

An aerial illustration of a city neighborhood. The scene is dominated by green spaces with various tree patterns (solid green, dotted green, and striped green). A blue tram is on a track in the upper left. A yellow bus is on a road in the middle. A blue and orange train is on a track in the lower middle. A grey building with a 'DEELFIETS' sign and a bicycle icon is in the lower middle. A parking lot with several cars is to the left of the building. A cyclist is on a path in the lower left. A purple bus is on a road in the bottom left. A traffic light is at the bottom left. A cyclist is on a path in the bottom middle. A traffic light is at the bottom middle. A cyclist is on a path in the bottom right. A traffic light is at the bottom right. A blue dashed arrow points from the top right towards the bottom right. Several orange exclamation mark icons are scattered throughout the scene, indicating specific points of interest or hazards. The overall style is clean and modern, using a limited color palette of greens, blues, greys, and oranges.

MIRT NowA

SAMENVATTING

MIRT ONDERZOEK

NOORDWESTKANT AMSTERDAM

SEPTEMBER 2017

Het gebied tussen Alkmaar, IJmond, Haarlem, Haarlemmermeer en Amsterdam is het NowA-gebied: de Noord westkant van Amsterdam.

Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht. Dit zorgt voor veel economische ontwikkeling, een grote vraag naar schaarse ruimte en heel veel reizigers van en naar Amsterdam.

Voor de internationale concurrentiepositie en een prettige leefomgeving is de bereikbaarheid in dit gebied van groot belang. Die staat onder druk. Daarom heeft het Rijk samen met andere partijen een breed opgezet onderzoek uitgevoerd: het MIRT-onderzoek Noordwestkant van Amsterdam (NowA).

Op basis van analyses zijn de belangrijkste opgaven in het gebied bepaald om de in 2030 verwachte knelpunten aan te pakken. Dit zijn bereikbaarheidsopgaven en hieraan gerelateerde ruimtelijke opgaven:

1. Beter afstemmen van woon- en werklocaties met bereikbaarheidsopgaven
2. Verbeteren van ketenmobiliteit (bv. auto-trein en OV-fiets) en stimuleren van alternatieven voor de auto
3. Aanpassingen aan (weg)infrastructuur
4. Innovatieve oplossingsrichtingen - smart mobility

Daarnaast zijn er ruimtelijke opgaven die een link hebben met bereikbaarheid, zoals de forse opgave voor woningbouw in Noord-Holland, de teruglopende beroepsbevolking in delen van het NowA-gebied, het overschot aan (geplande) werklocaties en de opgave om toerisme meer te spreiden.

OPLOSSINGSRICHTINGEN

Voor deze opgaven zijn het afgelopen jaar in totaal 65 maatregelen bedacht en uitgewerkt. Hierbij is gekeken naar verbetering van bereikbaarheid op de klassieke wijze (infrastructuur, mobiliteit) en ook naar beleving van bereikbaarheid (bv. comfort van reizen), bereikbaarheid van banen, duurzaamheid, koppelkansen etc.

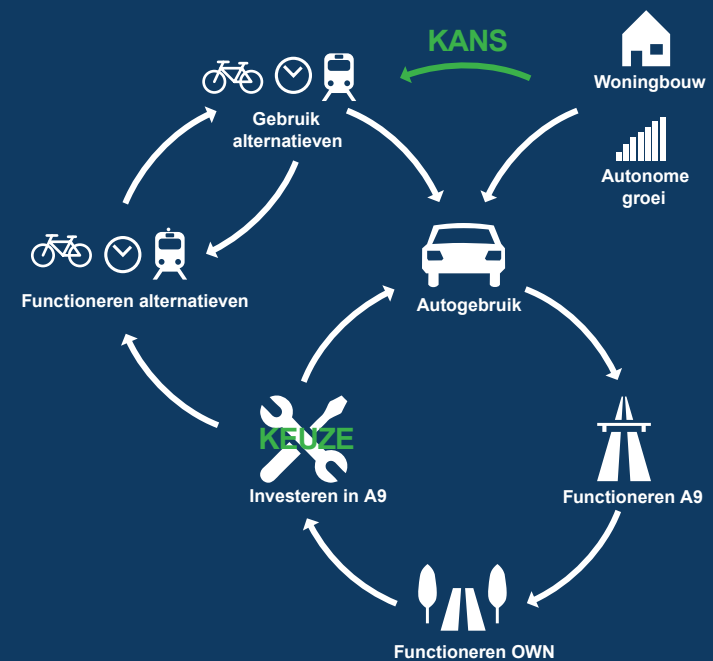
Ook is met een ruimtelijke studie inzicht verkregen in de wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkeling (met nadruk op wonen) en mobiliteit (met nadruk op spoor). Daarnaast zijn uitkomsten van het provinciale project Corridordialoog Kennemerlijn betrokken bij dit onderzoek. Dit geeft inzicht in de effecten van een aantal maatregelen voor het openbaar vervoer.

Van de maatregelen zijn pakketten samengesteld. Die zijn onderzocht op hun effecten. Sommige (kleine) maatregelen hebben op zichzelf geen waarneembaar effect, maar wel samen met andere maatregelen. De zes pakketten hebben drie invalshoeken en zijn meer of minder omvangrijk:

- 2 pakketten richten zich op versterking van de volle breedte van alle typen vervoer: Multimodaal en Multimodaal plus;
- 2 pakketten richten zich op de versterking van een verandering naar andere (niet auto) vervoerswijzen: Slimme Snelle Shift en Duurzame Modal Shift;
- 2 pakketten richten zich op de versterking van de autobereikbaarheid: Weg-infra en Weg-infra plus.

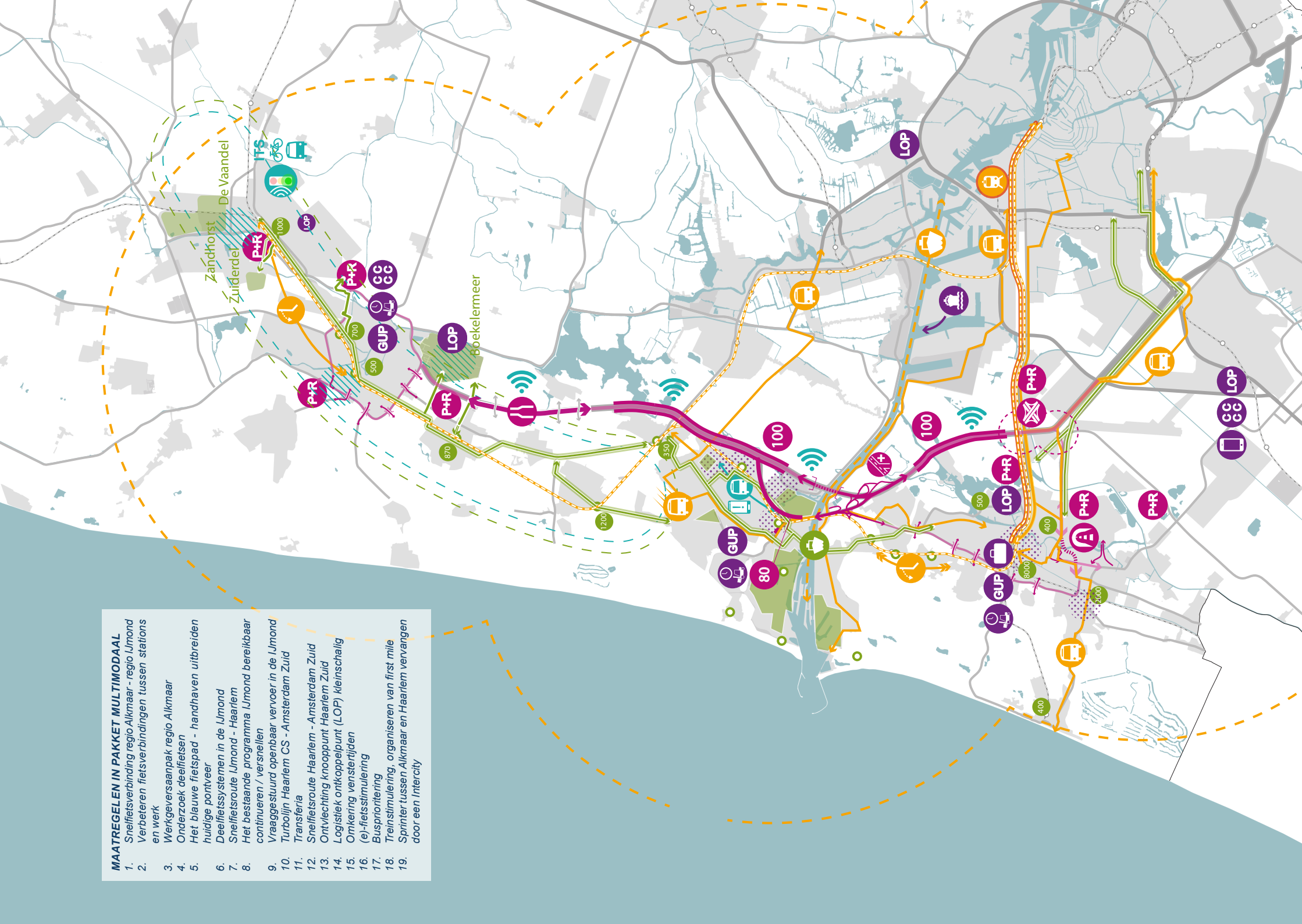
Het doel van het MIRT-Onderzoek is samen met de omgeving in beeld brengen van:

- innovatieve oplossingsrichtingen om de bereikbaarheidsknelpunten op de A9 (Kooimeerplein – Raasdorp) op te lossen en de bereikbaarheid in de corridor Alkmaar – Haarlemmermeer te verbeteren; en
- koppelkansen voor ruimtelijke en andere opgaven in het gebied die samenhangen met de bereikbaarheidsoplossingen; om daarmee een bijdrage te leveren aan behoud en waar mogelijk versterking van de economische concurrentiepositie van de Noordvleugel van de Randstad en aan een aantrekkelijke leefomgeving. Hierbij wordt zowel naar de korte (2020) als naar de lange termijn (2030, doorkijk 2040) gekeken.



MAATREGELEN IN PAKKET MULTIMODAAL

1. Snel fietsverbinding regio Alkmaar - regio IJmond
2. Verbeteren fietsverbindingen tussen stations en werk
3. Werkgeversaanpak regio Alkmaar
4. Onderzoek deelfietsen
5. Het blauwe fietspad - handhaven uitbreiden huidige pontveer
6. Deelfietsystemen in de IJmond
7. Snel fietsroute IJmond - Haarlem
8. Het bestaande programma IJmond bereikbaar continueren / versnellen
9. Vraaggestuurd openbaar vervoer in de IJmond
10. Turbolijn Haarlem CS - Amsterdam Zuid
11. Transferia
12. Snel fietsroute Haarlem - Amsterdam Zuid
13. Ontvlechting knooppunt Haarlem Zuid
14. Logistiek ontkoppelpunt (LOP) kleinschalig
15. Omkering van sterlijnen
16. (e)-fietsstimulering
17. Busprioritering
18. Treinstimulering, organiseren van first mile
19. Sprinter tussen Alkmaar en Haarlem vervangen door een Intercity



- De regio leunt zwaar op bereikbaarheid per auto. Het verkeer- en vervoerssysteem is sterk afhankelijk van het functioneren van de weginfrastructuur en in het bijzonder de A9. Alternatieven voor het gebruik van de auto zijn om verschillende redenen minder aantrekkelijk. De regio kent door de afhankelijkheid van de autobereikbaarheid ook een grote verborgen vraag naar autoverkeer. De verwachting is dat het vergroten van de weggcapaciteit door grote investeringen te doen in de weginfra op termijn weer tot nieuwe problemen zal leiden.
- De maatregelen en de effecten tonen aan dat er oplossingen zijn voor de bredere opgave voor bereikbaarheid in het NowA-gebied. Oplossingen zijn te vinden in verschillende manieren van vervoer en typen maatregelen, variërend van samenwerking met werkgevers en smart mobility-maatregelen, tot oplossingen op het vlak van weg-infra, fiets en OV-systemen.
- De uitkomsten van de ruimtelijke studie tonen aan dat ruimtelijke ontwikkelingen rondom knooppunten (stations, OV-haltes), in combinatie met een verbetering van OV in deze regio, het sterkst bijdragen aan reizigersgroei op het spoor. Vanwege deze wisselwerking zijn zowel ruimtelijke als mobiliteitsontwikkelingen nodig om de mogelijkheden van de knooppunten optimaal te benutten.
- Maatregelen gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid per fiets zijn kansrijk voor het NowA-gebied. Het onderzoek laat zien dat er substantiele effecten te bereiken zijn wanneer geïnvesteerd wordt in het fietsnetwerk als geheel.
- Bij het OV-systeem bestaan een aantal relaties tussen woon- en werkgebieden die slecht bediend worden door het OV. Hierdoor vormt het OV geen aantrekkelijk alternatief voor de auto. In het onderzoek is een aantal maatregelen aangedragen die hier op korte termijn een antwoord op bieden, bestaande uit aanpassingen, verbeteringen of toevoegingen van buslijnen.
- De onderzoeksresultaten, en met name de effectbepaling van pakket Multimodaal Plus, tonen aan dat een schaa sprong in het OV-systeem goede effecten geeft op de bredere bereikbaarheidsopgave in het NowA-gebied. Een dergelijke schaa sprong is wel kostbaar en maakt onderdeel uit van het OV-netwerk op een grotere schaal.
- De knelpunten op het hoofdwegennet zijn het grootst in het zuidelijke deel van het NowA-gebied en nemen naar het noorden toe af. Maatregelen voor de A9 ter verbetering van de bovenlokale bereikbaarheid volgen logischerwijs een opeenvolging van zuid naar noord.
- Uit het onderzoek volgt geen eenduidig pakket dat alle opgaven oplost. De pakketten dragen in verschillende mate wel bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid in het gebied. De drie bescheidenere/minder omvangrijke pakketten Multimodaal, Slimme Snelle Shift en Weg-infra bieden op ongeveer evenveel opgaven een antwoord als de gelijksoortige grotere pakketten: Multimodaal plus, Duurzame Modal Shift en Weg-infra Plus. De pakketten Slimme Snelle Shift en Multimodaal bieden dus ook met relatief bescheiden middelen, antwoorden op de opgaven voor bereikbaarheid en ruimtelijke ordening voor deze regio. We kunnen concluderen dat de multimodale 'bril' de best passende aanpak biedt voor de brede opgave van het MIRT-onderzoek NowA.



MIRT ONDERZOEK
NOORDWESTKANT AMSTERDAM

SAMENVATTING

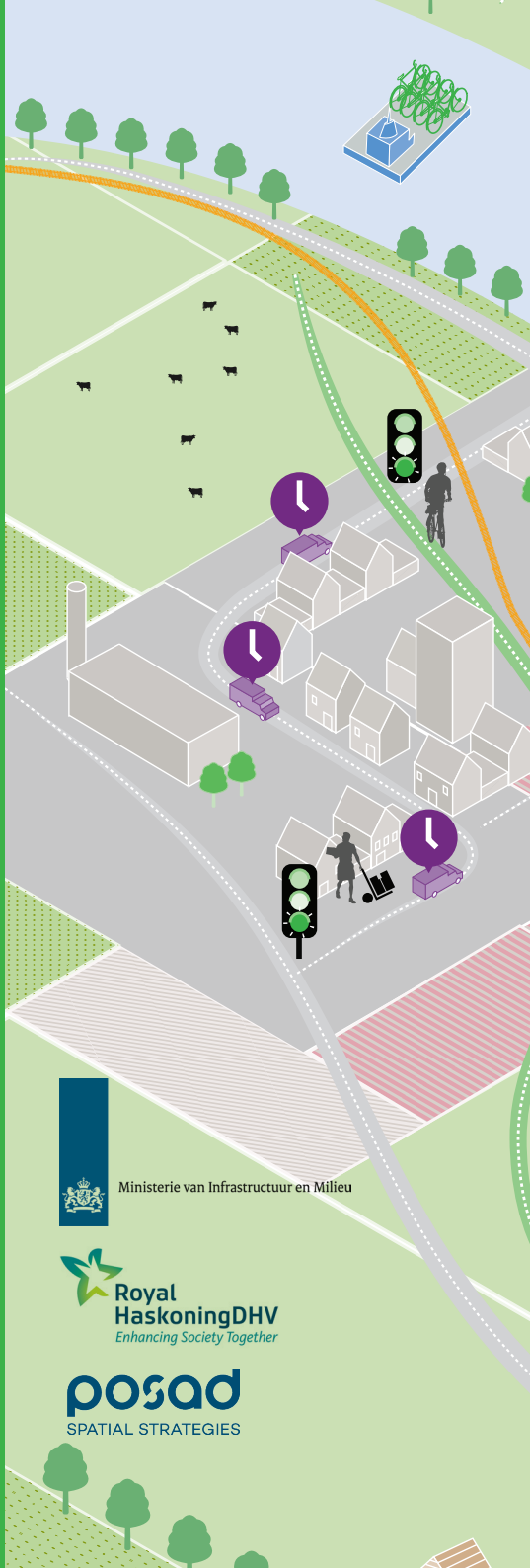
Dit is de samenvatting van het MIRT-Onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA). Het gebied tussen Alkmaar, IJmond, Haarlem, Haarlemmermeer en Amsterdam is de NowA-corridor: de Noordwestkant van Amsterdam. Met de samenvatting willen we geïnteresseerden in vogelvlucht informeren over het doel, de uitvoering en de onderzoeksresultaten. De eindrapportage en andere informatie over NowA staan op de website www.mirtnowa.nl.

MIRT & MEER BEREIKEN

Het NowA-onderzoek is uitgevoerd binnen het MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, volgens de Meer Bereiken aanpak. In deze aanpak gaat het om de combinatie van bereikbaarheid, verstedelijking, vergrijzing en ontwikkelingen in de techniek. Overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties trekken in dit onderzoek samen op.

SAMENWERKING MET DE OMGEVING

Het onderzoek is een samenwerkingsproject van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de regio Alkmaar (Alkmaar, Heerhugowaard, Langedijk, Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo), de regio IJmond (Beverwijk, Heemskerk en Velsen), Haarlem, Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland, met Transport en Logistiek Nederland (TLN) als adviseur aan tafel. Veel partijen hebben actief meegewerkt aan het onderzoek: belangenorganisaties en bedrijven zoals ANWB, Schiphol Area Development Company, Tata Steel, Nederlandse Spoorwegen, de Fietzersbond, Connexion. Er zijn ook activiteiten georganiseerd zoals netwerkbijeenkomsten en mobiliteitspanels met burgers onder wie jongeren.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Royal
HaskoningDHV
Enhancing Society Together

posad
SPATIAL STRATEGIES