



Vervoerregio
Amsterdam



Provincie
Noord-Holland



Regionale agenda mobiliteit Zaanstreek-Waterland 2024-2028

14 november



Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Inleiding	4
Aanleiding	4
Aanpak	4
Vaststellen en vervolg	4
Leeswijzer	4
Gebiedsomschrijving Zaanstreek-Waterland	5
Beschrijving	5
Belangrijkste mobiliteitsopgaven	6
Lijst met geprogrammeerde projecten	7
Overkoepelende trajecten	7
Toelichting van lijst met geprogrammeerde projecten	7
Grote projecten	8
Geprogrammeerde projecten	9
Conclusie	15
Bijlage 1	16
1. Uitleg manier van prioriteren projecten	16
2. Projecten getoetst aan Brede Welvaart en STOMP	18

Voorwoord

De gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland werken allen hard aan hun eigen taken en opgaven op het gebied van mobiliteit. Ieder vanuit hun eigen beleid, maar wel in nauwe samenwerking met elkaar. Want een weg stopt niet op de grens van een stad of provincie. Het mobiliteitssysteem gaat alle grenzen over om mensen met elkaar te verbinden. Daarom is het ook in onze mobiliteitsaanpak belangrijk dat we de verbinding opzoeken.

Op het gebied van infrastructuur en verkeer spelen een hoop urgente opgaven en uitdagingen. Zo staan we voor een grote vervangingsopgave van de infrastructuur, bruggen en viaducten in een tijd waarin mensen en middelen schaars zijn. De verkeersveiligheid staat nog steeds onder druk en vraagt door de groei aan verschillende soorten vervoersmiddelen een nieuwe manier van kijken en handelen. Ook hebben we te maken met de impact van klimaatverandering op onze infrastructuur en de overgang naar een duurzaam mobiliteitssysteem. Als we hier efficiënt aan willen werken is samenwerken cruciaal.

In onze samenwerking is het wel belangrijk de ambities, behoeften en wensen van een specifiek gebied niet uit het oog te verliezen. De Vervoerregio kent drie gebieden met elk

een eigen identiteit en unieke opgaven: Zaanstreek-Waterland, Amsterdam en Amstelland Meerlanden. Om ervoor te zorgen dat we in onze grensoverschrijdende samenwerking elk gebied de aandacht en focus blijven geven die het verdient, hebben de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland in samenwerking met de gemeenten een Regionale Agenda Mobiliteit opgesteld.

Voor u ligt de agenda van Zaanstreek-Waterland. Hierin agenderen we waar we in dit gebied mee aan de slag gaan en maken we afspraken over hoe we dat kunnen organiseren en financieren.

De Regionale Agenda Mobiliteit verandert mee met de tijd en wordt aangevuld wanneer dat nodig is. Zo biedt deze altijd een actueel overzicht van alle thema's en projecten waar we op samenwerken, zowel voor bestuurders als voor de ambtenaren.

We kijken er naar uit om met deze Regionale Agenda Mobiliteit onder de arm samen aan de slag te gaan. Met elkaar en samen met u!



Inleiding

Aanleiding

De Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam willen sneller richting de uitvoering van projecten en willen vaker gezamenlijk optrekken. Juist in tijden van personeelstekorten en beperkte middelen willen we de handen ineen slaan. Eind 2023 zijn de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland om deze reden begonnen met het opstellen van een regionale agenda mobiliteit (RAM). Doel hiervan is om voor de komende 4 jaar gezamenlijk met de gemeenten te bepalen welke projecten er op korte termijn opgepakt moeten worden en waar de partijen via hun investeringsprogramma's geld en menskracht voor vrij gaan maken.

Het gaat in de RAM specifiek om projecten waar Provincie Noord-Holland, Vervoerregio en gemeente allen een rol en betrokkenheid hebben. Projecten die gemeenten en Vervoerregio onderling aanpakken (zonder betrokkenheid van de provincie) staan niet in deze RAM, maar wél in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) van de Vervoerregio. Het hele jaar door is er ruimte om nieuwe project-initiatieven met de Vervoerregio te bespreken.

Aanpak

In gesprek met de gemeenten is gekeken welke projecten op korte termijn gezamenlijk opgepakt moeten worden in de deelregio Zaanstreek-Waterland. Naar aanleiding van deze gesprekken is er een geprogrammeerde lijst opgesteld die hierna is voorgelegd aan alle gemeenten binnen Zaanstreek-Waterland. Hiernaast is in kaart gebracht wat de totale kosten zijn van de projecten en of er al menskracht/ geld gereserveerd is om deze projecten tot uitvoering te brengen.

Het programmeren van de projecten is gedaan door de projecten naast het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio en het Perspectief Mobiliteit van de Provincie NH te leggen. Die vormen het beleidsmatige kader voor de investeringen. Daarnaast is gekeken of het project al in Investeringsagenda's staat en of er draagvlak is. Ook is gekeken naar kansen op werk-met-werk maken binnen projecten, zodat een project sneller naar de uitvoering kan.

Het programmeren van de projecten wordt in grote mate bepaald door de woningbouwopgaven en de afspraken over fasering en budgetten die de regio hierover met ontwikkelaars en met het rijk heeft gemaakt. Voor de meeste woningbouwopgaven zijn er door gemeente, provincie en Vervoerregio bijbehorende mobiliteitspakketten opgesteld en vaak loopt de beschikbaarheid aan middelen voor woningbouw en mobiliteit gelijk op.

Overigens wordt voor kleine infrastructurele (veelal OV) maatregelen op grondgebied van de provincie en die eenvoudig en op korte termijn gerealiseerd kunnen worden, separaat een bundeling gemaakt (een 'mandje') en onderling ter besluitvorming voorgelegd.

Ondertussen lopen er natuurlijk ook andere trajecten, zoals samen slimmer renoveren en de onderhoudsagenda. Deze RAM is adaptief en als er een project versneld kan worden, aangezien hier ook onderhoud is, wordt hier rekening mee gehouden. Ook lopen er verschillende trajecten rond de lobby richting het Rijk voor geld bij tekorten bij projecten. De Vervoerregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland stemmen in MRA verband de lobby af en treden hierna gezamenlijk op richting het Rijk.

Vaststellen en vervolg

De RAM wordt vastgesteld in het portefeuillehouders overleg van de Vervoerregio, waarin het dagelijks bestuur en alle wethouders van de 14 vervoerregio gemeenten zitten. Ook de gedeputeerde van de provincie zal hierbij aansluiten. Op die manier wordt het een gezamenlijk product en wordt het leidend voor programmering in UPM en het provinciale meerjarenprogramma IMPI. De RAM zal periodiek worden geactualiseerd.

Deze RAM is adaptief en als er een project versneld kan worden, aangezien hier ook onderhoud is, wordt hier rekening mee gehouden. Eens in de paar jaar zal dit product opnieuw bekeken worden of er nieuwe prioriteiten zijn en of alle projecten nog up-to-date zijn. Dit wordt door de Provincie, Vervoerregio en gemeenten in gezamenlijkheid gedaan.

Leeswijzer

De agenda begint met een gebiedsomschrijving van Zaanstreek-Waterland, afkomstig uit het Beleidskader Mobiliteit. Hier wordt het karakter van Zaanstreek-Waterland omschreven met de grootste algemene opgaven. Hierna wordt er een lijst met geprogrammeerde projecten getoond waar het onderscheidt wordt gemaakt tussen korte (0 t/m 4 jaar), middellange (4 t/m 10 jaar) en lange termijn (10+ jaar). Bij deze projecten wordt hiernaast getoond of er al een projectleider, geld en een partij is die het project trekt. Ook staan hiernaast de totale realisatiekosten per project. Met deze informatie wordt een conclusie getrokken op welke projecten nog extra inspanning nodig is en hoe hierna verdergegaan wordt met de verschillende projecten.

Gebiedsomschrijving Zaanstreek-Waterland

Beschrijving

Het gebied Zaanstreek-Waterland bestaat uit een aantal grotere plaatsen en een aantal kleine (oude) stadjes en dorpen. Hier is veel lintbebouwing (lange lijn van woningen langs een weg of kanaal). In Zaanstreek-Waterland liggen kwetsbare (Natura 2000) gebieden, zoals de veenweidegebieden, en de polders van de Beemster en de Stelling van Amsterdam zijn werelderfgoed. De veen- en kleibodem zorgen voor bodemdaling en daardoor verzakkingen. Niet overal in dit gebied kan daarom gekozen worden voor aanleg en aanpassing van infrastructuur en sommige natuurgebieden zijn ook kwetsbaar voor uitstoot.

Werkgelegenheid

In het Zaanse deel van de regio maakt de voedingsindustrie een groot deel uit van de werkgelegenheid. Veel werkgelegenheid is op bedrijventerreinen waar de bereikbaarheid met ov niet optimaal is. Ook vallen de vele bouwbedrijven uit onder meer Volendam op, die voor hun werk afhankelijk zijn van een auto of bestel- of personenbusjes.

Toch werkt het grootste deel van de inwoners in Amsterdam of op Schiphol. De meeste mensen werken dus niet in hun eigen woonplaats, wat je ook terugziet in de files op de weg en in het ov uit Zaanstreek-Waterland, maar de andere richting is erg leeg.

Toerisme en recreatie

Zowel de Zaanse Schans als Volendam en Marken trekken veel toeristen en bezoekers uit binnen- en buitenland, een andere optie bieden dan touringcars en personenauto's is hierin belangrijk.

Ook het grote aantal recreanten op fietsen, elektrische fietsen en brommers en andere soorten lichte elektrische voertuigen (LEV's) op de smalle wegen vraagt aandacht in Zaanstreek-Waterland.

Toekomstige ontwikkelingen

In Zaanstreek-Waterland is veel woningbouw gepland. Grote woningbouwlocaties komen vooral in Zaanstad (zoals Achtersluispolder en Kogerveld) en Purmerend (zoals Waterlandkwartier en de Oostflank). De regio wil daarom ook meer werk naar de regio krijgen zodat de woon-werkbalans beter wordt en er meer woon-werkverkeer de andere kant op komt.

De ontwikkeling van Haven-Stad in Amsterdam, die voor een deel zelfs overloopt in ontwikkelingen als Achtersluispolder, gaat ook grote invloed hebben op de opgaven voor Zaanstreek-Waterland. Maar het biedt ook kansen, door bijvoorbeeld duurzame mobiliteit voor Haven-Stad en Zaanstreek-Waterland.

Mobiliteit in het gebied

Zaanstreek-Waterland wordt ontsloten met een aantal spoorlijnen en wegen en een uitgebreid busnetwerk. De verbindingen zijn met name op Amsterdam gericht en vaak van goede kwaliteit. Zo zijn de busverbindingen richting Amsterdam of richting tussenstops naar Amsterdam goed op orde, maar tussen de verschillende kernen, en soms zelfs binnen gemeenten, een stuk minder. Ook fietsen tussen oost en west is een uitdaging in Zaanstreek-Waterland. Omdat er routes ontbreken en er veel water is en wegen zijn, lukt dit niet goed.

Naast een aantal grote verbindingen zijn vooral in de landelijke delen ook smalle polder- en dijkwegen te vinden. Mensen voelen zich hier minder veilig, terwijl het moeilijk is drempels aan te leggen (trillingen) of ruimte voor een fietspad te maken. Deelmobiliteit in Zaanstreek-Waterland is er tot nu toe niet veel. Inzetten hierop zou van grote waarde kunnen zijn.

Belangrijkste mobiliteitsopgaven

Dit zijn de belangrijkste opgaven voor dit gebied.

- ▶ Volop inzetten op ov, fiets en ketenmobiliteit, voor betere bereikbaarheid, maar ook voor het verminderen van de bereikbaarheidsongelijkheid.
- ▶ Stap naar Bus Rapid Transit (BRT)/ R-net Metrobus of tram op HOV ZaanIJ-corridor en verbeteren van het openbaar vervoer op de Purmerendcorridor, op tijd om de bouw van nieuwe woningen te ondersteunen.
- ▶ MRA-doorfietsroutes maken en het regionale fietsnetwerk verbeteren in met name oost-westrichting.
- ▶ Verbeteren leefbaarheid en voornamelijk de bereikbaarheid rond provinciale wegen binnen bebouwde kom, vooral in Krommenie en Broek in Waterland; de ruimte die hiervoor beschikbaar komt inzetten voor fietsen en lopen.
- ▶ Als onderdeel van publieke mobiliteit, deelmobiliteit beschikbaar maken in de hele regio, ook in de kleine kernen, met het goede voorbeeld in Monnickendam.
- ▶ Zoeken naar oplossingen voor (het gevoel van) de verkeersonveiligheid in de wat landelijker delen, vooral waar dit mensen nu tegenhoudt om (recreatief of voor woon-werkverkeer) te fietsen. We houden daarbij rekening met de lastige opgave door lintbebouwing, erfgoedstatus en dijken.
- ▶ Verbeteren van alternatieven voor eigen auto en touringcar voor toeristen in de Zaanse Schans, Volendam en Marken.
- ▶ Aanpak verkeersveiligheid
- ▶ Logistiek: vervoer over water
- ▶ Creëren van nabijheid: zorgen voor een goede balans tussen werkgelegenheid en woningbouw.



Lijst met geprogrammeerde projecten

Overkoepelende trajecten

Naast verschillende projecten die de verschillende overheden samen doen, zijn er ook doorlopende trajecten waarbinnen samengewerkt wordt. Er wordt onder andere gewerkt aan:

- ▶ Fietsstimulering en onderzoeken als samen op het fietspad
- ▶ Lobby richting het Rijk
- ▶ Vervangingsopgave bij de wegbeheerders

Deze trajecten zijn niet opgenomen in de lijst van projecten, maar hier wordt wel in gezamenlijkheid aan gewerkt.

Ook werken de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland niet alleen samen aan projecten, maar ook aan de gedragskant. Hier kan gedacht worden aan:

- ▶ Verkeersveiligheid
- ▶ Spreiden en mijden

Toelichting van lijst met geprogrammeerde projecten

In dit hoofdstuk wordt een tabel getoond met geprogrammeerde projecten. Hier wordt een onderscheid gemaakt tussen korte (0 t/m 4 jaar), middellange termijn (4 t/m 10 jaar) en lange termijn (10+ jaar). Hierna is voor de korte termijn projecten aangegeven op welke termijn dit traject wordt opgepakt.

De aanduiding rond de programmering is om aan te geven op welke termijn de regio stappen wil zetten binnen het project. Hier gaat het om het opstarten of een faseovergang binnen een project. Dit is gedaan, zodat inzichtelijk is wanneer er geld en mensen nodig zijn voor een project. Alle onderstaande projecten hebben de Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de betreffende gemeente een rol in. Als er bij een project nog te bepalen (Ntb) staat is het traject nog niet ver genoeg om de kosten in te schatten. De realisatiekosten zijn bepaald door informatie op te halen bij de betreffende projecten en een inschatting te maken door middel van andere projecten.

Sommige projecten staan nu mogelijk op de middellange of lange termijn, maar hier wordt wel al aan gewerkt. Dit zijn voornamelijk trajecten waar er bijvoorbeeld nog gelobbyd moet worden voor geld. Hier wordt dan wel al aan gewerkt, maar op korte termijn zal er geen overgang zijn van bijvoorbeeld planstudiefase naar planuitwerkingsfase. De data van de verschillende fasen geven een inschatting wanneer een project wordt afgerond en is niet bedoeld als vervanging van het IMPI of UPM.

De terminologie van de projecten die gehanteerd is die van de Vervoerregio Amsterdam. Bijgaand is er een afbeelding die de Vervoerregio fasen vergelijkt met de fasering van andere partners:

Vervoerregio Amsterdam	Gemeente Amsterdam (PBI)	Provincie NH (iMPI)	Ministerie IenW (MIRT)
Initiatief			Onderzoek
Verkenning	Initiatief	Studie	Verkenning
Planstudie	Uitgangspunten	Studie	Verkenning
Planuitwerking	Definitie + ontwerp	Plan	Planuitwerking
Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie
Beheer	Beheer	Beheer	Beheer

Grote projecten

Aangezien verschillende grote projecten een ander traject doorlopen en anders van aard zijn, worden deze apart benoemd.

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planuitwerking	KT	Zaanstad	Guisweg <i>Spooronderdoorgang voor auto en fiets, om PHS Alkmaar-Amsterdam onder andere mogelijk te maken</i>	Ja	Ja	Gezamenlijk trekkerschap	168 mln.
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2029							
Verkenning	KT	Zaanstad	(Robuuste oplossingen) Verbinding A8-A9 <i>Een project waar op korte termijn wordt gekeken naar mobiliteitsoplossingen, vanwege het missen van de verbinding A8-A9</i>	Nee	Ja	Provincie Noord-Holland	900 mln.
Verkenningfase: 2025							
	MLT	Waterland	Onderdoorgang Broek in Waterland <i>Onderdoorgang in Broek in Waterland om de leefbaarheid in Broek in Waterland te verbeteren en het dorp niet meer te splitsen, vanwege de provinciale weg.</i>	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	250 mln.
Initiatiefase	LT	Edam-Volendam/Waterland/ Amsterdam	Leefbaarheid Waterland <i>Een pakket van verschillende maatregelen op het gebied van auto, fiets en OV voor de leefbaarheid in Waterland.</i>	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	200 mln.

Geprogrammeerde projecten

Hieronder zijn de projecten benoemd waar deze agenda zich voornamelijk op richt.

1. Edam- Volendam

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatiefase	KT	Edam-Volendam	Bushalte N247 Edam	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	250k
Initiatiefase: 2024 Realisatiefase 2025							
Initiatiefase	KT	Edam-Volendam	Aansluiting Lange Weeren op de Zeddeweg irt HOV	Nee	Ja	Gemeente Edam-Volendam	Ntb
Initiatiefase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							
Initiatiefase	KT	Edam-Volendam/ Waterland	Verbinding Lange Weeren naar Achterdichting Katwoude	Nee	Ja	Gemeente Edam-Volendam	7 mln.
Initiatiefase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							
Initiatiefase	KT	Edam-Volendam	Extra ov-halte langs de Zeddeweg	Nee	Ja	Gemeente Edam-Volendam	250k
Initiatiefase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							
Initiatiefase	MLT	Edam-Volendam/ Purmerend	MRA Doorfietsroute Edam/ Volendam-Purmerend	Nee	Nee	Ntb	Ntb

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	MLT	Edam-Volendam	Aangepaste aansluiting (rotonde) Oosterweg irt nieuw bedrijventerrein De Purmer.	Nee	Ja	Edam-Volendam	Ntb
Initiatieffase	MLT	Purmerend	Nieuwe aansluiting vanuit het bedrijventerrein op Baanste Noord;	Nee	Ja	Edam-Volendam	Ntb
Initiatieffase	MLT	Edam-Volendam	Mogelijk nieuwe bushalte nabij het bedrijventerrein;	Nee	Ja	Edam-Volendam	Ntb
Initiatieffase	MLT	Edam-Volendam/ Purmerend	Nieuwe fietsverbinding richting Baanste Noord inclusief fietsbruggen;	Nee	Ja	Edam-Volendam	Ntb
Initiatieffase	MLT	Purmerend	Rotonde N244 bij Magneet	Nee	Nee	Gemeente Purmerend	5 mln.
Initiatieffase	MLT	Edam-Volendam	Fietsverbinding Oosthuizerweg en Zesstedweg N247	Nee	Nee	Ntb	Ntb

2. Purmerend

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Realisatiefase	KT	Purmerend	Vurige staart N235	Ja	Ja	Gemeente Purmerend	2 mln.
Realisatiefase: Dit moet nog opgezocht worden							
Planstudie	KT	Purmerend en Zaanstad	First/ last mile CAH	Ja	Ja	Vervoerregio Amsterdam	15-17 mln.
Planfase: 2025 Realisatiefase: 2026							
Initiatieffase	KT	Purmerend	Eindpuntvoorzieningen N244	Nee	Ja	Gemeente Purmerend	1,7 mln.
Realisatiefase 2025							
Planstudie	KT	Purmerend	HOV-knelpunten Vurige staart	Ja	Ja	Gemeente Purmerend	Ntb
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							

3. Zaanstad

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planuitwerking	KT	Zaanstad	Kortetermijnmaatregelen leefbaarheid Krommenie/Assendelft	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	11 mln.
Planfase: 2024 – 2025 Realisatiefase 2026 - 2027							
Realisatiefase	KT	Zaanstad	Verbindingsweg Dorpsstraat – Communicatieweg	Ja	Ja	Zaanstad	6,5 mln.
Realisatiefase: 2024 - 2026							
Realisatiefase	KT	Zaanstad/ Oostzaan	AVANT	Ja	Ja	Gemeente Zaanstad	75 mln.
Realisatiefase 2024 - 2027							
Initiatieffase	KT	Zaanstad/ Wormerland	Leeghwaterweg van Zaanse schans tot westerdijk zuiderweg			Provincie Noord-Holland	Ntb
Initiatieffase	KT	Zaanstad	Halte Zaanse Schans Oostelijke richting	Ja	Nee	Provincie Noord-Holland	Ntb
Realisatiefase 2028 ¹							
Initiatieffase	KT	Zaanstad	Renovatie fietspad N515 Zaanse Schans	Nee	Ja	Provincie Noord-Holland	Ntb
Realisatiefase 2028							

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	MLT	Amsterdam/ Zaanstad	HOV ZaanIJ	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	Ntb
Initiatieffase	MLT	Zaanstad	Herinrichting Padlaan, fietsvriendelijk inrichten	Nee	Ja	Zaanstad	6 mln.
Initiatieffase	MLT	Zaanstad	Fietsverbinding op de Provinciale N203 tussen Albertheijnweg tot Busch en Dam	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatieffase	LT	Zaanstad	3e ontsluiting Westerwatering	Nee	Ja	Zaanstad	90 mln.

1 Dit gaat mee met een onderhoudstraject in 2028.

4. Overige/ overkoepelend gemeenten

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Realisatiefase	KT	Amsterdam/ Waterland	Reconstructie Het Schouw	Nee	Ja	Provincie Noord-Holland	40 mln.
Realisatiefase: 2024 - 2029							
Planstudie	KT	Verschillende gemeenten binnen ZaWa	Fietsmaatregelen Corridor Amsterdam Hoorn (CAH)*	Ja	Ja	Vervoerregio Amsterdam	15-17 mln. (Samen met First/ last mile)
Planfase: 2025 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2033							
Planstudie	KT	Wormerland	Fietstunnel N515	Nee	Ja	Provincie Noord-Holland	6 mln.
Realisatiefase: 2027 - 2028							
Initiatieffase	KT	Gehele Vervoerregio	Versnellingsopgave Haltetoegankelijkheid	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	425k
Initiatieffase: 2024 Realisatiefase: 2025 - 2026							
Initiatieffase	KT	ZaWa en AML	Fietsparkeren bij R-Net haltes	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	1 mln.
Planstudie: 2024 Realisatiefase: 2025							
Planstudie	KT	Landsmeer/ Waterland	Verbinding IJpendam-Landsmeer (Brug)	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	15 mln.
Planfase: 2025 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							
Initiatieffase	KT	Waterland	Waterlandse Zeedijk (N518)	Nee	Nee	Hoogheemraadschap HNK	3 mln.
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2027							
Initiatieffase	KT	Waterland	Vervanging Bernhardbrug Monnickendam	Ja	Nee	Provincie Noord-Holland	Ntb
Verkenningfase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 - 2028 Realisatiefase: 2029 - 2030							

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planstudie	MLT	Verschillende gemeenten binnen ZaWa	CAH	Nee	Nee	RWS	353 mln.
Initiatieffase	MLT	Verschillende gemeenten binnen ZaWa	Fietsverbinding Kanaaldijk Van 't Schouw tot Laan der Continenten	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatieffase	MLT	Waterland	Fietsverbinding Monnickendammerjaagweg N247	Nee	Nee	Ntb	Ntb

Overkoepelende trajecten

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planstudie	KT	Overkoepelend	Regionale HUB ontwikkeling (bij P+R)	Nee	Nee	SBaB	Ntb
Initiatieffase		Overkoepelend	Goederenvervoer over water	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	Ntb
Initiatieffase	KT	Overkoepelend	Fietsstimulering	Nee	Nee	Vervoerregio Amsterdam	Ntb

Conclusie

Bij de bovenstaande lijst is er een eerste programmering opgesteld en deze is hierna besproken met de gemeenten in Zaanstreek-Waterland. De projecten die op korte termijn staan, zijn hierna in gesprekken tussen de Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam bekeken voor welke trajecten geld, een projectleider of trekker georganiseerd moet worden. Projecten waar bekostiging, een projectleider en een trekker voor is hoeft niet naar gekeken te worden, maar projecten waar dit nog niet op orde is, is naar gekeken. Ook is het voor projecten in de initiatieffase nog niet erg dat er geen bekostiging op orde is. Deze zijn om deze reden ook niet meegenomen. Uiteindelijk willen de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam het organiseren van trajecten opnemen in het UPM en IMPI.

De Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam zien 5 projecten waar nog punten voor georganiseerd kunnen worden.

1. Fietsparkeren R-Net haltes
 - a. Bekostiging ontbreekt
2. Versnellingsopgave haltetoegankelijkheid
 - a. Bekostiging ontbreekt
3. Waterlandse Zeedijk (N518)
 - a. Geen projectleider en geen bekostiging
4. Fietstunnel N515
 - a. Bekostiging ontbreekt
5. Verbinding IJpendam – Landsmeer
 - a. Geen bekostiging en geen projectleider

De projecten sluiten over het algemeen goed aan bij de verschillende beleidsdocumenten. De meeste projecten dragen bij aan verschillende brede welvaartsdoelstelling, waar de focus ligt op bereikbaarheid, duurzaamheid, gezonde leefomgeving en verkeersveiligheid. Er zijn op dit moment iets minder projecten die aansluiten bij gezondheid en inclusiviteit. Hier blijft wel aandacht aan besteed worden door de Vervoerregio en de Provincie. Ook vallen de verschillende projecten goed binnen het STOMP principe waar de focus voornamelijk ligt op fietsverbindingen en OV, en hiermee minder op personenauto's (Bijlage 1). De Provincie, Vervoerregio en de Gemeenten gaan op de bovenstaande projecten extra acties uitzetten om deze projecten voor elkaar te krijgen.

Bijlage 1

1. Uitleg manier van prioriteren projecten

Binnen de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland speelt, net als in veel andere regio's, een groot aantal urgente opgaven. Al deze opgaven vragen om keuzes en investeringen in mobiliteit. De afgelopen periode heeft de provincie, samen met APPM, een methodiek ontwikkeld om hier het gesprek over te kunnen voeren. Deze methodiek is toegepast om te komen tot de lijst met geprioriteerde projecten in de Regionale Agenda's Mobiliteit.

Kern van de methodiek

Bij het prioriteren is ten eerste gekeken naar de mate waarin een project een belangrijke bijdrage levert aan de inhoudelijke doelen, zoals woningbouw, bereikbaarheid, klimaat, veiligheid en sociale inclusie. We noemen dit het **effect** van het project.

- ▶ Hoe *groter* de bijdragen van het project aan de doelen, hoe *hoger* het project op de prioriteitenlijst zou moeten komen
- ▶ Hoe *kleiner* de bijdragen van het project aan de doelen, hoe *lager* op de prioriteitenlijst.

De criteria op basis waarvan het effect van de projecten is beoordeeld, komen uit het Beleidskader Mobiliteit van de VRA en het provinciale 'Perspectief Mobiliteit'. Bijvoorbeeld: in hoeverre draagt het project bij aan de mobiliteitstransitie, de verkeersveiligheid en/of de multimodale bereikbaarheid van nieuwe functies. De beoordeling van deze criteria is gebeurd op basis van expert judgement. Hierbij is data op de achtergrond meegenomen.

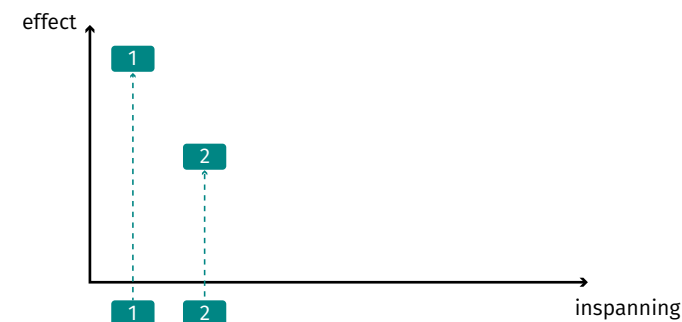
Ten tweede gaat het om de totale inzet van mensen en middelen die benodigd zijn om het project te realiseren. Hierbij spelen een rol:

- ▶ Inhoudelijke complexiteit en investeringskosten
- ▶ Bestuurlijke complexiteit en draagvlak
- ▶ Organisatorische complexiteit en inzet mensen

Het totaal hiervan noemen we de **inspanning** van het project.

De hoogte van de inspanning is bepaald door een optelsom van de inschatting van geld en uren. Deze zijn hoger naarmate er meer inhoudelijke, organisatorische en/of bestuurlijke complexiteit is. Het gaat hierbij niet om een exact getal, maar vooral om de relatieve positie van de projecten ten opzichte van elkaar.

Aan de hand van de relatieve scores van de projecten zijn deze in een grafiek geplot met op de ene as de inspanning en op de andere as het effect. Dat ziet er als volgt uit:

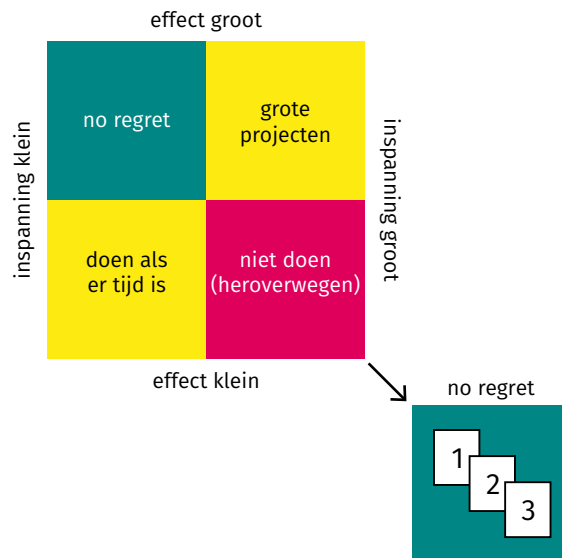


In bovenstaand voorbeeld heeft project 1 een lagere inspanning en een hoger effect dan project 2.

Door dit met meerdere projecten te doen, wordt gekomen tot een globale indeling van projecten in 4 kwadranten:

- ▶ **Projecten met een groot effect en een kleine inspanning** (groene vlak) zou je altijd moeten willen uitvoeren.
- ▶ **Projecten met een grote inspanning maar een klein effect** (rode vlak) zou je in principe moeten heroverwegen
- ▶ **Projecten met een grote inspanning die een groot effect hebben** zijn meestal interessant en gewenst, maar een kritische vraag is of de organisatie ze allemaal tegelijk kan uitvoeren (programmeren).
- ▶ **Projecten met een kleine inspanning maar ook een klein effect** zou je kunnen doen 'als er tijd is'. Dit zijn vaak wel de projecten die snel tot zichtbaar resultaat leiden.

In een vervolgfase kan ook nog binnen een kwadrant worden geprioriteerd.



Resultaat

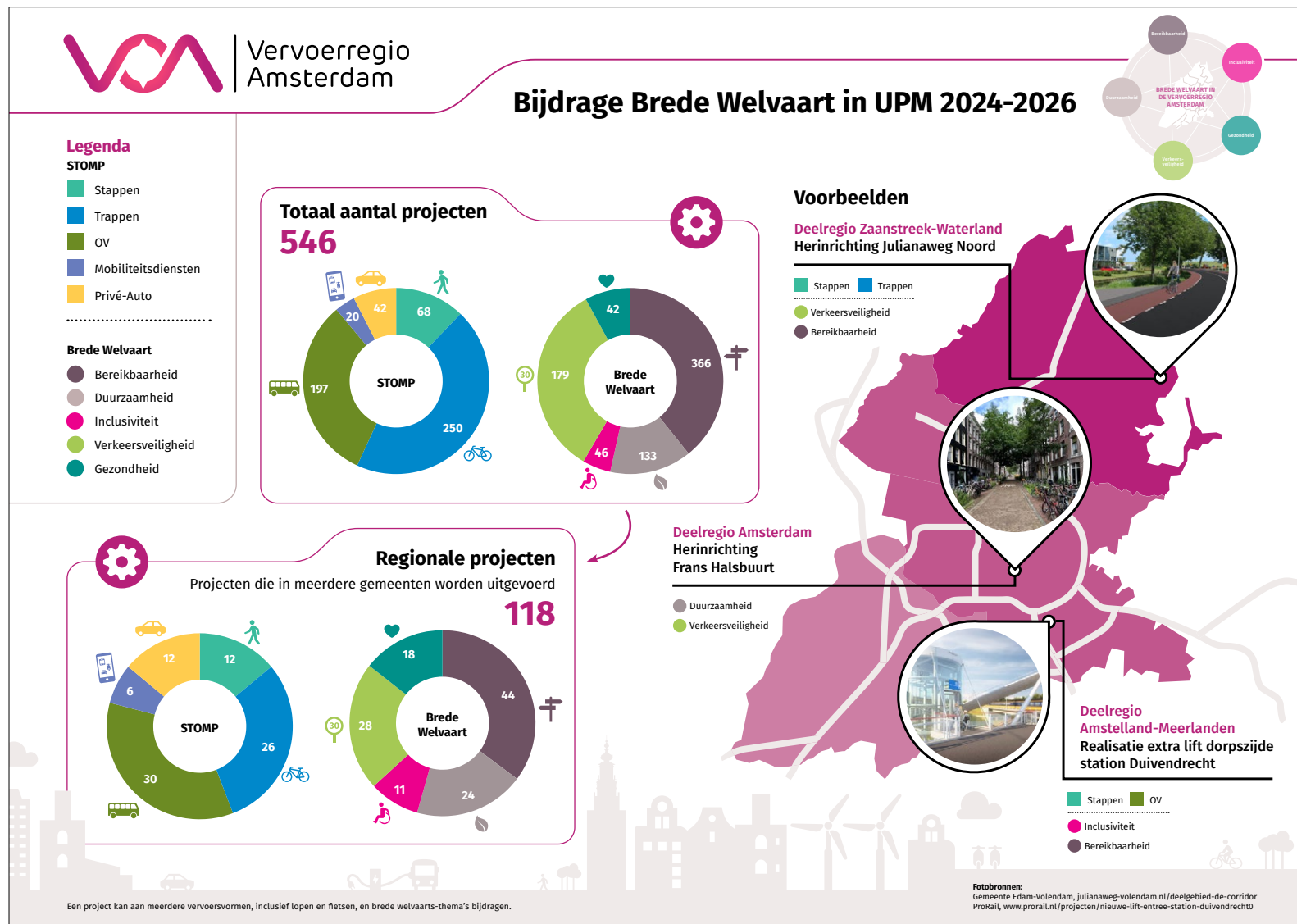
Het resultaat van de methodiek is drieledig. Het zorgt voor:

- ▶ **Ordering** in de portfolio van projecten naar inspanning en effect = **overzicht**
- ▶ **Argumenten** bij deze ordening (voor een onderbouwde toelichting of advies)
- ▶ **Draagvlak en begrip** (door dit samen op een transparante, navolgbare manier te doen)

Belangrijk om te beseffen bij het resultaat is dat het doel van de werkwijze niet zozeer de uiteindelijke indeling in de kwadranten en de precieze plek daarbinnen is, maar vooral het gesprek hierover met elkaar om tot die indeling te komen en de wederzijdse inzichten en argumenten die dit oplevert. Deze argumenten worden vervolgens, samen met de indeling, gebruikt om te komen tot een advies voor een lijst van geprioriteerde projecten.

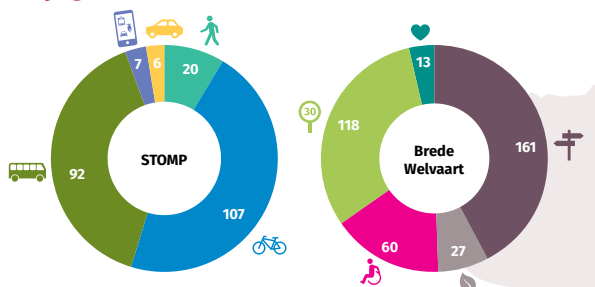


2. Projecten getoetst aan Brede Welvaart en STOMP

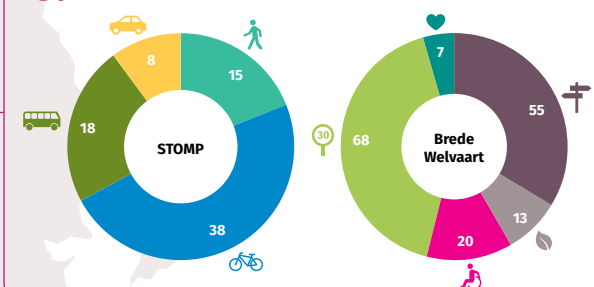


Bijdrage Brede Welvaart per deelregio

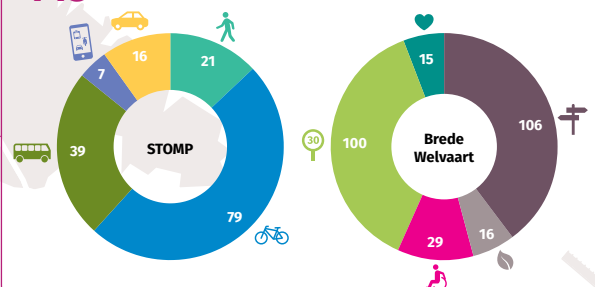
Totaal Amsterdam
196



Totaal Zaanstreek-Waterland
89



Totaal Amstelland-Meerlanden
143



Legenda

STOMP

- Stappen
- Trappen
- OV
- Mobiliteitsdiensten
- Privé-Auto

Brede Welvaart

- Bereikbaarheid
- Duurzaamheid
- Inclusiviteit
- Verkeersveiligheid
- Gezondheid

Een project kan aan meerdere vervoersvormen, inclusief lopen en fietsen, en brede welvaarts-thema's bijdragen.