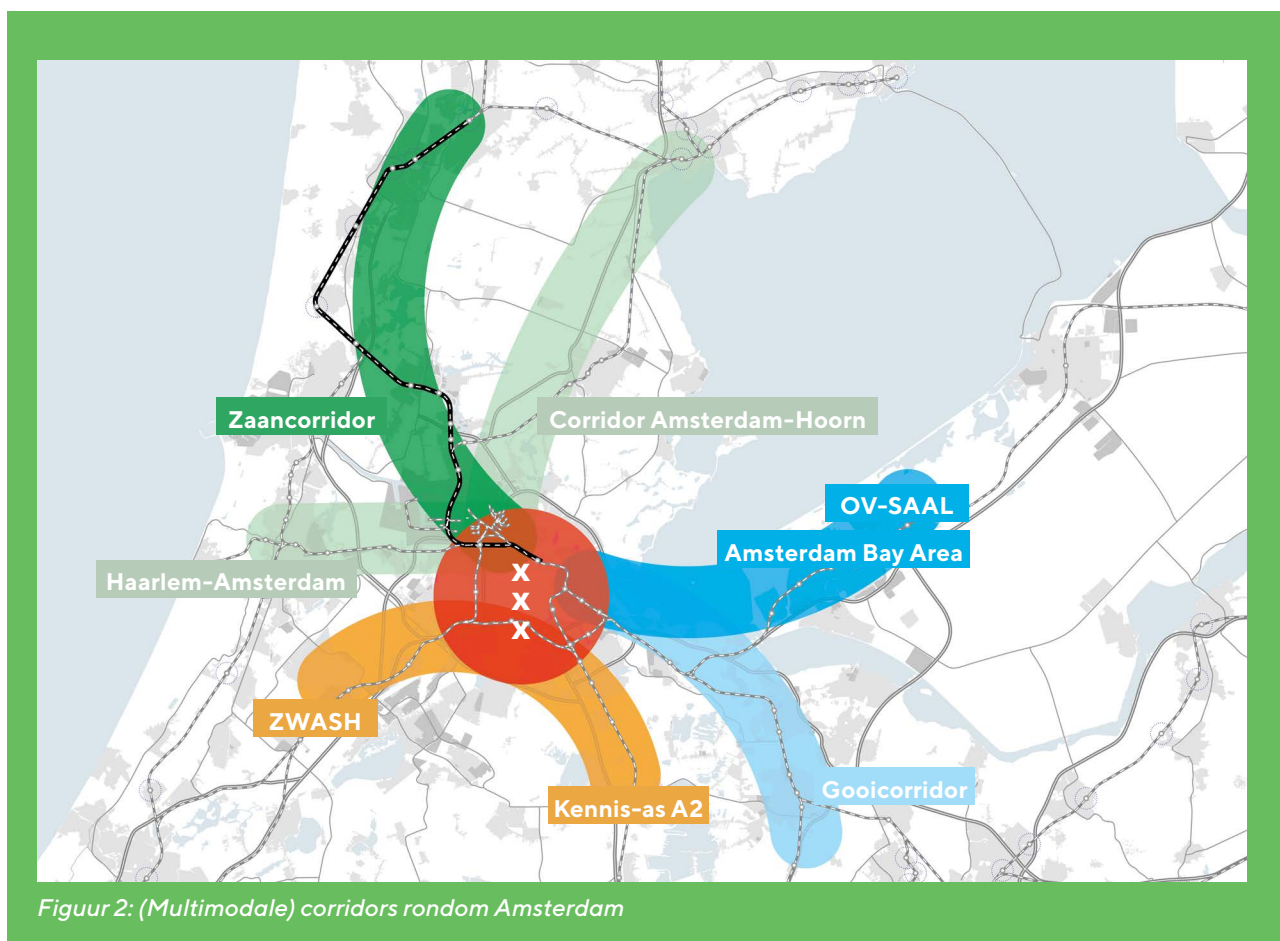
Dit brengt forse uitdagingen en opgaven met zich mee op het gebied van o.a. woningbouw, werkgelegenheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarvoor wordt ook gekeken naar mogelijkheden buiten de bestuurlijke grenzen van de MRA. De Zaancorridor aan de noordkant van de MRA, is een van die schaarse plekken waar de ruimte én de kwaliteiten aanwezig zijn voor verdere verdichting.

Rondom de knopen (stations) van de Zaancorridor zijn er goed bereikbare en aantrekkelijke locaties voor woningzoekenden, bedrijven, voorzieningen en recreatie. De komende jaren neemt de behoefte hieraan toe. Zowel voor de bewoners van de gemeenten zelf, als ook vanuit de verdere groei- en verstedelijkingsopgave van de MRA. Door het slimmer benutten van de bestaande spoorinfrastructuur in combinatie met een integrale ruimtelijke ontwikkeling van de knopen, ligt er een unieke kans voor verstedelijking aan de noordkant van de MRA. Hoogwaardige OV-bereikbaarheid zorgt voor een directe en duurzame verbinding tussen de Regio Alkmaar en de MRA. En in de gebiedsontwikkelingen rondom de knopen is door de directe nabijheid van OV een minder prominente plek voor de auto nodig en meer ruimte voor o.a. groen, recreatie, betere verkeersveiligheid en een gezonde leefomgeving.

1.3 Samen aan de slag

Een integrale ontwikkeling van OV-infrastructuur en de ruimtelijke omgeving vereist een intensieve samenwerking. De Zaancorridor doorkruist de grenzen van regio's, bestuurlijke samenwerkingsverbanden, regionale overheden en programma's. Een groot aantal partijen is (mede)verantwoordelijk om de verstedelijking rondom de Zaancorridor mogelijk te maken. Ieder vanuit haar eigen belangen, (financiële) mogelijkheden en democratische legitimiteit.

In de komende jaren zijn er al diverse projecten en initiatieven die bijdragen aan de bereikbaarheid en verdere verstedelijking rondom de Zaancorridor. Een deel van die projecten speelt op regionaal- en landelijk niveau, zoals het Programma Hoogfrequent Spoor, het Landelijk Toekomstbeeld OV, Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (het Multimodaal Toekomstbeeld MRA) en de Verstedelijkingsstrategie MRA. Ook de gemeenten langs de Zaancorridor zijn volop bezig met projecten en initiatieven die invulling geven aan de



ruimtelijke ontwikkeling en verstedelijking rondom de knopen.

De verschillende programma's en projecten worden tot op heden nog onvoldoende in samenhang opgepakt. Ook kent de Zaancorridor nog geen prominente plek op de relevante agenda's en bestuurlijke tafels van de MRA en het Rijk. Kansen en potentie voor verdere groei en verstedelijking worden hierdoor niet optimaal benut. Om hier invulling aan te geven is dit Ontwikkelbeeld voor de Zaancorridor opgesteld.

1.4 Doel van dit Ontwikkelbeeld

Succesvolle knooppuntontwikkeling vraagt om meer knooppuntregie en integrale planning tussen verschillende overheden, vervoerders en publieke- en maatschappelijke organisaties. Daarvoor is het noodzakelijk dat alle betrokken partijen zich committeren aan de ambities en ontwikkelstrategie voor de Zaancorridor en bereid zijn om hun eigen plannen en investeringen hierop af te stemmen.

Dit Ontwikkelbeeld schetst de ontwikkelingen en kansen voor de Zaancorridor op weg naar 2040. De Zaancorridor is al volop in ontwikkeling, maar met de juiste gezamenlijke acties, samenwerking en tijdige bijsturing kunnen de kansen voor de Zaancorridor worden verzilverd. De ambitie daarbij is om de Zaancorridor te ontwikkelen als drager van een groene verstedelijking aan de noordzijde van de MRA.

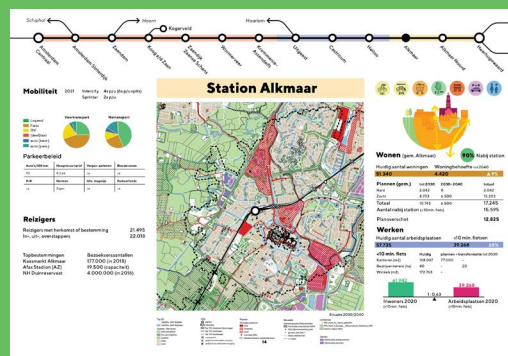
Dit Ontwikkelbeeld eindigt met een doorkijk naar de samenwerking die nodig is om hiervoor de juiste stappen te zetten.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de urgente opgaven die afkomen op de Zaancorridor en de twee regio's eromheen. De ambities en strategische opgaven zijn in hoofdstuk 3 uitgewerkt. In hoofdstuk 4 is samengevat waarom juist nu de kans gegrepen moet worden om de ontwikkelpotentie van de Zaancorridor te verzilveren en de samenwerking die daarvoor nodig is.

Factsheets

In de bijlage treft u de factsheets aan per knoop. Dit is slechts een momentopname, maar het schetst een beeld van de huidige stand van zaken op en rond de knopen van de Zaancorridor.



2. Urgentie

Aan de noordkant van de MRA is de komende jaren een grote behoefte aan extra woningen, meer werkgelegenheid en recreatieve voorzieningen. Rondom de knopen van de Zaancorridor zijn hiervoor goed bereikbare en aantrekkelijke locaties aanwezig. De bereikbaarheid van het gebied komt echter steeds meer onder druk te staan. Een integrale aanpak waarbij de ruimtelijke ontwikkelingen en de bereikbaarheid in samenhang worden opgepakt, is noodzakelijk om de potentie van de Zaancorridor optimaal te benutten.

2.1 Toenemende behoefte aan woningbouw

De noordkant van de MRA staat de komende jaren voor een forse woningbouwopgave. Tot 2040 zijn er in de MRA zo'n 250.000 extra woningen nodig om de groeiende bevolking te kunnen huisvesten. Ook in de regio rondom de Zaancorridor groeit de woningbouwbehoefte.

Tot 2030 worden in Noord-Holland Noord zo'n 40.000 woningen gebouwd. Dit is afgesproken in de Woondeal Noord-Holland Noord, die op 8 juli 2021 is getekend door de provincie, 18 gemeenten en marktpartijen. Tegelijkertijd is ook het Woonakkoord Regio Alkmaar ondertekend, met de afspraak om tot 2030 jaarlijks minimaal

2.000 woningen te bouwen. In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB, aanpak Bereikbare Steden) zijn Alkmaar en Zaanstad aangemerkt als kansrijke locaties voor extra woningbouw op de korte termijn (2030) en worden concrete gebiedsplannen uitgewerkt.

In de diverse plannen gaat het niet alleen om het bouwen van extra woningen. Een aantrekkelijke stedelijke omgeving met optimale bereikbaarheid en voldoende werkgelegenheid zijn belangrijke voorwaarden. De ruimte voor extra woningbouw wordt vooral binnenstedelijk gezocht, en in de nabijheid van OV-knooppunten.

2.2 Toenemende behoefte aan werkgelegenheid

De toekomstige groei van arbeidsplaatsen in de regio blijft achter bij de bevolkingsgroei.

Woningbouwopgave rondom de Zaancorridor

In de gemeenten rondom de Zaancorridor wordt een bevolkingsgroei verwacht en is opschaling van de woningbouw nodig. In 2040 zijn in de gemeente Zaanstad 13.400 extra woningen nodig en de regio Alkmaar 10.400 extra woningen (bron: bevolkingsprognoses 2019 – 2040). Dit is nog zonder de extra woningbouwopgave die vanuit de MRA op de regio afkomt: tot 2050 zijn er in de MRA 325.000 nieuwe woningen nodig. Het grootste deel daarvan, zo'n 175.000, is al de komende 10 jaar nodig.

De IMA 2021 (Integrale Mobiliteitsanalyse, Ministerie IenW) laat zien dat de ontwikkeling van het aantal bewoners in alle groeiscenario's groter is dan de ontwikkeling van de werkgelegenheid. In de Kop van Noord-Holland geldt dat de werkgelegenheid zelfs krimpt. De disbalans tussen het groeiend aantal bewoners in combinatie met het achterblijven van werkgelegenheid rondom de Zaancorridor, vergroot de afhankelijkheid van Amsterdam en daarmee de "eenzijdige spitsrichting" op de Zaancorridor.

In Amsterdam daarentegen groeit de werkgelegenheid. De MRA wil deze groei opvangen door meer spreiding en meerkernige ontwikkeling, waarbij wonen en werken in samenhang worden ontwikkeld. Dit draagt niet alleen bij aan een betere bereikbaarheid, maar zorgt ook voor meer kansengelijkheid. Daarnaast zullen er bedrijven zijn die, door toenemende schaarste aan ruimte en hoge vastgoedprijzen, niet langer in Amsterdam kunnen of willen blijven en gaan zoeken naar ruimte in de directe nabijheid.

De knopen van de Zaancorridor zijn in potentie aantrekkelijke vestigingslocaties, door de combinatie van voldoende en betaalbare ruimte, verdere verstedelijking rondom de knopen en de multimodale bereikbaarheid. Bovendien is de regio gebaat bij meer werkgelegenheid om de scheve

Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam 2030 – 2050

De Metropoolregio Amsterdam is een van de economische groeimotoren en belangrijkste sociale knooppunten van Nederland en doet mee in de internationale top. De regio staat voor een aantal urgente, complexe en omvangrijke opgaven. De enorme aantrekkingskracht van de regio brengt economisch succes, maar zet de leefkwaliteit op onderdelen ook onder druk. De afgelopen jaren concentreerde de groei zich voornamelijk in en om Amsterdam. Dit heeft toenemende drukte en oplopende vastgoedprijzen tot gevolg. En als de verdeling van de groei blijft zoals nu, dan groeien de verschillen in de regio, met een negatieve uitwerking op de kansengelijkheid binnen de MRA. De vraag is dus hoe we de groei accommoderen op zo'n manier dat we de leefkwaliteit en de economische kracht van de regio bestendigen. Daarbovenop komt dat transitie nodig zijn om de regio ook in de verre toekomst bewoonbaar en leefbaar te houden.

woon-werkbalans en de eenzijdige spits te verkleinen en de treinexploitatie te verbeteren. Diverse topsectoren als IT, agrofood, onderwijs en zorg zijn in de regio al sterk aanwezig en bieden kansen om de werkgelegenheid te versterken.

2.3 Toenemende behoefte aan recreatieve voorzieningen

De groei van de regio en de MRA gaat ook gepaard met een toenemende vraag naar recreatie en aantrekkelijke landschappen. Geschat wordt dat de recreatiebehoefte van de inwoners van de MRA tot 2050 met meer dan 30% zal toenemen (bron: Verste-

delijkingsconcept 2050, MRA 2021). Ook de bevolkingstoename en de vergrijzing in de regio zelf, leiden tot een grotere vraag naar recreatieve voorzieningen.

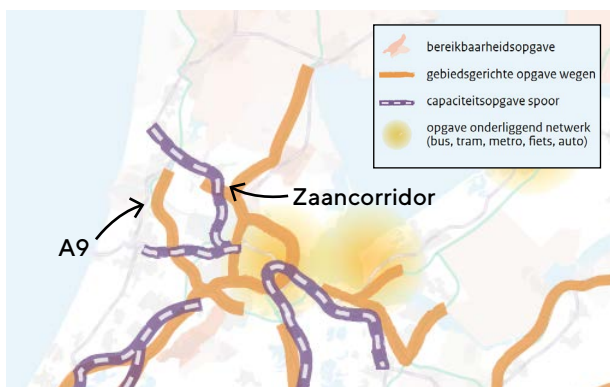
Rondom de Zaancorridor is een groot aantal toeristische trekpleisters te vinden, zoals de Zaanse Schans, Broekerveiling, Kaasmarkt Alkmaar etc. In het buitengebied zijn tevens veel aantrekkelijke landschappen en recreatiemogelijkheden aanwezig en ook de kust is vanaf verschillende OV-knopen op fietsafstand bereikbaar.

De vindbaarheid van voorzieningen, de uitstraling van de stations en het voor- en natransport zijn op verschillende knopen nog onvoldoende uitnodigend om de regio met het openbaar vervoer te bezoeken. Zo ontbreken soms een duidelijke (natuur)beleving en bewegwijzering en/of zijn er weinig voorzieningen zoals horeca en deelmobiliteit. Kwaliteitsverbeteringen op en rond deze knopen is nodig om de OV-bereikbaarheid van de diverse toeristische trekpleisters en recreatiegebieden aantrekkelijker te maken voor een grotere groep bezoekers.

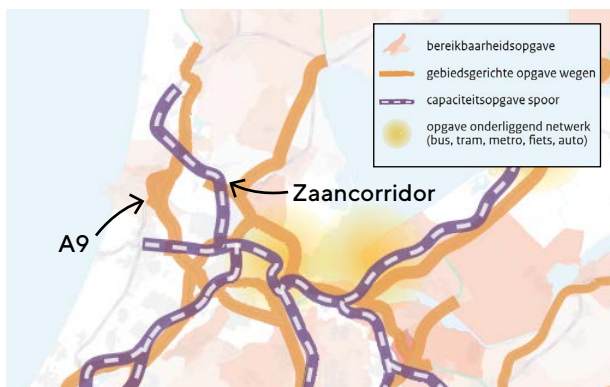
2.4 Bereikbaarheid onder druk

Om te kunnen voorzien in de toenemende behoefte aan woningbouw, werkgelegenheid en recreatie, is een goede bereikbaarheid van de regio randvoorwaardelijk.

Deze bereikbaarheid komt in de toekomst steeds verder onder druk te staan (zie figuur 3 en 4). Zo ontstaan op het spoor capaciteitsknelpunten en is de treincapaciteit tijdens piek- en spitsmomenten richting Amsterdam onvoldoende om aan de reizigersvraag te voldoen. Ook de eenzijdige spitsrichting zet de efficiëntie en rentabiliteit van de treinexploitatie (verder) onder druk. Dit wordt mogelijk versterkt wanneer de werkgelegenheid in de regio niet meegroeit met de woongegelegenheid. Ook de druk op het rijkswegennet neemt steeds verder toe en leidt tot nieuwe knelpunten.



Figuur 3: Knelpunten 2040, scenario lage groei (bron: IMA, 2021)



Figuur 4: Knelpunten 2040, scenario hoge groei (bron: IMA, 2021)

Knelpunten

Spoor: Capaciteitsknelpunten

De bereikbaarheid komt steeds meer onder druk te staan. De IMA (Integrale mobiliteitsanalyse 2021) laat zien dat in 2040 de capaciteit op het spoor ook met PHS haar grenzen nadert. In 2040 is 80 – 100% van de zitplaatsen bezet en in het scenario 2040 Hoog zijn ook veel staanplaatsen bezet (circa 2/m²).

Spoor: Inefficiënte exploitatie met eenzijdige spitsrichting

Het gebruik van de Zaancorridor wordt nu gekenmerkt door een eenzijdige spitsrichting: in de ochtend richting de MRA en in de avond weer terug. Dit maakt dat er in de spits sprake is van capaciteitsknelpunten, maar daarbuiten juist veel capaciteit beschikbaar is. Ook zorgt dit voor inefficiënte exploitatie: volle treinen in de ene richting, en lege treinen in de andere. Noord-Holland (dus ook de Zaancorridor) kent daarbij de hoogste verlieskosten per km (als gevolg van betrouwbaarheid, verliestijden in de dienstregeling en drukte).

Spoor: Veiligheidsknelpunten

De IMA laat zien dat de Zaancorridor eveneens diverse veiligheidsknelpunten kent. In 2040 blijven bestaande transferknelpunten (en daarmee perronveiligheidsknelpunten) in Alkmaar en Heerhugowaard bestaan, en nemen deze knelpunten in ernst toe op vrijwel alle overige stations aan de Zaancorridor. Ook kent de corridor diverse veiligheidsknelpunten ten aanzien van de overwegen. De overwegen aan de Beverwijkerstraatweg in Castricum en de Guisweg in Zaandam zijn onvoldoende ingericht op een toenemend aantal treinen, en zorgen voor congestie en veiligheidsproblemen voor het overige verkeer. Ook kent de corridor andere overwegveiligheidsknelpunten, de aanpak van 15 overwegen is reeds in het OntwerpTracéBesluit (OTB) van PHS Amsterdam-Alkmaar geadresseerd.

Weg

De IMA laat zien dat op de A9 knelpunten ontstaan. In 2040 is de I/C-verhouding (intensiteit verkeer/capaciteit wegvak, als maatstaf voor knelpunten) tussen IJmond en Amstelveen hoger dan 0.9 en in het scenario 2040 Hoog breiden de knelpunten zich uit tot aan Alkmaar.

3. Ambitie 2040 en strategie

De ambitie is om de Zaancorridor tussen nu en 2040 te ontwikkelen als de drager voor een groene verstedelijking aan de noordkant van de MRA. Door een integrale knooppunt en corridorontwikkeling wordt de bereikbaarheid optimaal benut. En wordt tegelijkertijd ruimte geboden aan verstedelijking rondom de knopen, met een hoge omgevingskwaliteit voor bewoners, werknemers en bezoekers.

3.1 Ambitie

De Zaancorridor als drager voor een groene verstedelijking aan de noordkant van de MRA. Dat is waar de gezamenlijke partijen langs de Zaancorridor aan werken. Om verdere groei en verstedelijking van de regio mogelijk te maken, ligt er een unieke kans om samen aan de slag te gaan met een integrale knooppunten corridorontwikkeling (of Transit Oriented Development).

De afgelopen decennia zijn de MRA en de regio Alkmaar rap verstedelijkt (zie figuur 5 en 6). Het rood en paars op de kaart hebben het groen daarbij langzaam opgeslokt. De Zaancorridor als drager van een groene verstedelijking breekt met deze doorgaan-

Transit Oriented Development (TOD)

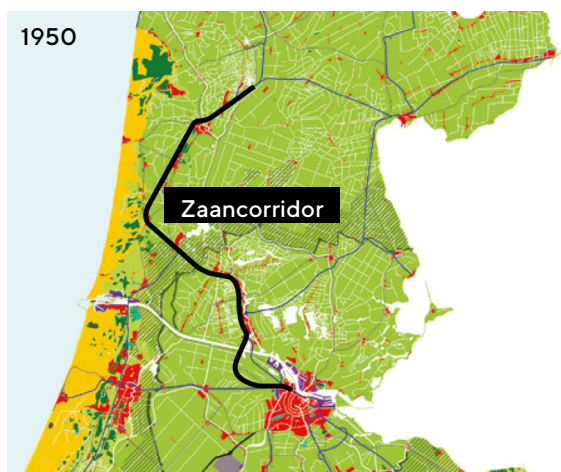
TOD is een openbaar vervoer- en ruimtelijke ordening-concept waarbij infrastructuur en ruimtelijke inrichting met elkaar worden geïntegreerd in ruimte en tijd (planning). Hierbij is extra aandacht nodig voor de first- en last mile en goede voorzieningen bij de knopen. De auto is nog steeds welkom, maar het primaat in de inrichting van de openbare ruimte komt te liggen bij fietsers en voetgangers. Op deze manier is de drempel voor gezonde verplaatsing laag en wordt de auto infrastructuur en het milieu niet extra belast.

de trend en zet in op knooppuntontwikkeling rondom bestaande stations en het toegankelijk maken van het landschap voor bewoners van beide regio's. Op weg naar 2040 wordt de Zaancorridor de ruggengraat van de verstedelijking in dit deel van Noord-Holland.

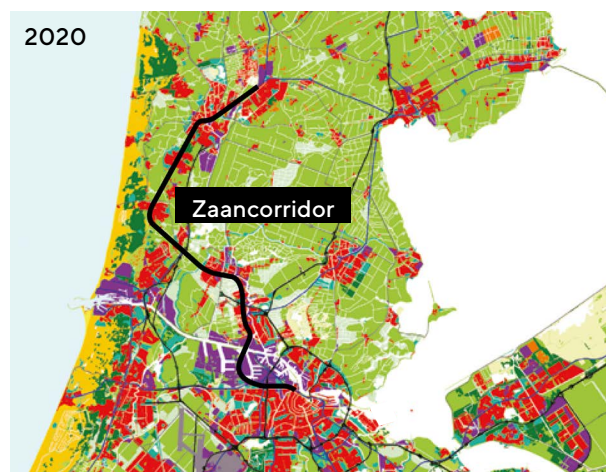
Door verdichting en intensivering van ruimtelijke functies rondom de knopen, wordt het openbaar vervoer optimaal benut. Ook zullen (toekomstige) investeringen in

het OV veel beter renderen wanneer het OV-gebruik toeneemt. Andersom draagt knooppuntontwikkeling bij aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, door het OV en de fiets als volwaardige keuzealternatieven centraal te zetten (zie kader 'treinfietser') en de auto een minder dominante plek te geven. In de gebiedsontwikkelingen is meer ruimte voor groene en recreatieve functies, speelplekken en een gezondere en (verkeers)veilige leefomgeving.

De inzet op knooppuntontwikkeling (of Transit Oriented Development) om de ruimtevrage naar wonen, werken en recreëren te accommoderen sluit naadloos aan bij het polycentrisch verstedelijkingsconcept van de MRA. Nabijheid van wonen en werken rondom goed bereikbare stations is hierin de kern. Dit concept wordt via de Zaancorridor doorgetrokken tot de grens van het Daily Urban System van Amsterdam, namelijk tot aan Alkmaar en Heer-



Figuur 5: Verstedelijking in 1950 (bron: MUST)



Figuur 6: Verstedelijking in 2020 (bron: MUST)

Het knoop-plaats model (Bertolini)

De knoopwaarde waardeert de kwaliteit van het netwerk. Daarbij gaat het om de bereikbaarheid van het knooppunt via het netwerk van verschillende vervoerverbindingen. Dit bepaalt voor hoeveel mensen het knooppunt bereikbaar en toegankelijk is. Hoe beter het knooppunt is verbonden met andere plekken en hoe beter je er dus kunt komen, des te hoger de knoopwaarde is. De intensiteit en de diversiteit van activiteiten die zich rondom een knooppunt afspelen bepalen de plaatswaarde. Hoe meer er rondom het knooppunt te doen is, des te hoger de plaatswaarde is. Als knoop en plaats met elkaar in balans zijn wordt de bereikbaarheid van de plek goed benut en zijn de functies voldoende bereikbaar voor de mensen die er gebruik van willen maken

hugowaard. Hierbij kan de Zaancorridor twee troeven inzetten die deze corridor anders maakt dan de andere corridors rondom Amsterdam: de nabijheid van hooggevalueerde landschappen en het feit dat betrokken partijen al de eerste stevige stappen hebben gezet voor een samenhangende knooppunten corridorontwikkeling.

3.2 Strategie

De regio wil als volgt invulling geven aan haar ambities:



1. Stapgewijs slimmer benutten en versterken van de bestaande spoorinfrastructuur, om zo de bereikbaarheid van de regio stapsgewijs te verbeteren en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.



2. Concentreren van nieuwe woningen rondom de knopen, waarbij de ruimtelijke inrichting en het flankerend beleid sturen op het maximaal benutten van het OV.



3. Creëren van een aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat rondom de stedelijke knopen en huidige en nieuwe werknemers actief stimuleren om (vaker) met de trein te reizen



4. Verbeteren en promoten van de OV-bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuurgebieden en toeristische trekpleisters, op loop- of fietsafstand van de knopen.



5. Realiseren van goed bereikbare regiohubs, met een verblijfskwaliteit en voorzieningenniveau die de automobilist verleiden om de overstap op de trein te maken.



1. Stapsgewijs slimmer benutten en versterken van de Zaancorridor

De regio wil de OV-bereikbaarheid verbeteren door betere benutting van de bestaande infrastructuur en reeds voorziene investeringen. De ambitie van de regio is om vanaf 2030 hoogfrequenter te gaan rijden. Vanaf 2035/2040 kan, indien nodig, opgeschaald worden door het realiseren van meer directe verbindingen vanaf de Zaancorridor en verdere uitbreiding van de frequentie (ter illustratie, zie figuur 7 t/m 9).

Vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) wordt de komende jaren hard gewerkt aan de implementatie van PHS Alkmaar-Amsterdam en worden verbeteringen aangebracht op de stations langs de Zaancorridor. Hiermee is de spoorinfrastructuur van de Zaancorridor op orde om vanaf 2030 de frequentie te verhogen naar 12 treinen per uur, met 6 intercity's en 6 sprinters (6-basis). Tevens biedt de PHS-infrastructuur de mogelijkheid om over te schakelen naar een "4/4/4-dienstregeling" of "drietreinensysteem", zoals ook benoemd in het Toekomstbeeld OV. Met 4 sprinters, 4 sneltreinen en 4 intercity's wordt de kwaliteit van het aanbod verbeterd door o.a. snelle re reistijd naar Alkmaar en betere aansluitingen op de beoogde

De Treinfietser

'Wist je dat bijna de helft van alle Nederlandse treinreizigers die je in de coupé ziet zitten met de fiets naar het station is gekomen of er met de fiets vandaan gaat?' vraagt Kager tijdens ons eerste gesprek.

'Nu je het zegt', zeg ik. 'Ik doe dat zelf ook bij misschien wel driekwart van al mijn treinritten.'

'Ja. Mensen die dat doen, noem ik een treinfietser', zegt Kager. 'En hoeveel van alle fietsers die je in de stad tegenkomt is denk je een treinfietser?' vraagt hij.

'Geen idee. Eén op de tien?'

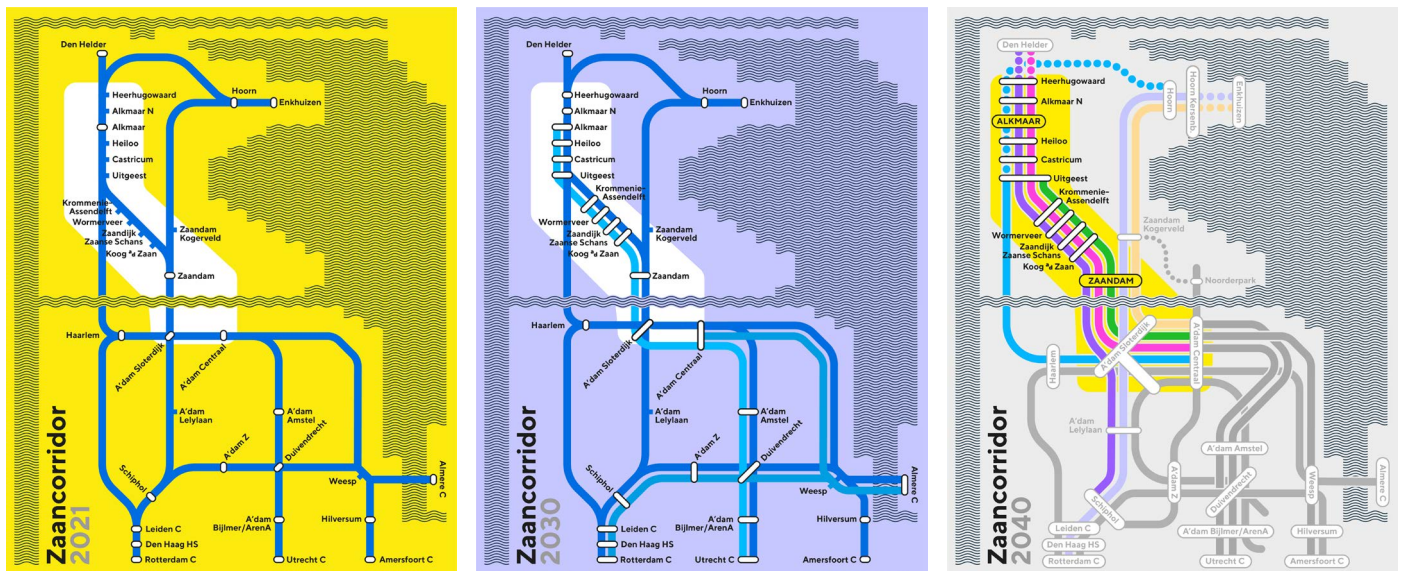
'Eén op de drie. Dus als de helft van de treinreizigers een trein fietser is, en één derde van de fietsers in het centrum van een stad treinfietser is, waarom is dat dan nog geen officiële categorie in mobiliteitsonderzoeken?'

'Ik denk bijvoorbeeld dat de ... [treinfietser] zeker nog een factor dertig kan groeien als daarop zou worden ingezet. Maar we stellen de vragen die het succes nu al oproept niet structureel of met te weinig diepgang. De fiets geldt nog vaak als een technische opgave bij de inrichting van het stationsplein. Niet als integraal onderdeel van ons openbaarvervoersysteem.'

Uit: 'Het recht van de snelste'
(Thalia Verkade en Marco te Brömmelstoet, 2021) en 'Maak kennis met de belangrijkste reiziger die nog geen naam had: de treinfietser'
(De Correspondent, 11 augustus 2017)

kwartierdiensten op de Hoornse lijn. Ook aansluitingen op het (H)OV netwerk verbeteren, o.a. op het project HOV ZaanIJ en de (HOV) bus/treinknopen langs de Zaancorridor. Deze aansluitingen zijn goed te realiseren met de 4/4/4-dienstregeling en sluiten minder goed aan op de PHS 6-basis.

De spoorinfrastructuur van de Zaancorridor is vanaf 2030 gereed voor een hoog-



Figuur 7, 8 en 9: Indicatieve ontwikkeling spoornetwerk (alleen ter illustratie)

frequente dienstregeling. Voor de daadwerkelijke invoering, dient voor die tijd een aantal voorwaarden op orde te zijn.

1. Voor een hoogfrequenter dienstregeling is op Amsterdam CS meer ruimte nodig voor extra treinen. Deze ruimte komt pas beschikbaar bij de oplevering van de Zuidasdok en oplevering van het 3e perron op Amsterdam Zuid, thans gepland in 2036. Gelet op de beoogde woningbouwvolumes en andere ruimtelijke opgaven tot 2030, wil de regio met tijdelijke mitigerende maatregelen zorgen dat er eerder ruimte beschikbaar komt op het spoor om daarmee de frequentieverhoging vanaf 2030 mogelijk te maken.
2. De frequentieverhoging leidt tot een toename van overlast en onveiligheid op de overwegen. Een deel van de overwegen op de Zaancorridor wordt de komende jaren vanuit PHS aangepakt. Een aantal drukke overwegen valt echter buiten scope, waaronder de Beverwijkerstraatweg in Castricum, de Guisweg in Zaanwijk, de Helderseweg in

Alkmaar en de spoorwegovergang van de Zuidtangente in Heerhugowaard. Met meer treinen wordt het risico op ongelukken hier groter. Daarnaast ontstaan er meer files, omdat de spoorbomen vaker of langer dicht zijn en de verkeersdruk rondom de knopen (auto's, fietsers, voetgangers) toeneemt.

De regio wil samen met de vervoerpartijen en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de overwegproblematiek vóór 2030 structureel en toekomstvast oplossen.

Na voltooiing van de werkzaamheden op Amsterdam CS en de Zuidasdok, ziet de regio kansen voor een verdere doorontwikkeling van de Zaancorridor.

1. Met het doortrekken van de Noord-Zuidlijn tot Schiphol en Hoofddorp, komt er meer ruimte vrij op het spoor en het treinstation Schiphol. Met deze ruimte ontstaan er mogelijkheden om sneltreinen op de Zaancorridor via Lelylaan direct te verbinden met Schiphol en daarmee het (inter)nationale netwerk.

2. Tussen Amsterdam CS en Uitgeest zijn er vanaf 2040 mogelijkheden om de frequentie verder te verhogen naar 8 IC's en 8 sprinters per uur. Met deze zeer hoge frequentie krijgt de trein op dit tracé de bereikbaarheidskwaliteit van een metroverbinding (S-Bahn). Deze stap vereist nog wel aanzienlijke investeringen, waaronder gedeeltelijke viersporigheid¹.

Met de kennis van nu is nog onvoldoende duidelijk of de groei van de regio deze productstappen in de toekomst noodzakelijk maken. Bovendien zijn als gevolg van de Covid-19 pandemie de oude mobiliteitspatronen doorbroken en is nog onzeker hoe deze terugveren. Huidige voorspellingen laten zien dat de piekbelasting mogelijk afneemt en de mobiliteit zich meer spreidt over de dag.

De komende jaren zal moeten blijken hoe de mobiliteit zich ontwikkelt en of een verdere groei van de regio (bij)sturing op deze doorontwikkeling van de Zaancorridor na 2035 rechtvaardigt. Ook de samenhang met andere corridors en investeringen in het HOV, waaronder de ZaanIJ-corridor, spelen een rol in deze afweging.



2. Realiseren van nieuwe woningen rondom knopen en sturen op maximale benutting van het OV

Tot 2030 worden zo'n 40.000 woningen gebouwd in Noord-Holland Noord (de regio Alkmaar, de Kop en West-Friesland). Ook in Zaanstad en Uitgeest wordt de komende jaren een fors aantal woningen gebouwd.

De regio wil nieuwe woningen zoveel mogelijk concentreren rondom de OV-knopen. De voorkeur gaat uit naar woningbouw binnen 1.200 meter rondom de knooppunten. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan wordt gezocht naar locaties binnen 10 minuten fietsafstand. In de gebieden rondom de OV-knopen ligt het primaat bij lopen, fietsen en OV. De auto is 'te gast'.

Complementair aan MRA

Met deze strategie sluit het ontwikkelbeeld voor de Zaancorridor aan op de verstedelijkingsstrategie van de MRA (conceptversie mei 2021): "Om meer spreiding van werk in de MRA mogelijk te maken, versterken we de vestigingsmilieus elders in de regio door ook daar in te zetten op gemengde woonwerkmilieus met een eigen onderscheidend profiel en een wenkend ontwikkelingsperspectief, voortbouwend op de bestaande economische karakteristiek." De MRA zet hiervoor de stationsomgevingen in en in dit ontwikkelbeeld wordt daar op doorgepakt.

¹ bron: Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040

Zowel de ruimtelijke inrichting, groenstructuren, het (fijnmazige) voetgangers en fietsnetwerk, voorzieningen en flankerend beleid (w.o. parkeerbeleid) zijn hierop aangepast. Op deze manier wordt de bestaande ruimte in het stedelijk gebied optimaal benut en wordt maximaal geprofiteerd van het openbaar vervoer.

Wanneer blijkt dat de vraag naar woningen in de regio in de toekomst groter is dan nu voorzien, kan worden gekozen voor een hogere ambitie. Daarbij blijft het uitgangspunt dat de ruimte voor deze woningen wordt gezocht op locaties rondom de knopen.



3. Aantrekkelijk vestigingsklimaat rondom stedelijke knopen en actief stimuleren OV-gebruik bij werknemers

De Zaancorridor is een van de economische kerngebieden binnen het invloedsgebied van de MRA met sterke economische relaties richting Amsterdam. Een groot deel van de beroepsbevolking (vooral in Zaanstad) is werkzaam in Amsterdam en de oriëntatie op Amsterdam neemt de komende jaren verder toe.

De regio wil het economisch verdienvermogen versterken door meer werkgele-

genheid in de eigen regio te creëren. Hiervoor hebben de gemeenten, anders dan bij bijvoorbeeld woningbouw of bereikbaarheid, minder directe sturingsmogelijkheden voor handen. De strategie is daarom gericht op het verleiden en promoten. Enerzijds door te investeren in een aantal goed bereikbare economische hotspots en de ruimte en voorwaarden te scheppen voor een aantrekkelijk en concurrerend vestigingsklimaat. Deze ruimte wordt gezocht rondom de stedelijke knopen (Zaanstad, Alkmaar en Heerhugowaard) met een hoge concentratie van economische activiteiten. Vanaf deze knopen is er een directe toegang tot binnensteden en/of centrumgebieden, is er een gevarieerd aanbod van voorzieningen zoals horeca, detailhandel en 'ontmoetingsplekken' en zijn er op de stations faciliteiten voor o.a. deelmobiliteit en 'to go' aanwezig. Anderzijds door met citymarketing en actief acquisitiebeleid bedrijven te interesseren voor vestiging rondom de stedelijke knopen van de Zaancorridor. Het gaat daarbij om zowel bedrijven van buiten de regio (waaronder de MRA) als bedrijven uit de regio en die nu niet in de directe nabijheid van een OV-knoop zijn gevestigd.



4. Aantrekkelijker maken van de knopen en het voor- en natransport voor recreatieve bezoekers.

In de directe nabijheid van diverse knopen van de Zaancorridor en op een goed bereikbare afstand van de MRA zijn veel aantrekkelijke landschappen en recreatiemogelijkheden aanwezig. Bijvoorbeeld het natuurgebied Guisveld nabij station Wormerveer, de duinen bij Castricum en het Oosterdelgebied bij Heerhugowaard. Daarnaast zijn op loop- of fietsafstand van de knopen ook diverse toeristische trekpleisters te vinden. De regio wil deze gebieden beter bereikbaar en toegankelijker maken met de trein en daarmee inspelen op de groeiende recreatiebehoefte vanuit de eigen regio en de MRA. Bovendien draagt deze reizigersdoelgroep bij aan een betere benutting van de OV-bereikbaarheid en de exploitatie buiten de reguliere spits(richting).

De strategie is om deze recreatie- en groengebieden beter toegankelijk te maken door de ontwikkeling van zogenaamde buitenpoorten (Handboek Buitenpoorten, Provincie Noord-Holland september 2020). Buitenpoorten zijn stations die tussen stad en land in liggen en als startpunt gebruikt kunnen worden om te recreëren in de natuur.

Om van stations toegangspoorten naar de natuur te maken, moet de nabijheid van landschap al gevoeld worden op het station zelf. Ook goede bewegwijzering, plattegronden en herkenbare routes moeten de recreanten helpen om makkelijk de weg te vinden naar de natuur. Voorzieningen zoals horeca en deelfietsen moeten een bezoek met de trein aantrekkelijker maken.

aMarketing en promotie van het openbaar vervoer, samen met de bezoekerscentra en natuurbeheerders, zijn nodig om recreatieve bezoekers op voorhand goed te informeren en te verleiden om de trein te pakken.



5. Goed bereikbare regiohubs met een hoge verblijfskwaliteit

De groei van zowel de regio Alkmaar als de MRA, betekent dat de mobiliteit van en naar de MRA toeneemt. Zoveel mogelijk duurzame en gezonde mobiliteit is daarbij het streven. Het gebruik van het OV en de fiets heeft de voorkeur, de auto wordt waar mogelijk beperkt.

De concentratie van ruimtelijke ontwikkelingen rondom de knopen in combinatie met betere OV-bereikbaarheid draagt hier uiteraard aan bij. Desondanks blijft er ook een grote groep forenzen die niet op loop-

of fietsstand van een station woont en voor hun reis deels afhankelijk is van de auto. Ook zaken als comfort of praktische afwijkingen (bijvoorbeeld kinderen naar school brengen) zijn argumenten om de auto te gebruiken.

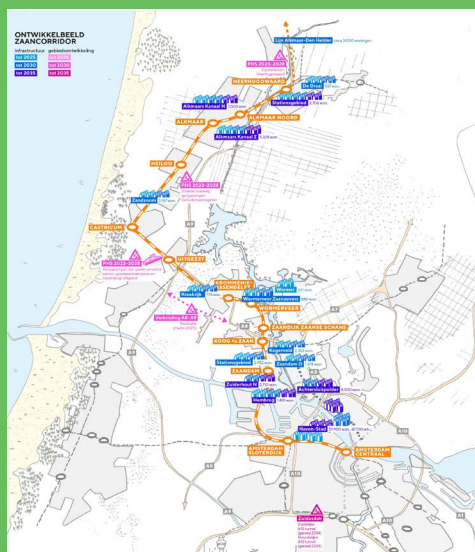
De regio wil voor deze groep automobilisten een overstap op de Zaanccorridor aantrekkelijker maken door het realiseren van een aantal goed bereikbare regiohubs, met voldoende capaciteit en een naadloze overstap op OV (of fiets). Met name stations nabij op- en afritten van het rijkswegennet zijn daarvoor kansrijk. Voor de hubstrategie en locatiekeuzes wordt aangesloten bij de regionale hubstrategie van de MRA, waar Uitgeest, Alkmaar Centrum, Alkmaar Noord en Heerhugowaard als potentieel kansrijke hublocaties zijn aangewezen.

Faciliteren van autoluwe en schone ambities Amsterdam

De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om de (binnen)stad autoluw te maken. De komende jaren wordt het aantal parkeerplekken steeds verder teruggebracht en worden parkeertarieven verhoogd. Reizigers naar Amsterdam worden gestimuleerd zoveel mogelijk met het OV of op de fiets naar de stad te reizen. Reizigers die met de auto naar de stad komen, worden gestimuleerd om hun auto te parkeren in hubs aan de rand van de stad of in de regio, en daar over te stappen in het OV of op de fiets. Daarnaast beschikken steeds minder Amsterdammers over een eigen auto. Zij zullen vaker aangewezen zijn op de fiets of het OV om naar bijvoorbeeld werk of een recreatieve bestemming te reizen.

Tijdspad

Er gebeurt al veel in de regio. De Zaanccorridor komt op verschillende agenda's en uitvoeringsprogramma's terug. Dit geeft aan dat de corridor belangrijk is voor de toekomst van Noord-Holland. Hiermee zijn we er nog niet. Er is meer nodig dan de reeds geagendeerde projecten: diverse ontbrekende acties en projecten voor de Zaanccorridor zijn nodig om de ambities voor de Zaanccorridor én andere programma's te realiseren. Om meer inzicht te krijgen in wat er loopt en wat er nog nodig is, zijn een aantal kaartbeelden opgesteld met relevante ontwikkelingen in stappen van vijf jaar. Deze zijn opgenomen in de bijlage.



Ambitiekaart 2040

Legenda

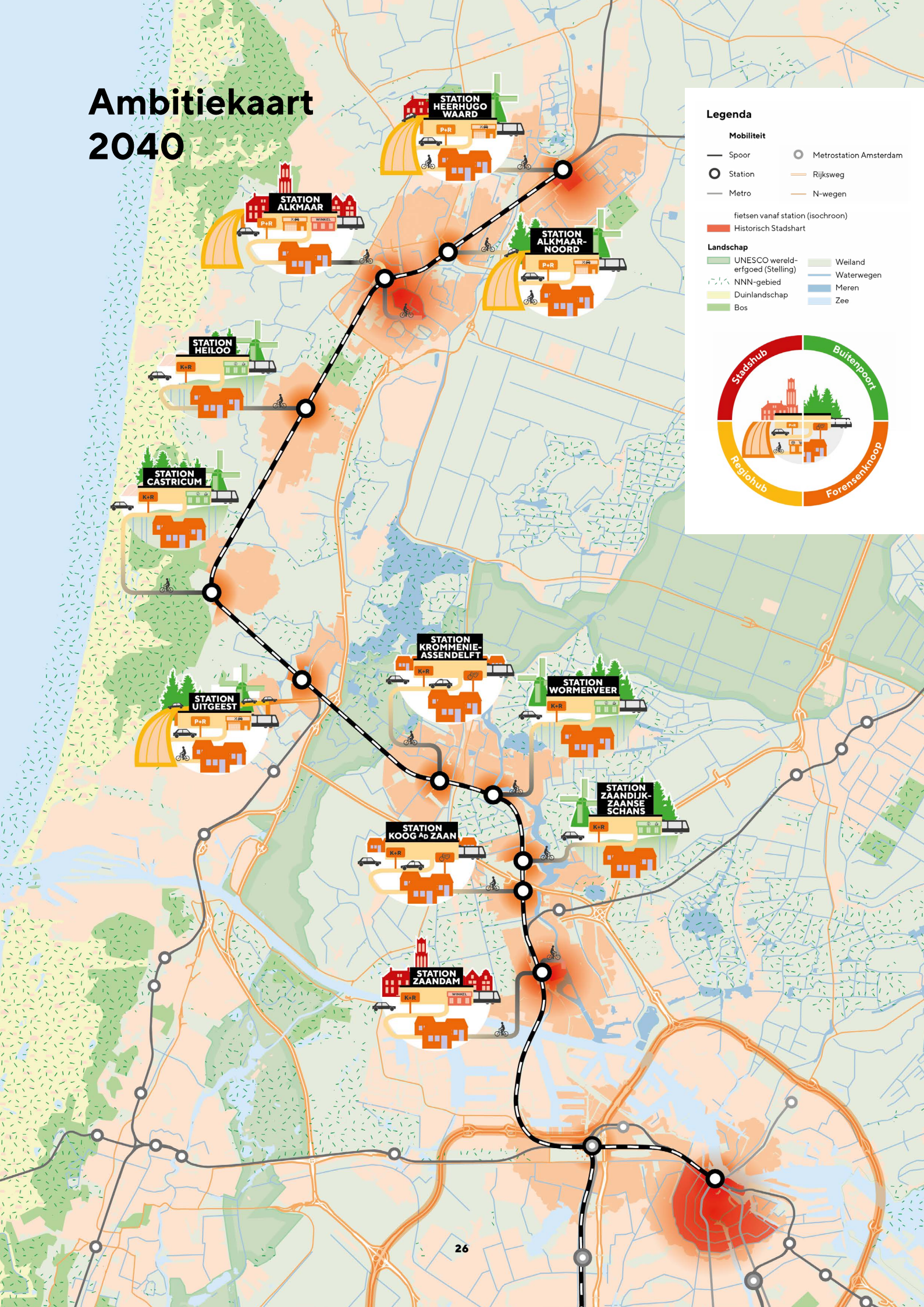
Mobiliteit

- Spoor
- Station
- Metro
- Metrostation Amsterdam
- Rijksweg
- N-wegen

- fietsen vanaf station (isochroon)
- Historisch Stadshart

Landschap

- UNESCO wereld-erfgoed (Stelling)
- NNN-gebied
- Bos
- Weiland
- Waterwegen
- Merén
- Zee



3.3 Differentiatie per knoop

De kern van TOD is dat het gehele netwerk en de regio wordt gebruikt voor de ruimtelijke ontwikkeling. Elke knoop heeft daarbij een rol, maar niet elke knoop heeft dezelfde functie. Door te differentiëren naar type knopen wordt onderscheid gemaakt tussen de kwaliteiten en ontwikkelpotentie van de individuele knopen. In het kaartbeeld op de vorige pagina is deze differentiatie te zien.

De knopen aan de Zaancorridor worden gedifferentieerd ontwikkeld. Dit heeft betrekking op de ruimtelijke kwaliteit van de knoop, de omgeving en de aanwezige voorzieningen.



1. Forensenknoop: de basis voor elk station

Alle knopen (stations) zijn forensenknoten. Een forensenknoop is een station die de doelgroep van de dagelijkse forens van alle gemakken voorziet in zijn of haar reis. Dit betekent dat er basisfaciliteiten zijn zoals prettige wachtvoorzieningen, reisinformatie en dat ruimte wordt geboden voor gemakvoorzieningen zoals bijvoorbeeld

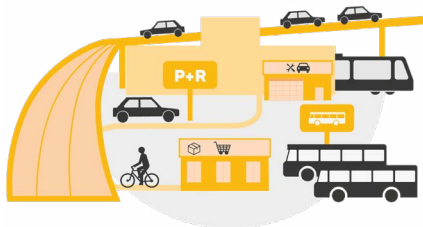
een pakketophaalpunt. Om ketenmobiliteit, met name voor de zogenaamde 'treinfietsers', te stimuleren moeten er voldoende (bewaakte) fietsenstallingen zijn en dienen de belangrijkste toeleidende fiets- en wandelroutes voldoende comfortabel te zijn. Deze voldoen aan de laatste inzichten van sociale veiligheid en prettige belevingswaarde. Afhankelijk van de vraag zijn er overstapmogelijkheden naar andere vormen van voor- en natransport aanwezig. Voor een aantal knopen is er nog werk aan de winkel, bijvoorbeeld om de 'treinfietsers' optimaal te bedienen.



2. Stadshub: regionale centrumlocaties

In Zaandam, Alkmaar en Heerhugowaard bedienen de knopen meer doelgroepen naast de forensen uit de directe omgeving. Ook hebben ze een groter bereik. Deze stadshubs bieden toegang tot een (historische) binnenstad of centrumgebied en regionale voorzieningen liggen op loopafstand. De forensen komen uit een groter gebied. De knopen en de directe omgeving zijn zelf ook een belangrijke regionale

bestemming voor werken en voorzieningen. In het geval van de stadshubs Zaan- dam en Alkmaar dient ook de doelgroep van binnenlandse en buitenlandse toeristen goed bediend te worden. Behalve dat een stadshub een bestemming is voor verschillende doelgroepen is een stadshub ook een overstap-plek naar ander openbaar vervoer, fiets en auto. Dit betekent voor het ontwerp van de stadshub dat het een waardige entree is naar de stad, een plek voor ontmoeting en een geoliede overstapmachine.



3. Regiohub: poort van de regio

De stations Uitgeest, Alkmaar, Alkmaar-Noord en Heerhugowaard zijn naast forensenknoop ook regiohub. Ze functioneren als voorpost van het hoogstedelijk gebied van Amsterdam binnen de ring omdat ze direct gelegen zijn bij een afslag van het hoofdwegenet (respectievelijk A9 en A8). Voor een deel bedienen ze structureel de ketenreiziger die de overstap maakt van auto naar trein. Daarnaast dienen de twee regiohubs als 'afvang'locatie bij ernstige verkeershinderters voor de sporadische

ketenreiziger. De structurele ketenreiziger dienen te worden verleid met aantrekkelijke en comfortabele voorzieningen. Denk aan bijvoorbeeld een ophaallocatie voor de dagelijkse boodschappen, kinderdagverblijf of een autoservicebedrijf.



4. Buitenpoort: poort tot het omliggende landschap

Buitenpoorten zijn stations die direct aan een bijzonder landschap of een landschappelijke structuur liggen en zo zijn ingericht, inclusief voorzieningen, dat mensen makkelijk hun weg vinden naar de natuur. De doelgroep bestaat voornamelijk uit de bewoners uit de twee verstedelijkte regio's die dankzij de buitenpoorten recreatiemogelijkheden op geringe reisafstand krijgen. Een zevental stations aan de Zaancorridor is potentieel een buitenpoort. De ontwerpprincipes voldoen aan de normen beschreven in het 'Handboek Buitenpoorten' (Provincie Noord-Holland, september 2020).

4. Advies en vervolg

**Het geadviseerd vervolg is vierledig:
Verzilveren van de ontwikkelpotentie,
Van vervoersas naar verstedelijkingsas,
Beperkte investering, grote kwaliteits-
sprong en Stroomlijnen van de knoop-
puntontwikkelingen**

1

Verzilveren van de ontwikkelpotentie

Het Ontwikkelbeeld voor de Zaancorridor schetst de ambitie en stappen naar een groene verstedelijking met een sterk vervoerssysteem als drager. Het bouwt voort op de unieke kwaliteiten van het gebied met diverse stedelijke centrumlocaties, de nabijheid van karakteristieke landschappen en sterke economische hotspots.

Samen met de goede OV-bereikbaarheid en de geplande investeringen in het vervoerssysteem, ligt er een unieke kans om het nu nog onbenutte ontwikkelpotentieel te verzilveren. Op korte termijn kan doorgepakt worden, los van de stikstofproblematiek. De opgave is om de investeringen in de ruimtelijke ontwikkeling en in de bereikbaarheid beter met elkaar te verbinden. Integrale knooppunt en corridorontwikkeling leidt tot een betere benutting van de infrastructuur en biedt kansen voor ruimtelijke programmering rondom de knopen.

2

Van vervoersas naar verstedelijkingsas

In de komende 20 jaar ontwikkelt de Zaancorridor stapsgewijs van een voervoersas - tussen de regio Amsterdam en de Kop van Noord-Holland - naar een dynamische verstedelijkingsas met hoogwaardige woon- en werkmilieus rondom de OV-knooppunten en in de directe nabijheid van aantrekkelijke landschappen. Een sterke Zaancorridor levert bovendien een bijdrage aan de agglomeratiekracht en verstedelijkingsopgaven van de MRA, door ruimte te bieden aan stedelijke (werk) functies, woningen, recreatie en duurzame mobiliteitsconcepten.

3

Beperkte investering, grote kwaliteitssprong

De investeringen in de fysieke infrastructuur die nodig zijn om de Zaancorridor te laten floreren tot 2040 zijn beperkt in vergelijking met andere (multimodale) corridors rondom Amsterdam. Het versterken van de Zaancorridor is daarom een duurzame en goedkope oplossing om significant invulling te geven aan de programmatische ambities van de Verstedelijkingsstrategie van de MRA. De Zaancorridor is op korte termijn niet afhankelijk van een schaalessprong en grootschalige investeringen in het vervoerssysteem.

Dit biedt de nodige zekerheid voor invulling van opgaven op het gebied van woningbouw, werkfuncties en voorzieningen.

De komende jaren wordt al veel geïnvesteerd in de kwaliteit van de knooppunten en de ruimtelijke ontwikkelingen daarom heen. Samenhangende keuzes en investeringen zijn nodig om daarbij optimaal te profiteren van de Zaancorridor en tevens voldoende vervoersvraag te genereren voor langjarige verbeteringen. Tegelijkertijd vereist de ruimtelijke programmering ook dat een aantal bereikbaarheidsknelpunten wordt opgelost. Het gaat dan om het tijdig op orde brengen van de capaciteit, het oplossen van lokale knelpunten en het upgraden van stations.

4

Stroomlijnen van de knooppuntontwikkelingen

Het integrale Ontwikkelbeeld schetst een wenkend perspectief voor de Zaancorridor. De ontwikkeling daarnaar toe is niet in beton gegoten en zal op adaptieve wijze vorm gaan krijgen. Deze flexibiliteit is noodzakelijk om met alle onzekerheden om te gaan.

Een adaptieve aanpak vereist dat er bestuurlijk commitment is over de gezamenlijke ambitie en partijen weten welke bijdrage van hen wordt verwacht, wat ze van de ander kunnen verwachten en wanneer. Concrete en wederkerige afspraken zijn noodzakelijk om de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen onderling en met de bereikbaarheidsinvesteringen goed te borgen. Het accent in de aanpak verschuift daarmee van een focus op individuele projecten naar een focus op de gezamenlijke opgaven en van onderhandeling naar dialoog.

Er is veel energie in de regio aanwezig om de grote potentie van de Zaancorridor te gaan verzilveren. Dit kan alleen samen met de MRA en het Rijk. De regio gaat hier graag het gesprek over aan en is bereid het voortouw te nemen bij het voorbereiden van de noodzakelijke afspraken ('verstedelijkingsakkoord').

Royal HaskoningDHV
MUST
Buck Consultants International

November 2021