

The image features a stylized map of the Zaan corridor region in the Netherlands. A solid black line with white circular nodes highlights a specific route, starting from the top center and moving southwards. A dashed black line shows an alternative or secondary route. The map uses a color palette of light blue, yellow, and grey. A prominent red banner at the bottom contains the title and date in white text.

# Actieprogramma Zaancorridor

December 2024

# Inhoudsopgave

0. Managementsamenvatting
1. Inleiding
2. Trends & Opgaven
3. Rol Zaancorridor
4. Ambitie, doelen & acties
5. Samenwerkingsafspraken

## Bijlagen

- I. OGSM Zaancorridor  
*In deze bijlage worden de Objectives, Goals, Strategies, Measures (OGSM) beschreven. Via deze methode zijn betrokken partijen tot de doelen en acties in dit actieprogramma gekomen.*
- II. Plannen van aanpak  
*In deze bijlage wordt voor de vijf prioritaire acties duidelijk welke stappen er gezet moeten worden, wat de planning is, wie betrokken partijen zijn, wie de trekker van de actie is en welke capaciteit wordt gevraagd. Daarnaast is de actuele stand van zaken opgenomen (najaar 2024).*
- III. Overzicht relevante documenten  
*In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de meest relevante (regionale) beleidsdocumenten.*
- IV. Factsheet Zaancorridor (apart document)  
*In deze bijlage zijn de belangrijkste cijfers met betrekking tot reizen, reizigers, wonen, werken en leefbaarheid opgenomen. De data is afkomstig van NS en de provincie Noord-Holland.*

## Colofon

Foto's: Provincie Noord-Holland

Deze rapportage is opgesteld door de provincie Noord-Holland in samenwerking met:



# ProRail



# ZNSTD



# 0. Managementsamenvatting

## Inleiding

De behoefte aan goed bereikbare en aantrekkelijke locaties voor wonen, werken en recreatie in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en in Noord-Holland Noord neemt verder toe. Daarmee neemt ook het aantal verplaatsingen per auto, OV en fiets verder toe. Een belangrijke verbinding in en tussen deze regio's is de spoorlijn tussen Heerhugowaard en Zaandam; de Zaancorridor. De provincie Noord-Holland, NS, ProRail, Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de gemeenten Dijk en Waard, Alkmaar, Heiloo, Castricum, Uitgeest en Zaanstad slaan met dit actieprogramma de handen ineen om gezamenlijk de OV-knooppunten op de Zaancorridor te versterken en het spoornetwerk met een toekomstgericht OV-aanbod beter te benutten. Door middel van een aantal concrete acties zetten betrokken partijen een volgende stap op weg naar het in 2021 vastgestelde Ontwikkelbeeld Zaancorridor 2040.

## Trends en opgaven

De forse woningbouwopgave in de MRA en Noord-Holland Noord landt voor een substantieel gedeelte rond de Zaancorridor. Bij bijna ieder OV-knooppunt op de Zaancorridor is sprake van een woningbouwopgave in samenhang met een vraagstuk rondom mobiliteit. Ook het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de stationsgebieden is een gedeelde opgave. Daarnaast heeft de Zaancorridor, net als andere corridors rondom Amsterdam, te maken met een scheve woon-werkbalans. Het aantal in- en uitstappers in de ochtend- en avondspits is onvoldoende in balans met elkaar. Dit duidt op een nog onvoldoende tegenspits-beweging. Als gevolg hiervan is functiemenging een belangrijke opgave op de gehele corridor. Tot slot is het ontsluiten van natuur- en recreatieve gebieden een opgave bij een aantal OV-knooppunten.

## Rol Zaancorridor

Er speelt veel in de Noord-Hollandse regio's. Daarom ligt de focus van de acties die we vanuit Zaancorridorverband oppakken op de gedeelde opgaven waarbij we vanuit het perspectief en het schaalniveau van de Zaancorridor een meerwaarde kunnen leveren ten opzichte van andere trajecten in de regio. Deze meerwaarde kunnen we leveren door het stroomlijnen van de ontwikkelingen langs de corridor, het gezamenlijk oppakken van gebiedsoverstijgende onderwerpen, het delen van kennis en ervaringen en tot slot het duiden van trends en ontwikkelingen op corridor- en knooppuntniveau. Indien nodig agenderen we opgaven vanuit de Zaancorridor op andere besluitvormingstafels. Deze raakvlakprojecten zijn beschreven in hoofdstuk 3.

## Acties

Betrokken partijen pakken gezamenlijk vijf concrete acties op:

1. We monitoren en duiden jaarlijks met elkaar de ontwikkeling van het aantal reizigers op de Zaancorridor in relatie tot het OV-aanbod en ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, werkgelegenheid en voorzieningen.
2. We ontwikkelen een P+R strategie voor drie samenhangende deelgebieden op de Zaancorridor en implementeren de uitkomsten daarvan in de gebiedsontwikkelingen van de OV-knooppunten.
3. We versterken de tegenspits op de Zaancorridor door passende werk- en onderwijsfuncties en publieksaantrekkelijke voorzieningen toe te voegen in de omgeving van de OV-knooppunten.
4. We voeren samen het in 2023 opgestelde maatregelenpakket uit om de deur tot deur reis naar de stations op de Zaancorridor te verbeteren.
5. We verkennen de implementatie van verschillende vormen van deelmobiliteit op de OV-knooppunten op de Zaancorridor.

## Samenwerkingsafspraken

De betrokken partijen vormen een samenwerkingsnetwerk waar in gezamenlijkheid afspraken worden gemaakt over de uitvoering van dit actieprogramma. De vijf acties zijn voorzien van een trekker met mandaat binnen de eigen organisatie. De trekker initieert de verdere uitwerking van de actie, mogelijk samen met andere partijen, bewaakt de voortgang van de actie en koppelt de resultaten terug aan het periodieke ambtelijk en bestuurlijk overleg Zaancorridor. De betrokken partijen van de Zaancorridor maken hiervoor voldoende capaciteit vrij.



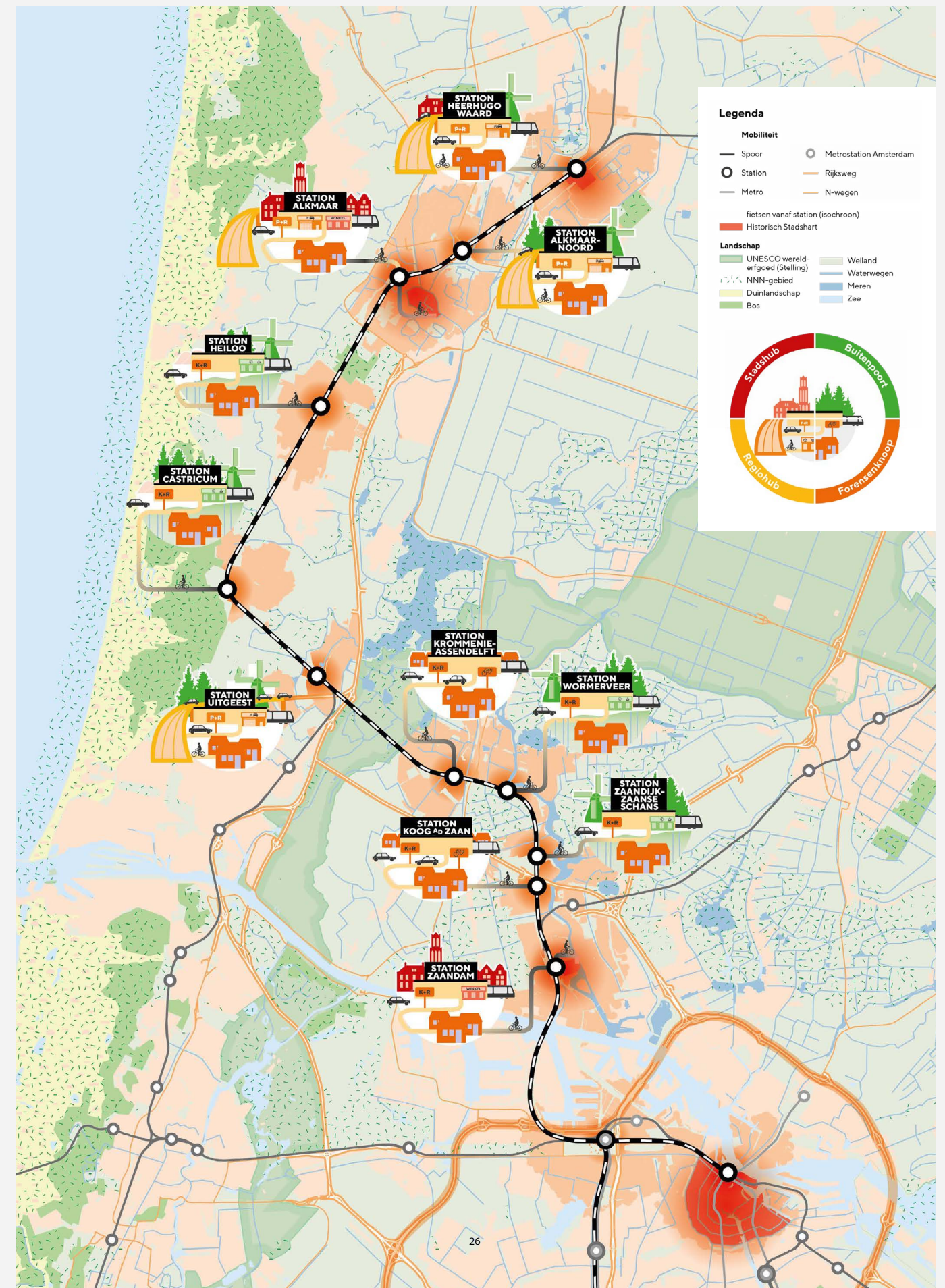
# 1. Inleiding

De provincie Noord-Holland, NS, ProRail, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Dijk en Waard, Alkmaar, Heiloo, Castricum, Uitgeest en Zaanstad slaan met dit actieprogramma de handen ineen om gezamenlijk de OV-knooppunten op de Zaancorridor (de spoorlijn tussen Heerhugowaard en Zaanadam) te versterken en het spoornetwerk met een toekomstgericht OV-aanbod beter te benutten. Door middel van een aantal concrete acties zetten betrokken partijen een volgende stap op weg naar het in 2021 vastgestelde Ontwikkelbeeld Zaancorridor 2040. Hierin ontwikkelt de Zaancorridor zich 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 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 uit de woondeals van de MRA en Noord-Holland Noord. De Zaancorridor biedt veel potentie om invulling te geven aan deze groeiopgaven. Door de bestaande spoorinfrastructuur en reeds geplande investeringen slim te benutten, ligt er een unieke kans voor verdere verstedelijking aan de noordkant van de MRA. Om bovenstaande ambitie te verwezenlijken wordt ingezet op integrale knooppunt- en corridorontwikkeling.

## Leeswijzer

Het actieprogramma Zaancorridor bestaat uit een aantal hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt de context geschetst aan de hand van ruimtelijke ontwikkelingen en vervoerinzichten. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 nader ingegaan op de rol en toegevoegde waarde van de Zaancorridor. In hoofdstuk 4 worden de gezamenlijke ambitie, doelen en acties van dit actieprogramma toegelicht. Tot slot worden in hoofdstuk 5 de samenwerkingsafspraken beschreven.



Bron: Ontwikkelbeeld Zaancorridor 2040



## 2. Trends & Opgaven

De behoefte aan goed bereikbare en aantrekkelijke locaties voor wonen, werken en recreatie langs de Zaancorridor neemt verder toe. In dit hoofdstuk worden de trends en opgaven geschetst aan de hand van ruimtelijke ontwikkelingen en vervoerinzichten. De onderliggende cijfers zijn te vinden in de factsheet Zaancorridor (bijlage 4).

### Forse woningbouwopgave

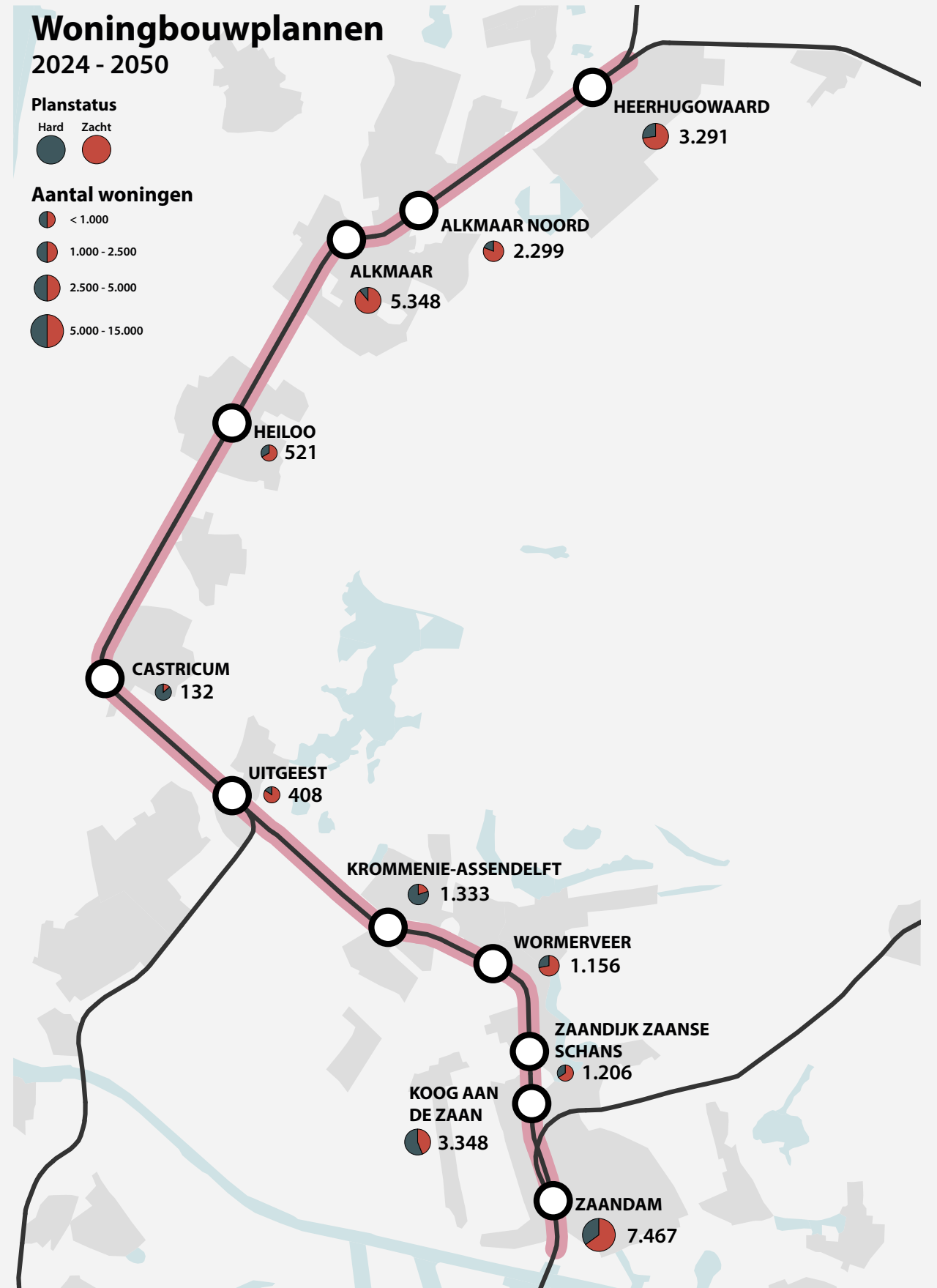
Heel Nederland kampt met krapte op de woningmarkt, maar in de MRA is deze extra groot. De woningmarkt in de MRA wordt gekenmerkt door een grote instroom van woningzoekenden. Ook in Noord-Holland Noord is een grote behoefte aan betaalbare woningen. Daarom hebben Rijk en regio's in 2023 afspraken gemaakt over het terugdringen van het woningtekort in de Woondeals voor de MRA en Noord-Holland Noord.

Uit de bestaande plancapaciteit voor woningbouw blijkt dat er de komende jaren flink verdicht zal worden in de nabijheid van de OV-knooppunten op de Zaancorridor. Er staan bijna 41.000 woningen gepland binnen 10 minuten fietsen van deze OV-knooppunten, waarvan ruim 24.000 woningen binnen 1.200 meter en 4.900 woningen binnen 300 meter. De meeste woningen staan gepland bij de knooppunten Alkmaar, Heerhugowaard en Zaandam (zie naastgelegen kaart).

### Scheve woon-werkbalans

Op de Zaancorridor is het aantal in- en uitstappers in de ochtend- en avondspits niet in balans met elkaar. Dit valt af te leiden uit de attractie/productiewaarde van de stations op deze corridor. De gemiddelde attractie/productiewaarde op deze corridor (29,2% / 70,8%) wijkt opvallend af van het gemiddelde van de provincie Noord-Holland (40% / 60%). Dit duidt op het ontbreken van een tegenspits; er is een grote uitgaande woon-werkpendel richting met name Amsterdam. Dit is overigens geen uniek verschijnsel voor de Zaancorridor, maar speelt ook op andere corridors rondom Amsterdam.

Desondanks zijn er op de Zaancorridor een aantal knooppunten met een aanzienlijk aantal arbeidsplaatsen binnen 1.200 meter: Alkmaar (22.000), Zaandam (16.700), Heerhugowaard (10.200). In totaal zijn binnen 10 minuten fietsen van de OV-knooppunten op de Zaancorridor ruim 155.000 arbeidsplaatsen bereikbaar, waarvan bijna 88.000 arbeidsplaatsen binnen 1.200 meter en 13.000 arbeidsplaatsen binnen 300 meter.



De aantallen in bovenstaande figuur hebben betrekking op de 1.200 meter cirkels om de OV-knooppunten. De onderliggende cijfers zijn gebaseerd op de data uit plancapaciteit.nl

Bron: PNH 2024 Dashboard OV-knooppunten

### Waardevol toerisme

Het aantal bezoekers aan de Metropoolregio Amsterdam blijft groeien. De samenwerkende overheden in de regio werken aan de hand van de herijkte Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025 aan de ontwikkeling van 'waardevol toerisme', waaronder het sturen op duurzaamheid in mobiliteit van verblijfsbezoekers. Het gaat daarbij om het verbeteren van de bereikbaarheid van de hotspots in de MRA per openbaar vervoer voor verblijfsbezoekers, zowel in verbinding met Amsterdam als in onderlinge verbinding tussen hotspots.

Ook Noord-Holland Noord is een populaire bestemming voor toeristen en recreanten. Een uitdaging is deze doelgroepen te verleiden om een ander vervoermiddel te kiezen dan de auto. Daarvoor is ook het verbeteren van de bekendheid van het wandelnetwerk en het vergroten van het gebruik van de Toeristische Overstap Punten (TOP's) van belang.

### Kwaliteit stationsomgevingen

Uit verschillende indicatoren blijkt dat er op de Zaancorridor een opgave ligt om de kwaliteit van de stationsomgevingen te verbeteren:

- Reizigers waarderen de stationsbeleving op de Zaancorridor gemiddeld genomen met een 6,9 wat lager dan het gemiddelde in de provincie Noord-Holland (6,97) en Nederland (7,21), zo blijkt uit de Stationsbelevingsmonitor 2023 van NS en ProRail. Daarbij scoren bijvoorbeeld de stations Uitgeest (6,17) en Koog aan de Zaan (6,53) lager dan de stations Castricum, Alkmaar en Heiloo (circa 7,4).
- Uit het Belevingsonderzoek OV-knooppunten 2023 dat in opdracht van de provincie Noord-Holland is uitgevoerd, blijkt dat reizigers en passanten de directe stationsomgeving (<300 meter) op de Zaancorridor gemiddeld genomen met een 6,2 waarderen. Dit is wat lager dan het gemiddelde bij alle stations in Noord-Holland (6,4).
- De gemiddelde score van de Leefbaarometer is binnen 1.200m van de OV-knooppunten op de Zaancorridor met 4,15 (op een schaal van 1-5) wat lager dan het gemiddelde in de provincie Noord-Holland (4,19).





## Modal Shift

In de Regionale Investeringsagenda Alkmaar (2024) is becijferd dat het aantal verplaatsingen in de regio Alkmaar tot 2040 voor iedere vervoerswijze toeneemt. Hierbij is de procentuele toename van het aantal fietsverplaatsingen het hoogst met 11%. Daarna volgen het aantal autoverplaatsingen (10%) en de verplaatsingen met OV (9%). In absolute zin is de toename van het aantal verplaatsingen het sterkst met de auto, omdat de auto een veel groter aandeel heeft in de mobiliteit. Daarentegen speelt de trein op het traject richting Amsterdam wel een belangrijke rol in de mobiliteit. Het aandeel van de trein op deze verbinding is ongeveer 30%. Hieruit blijkt ook dat deze verbinding een belangrijke drager is voor het ontlasten van de stroom richting Amsterdam over de A9 en de N9 (N203).

## Aantal treinreizigers

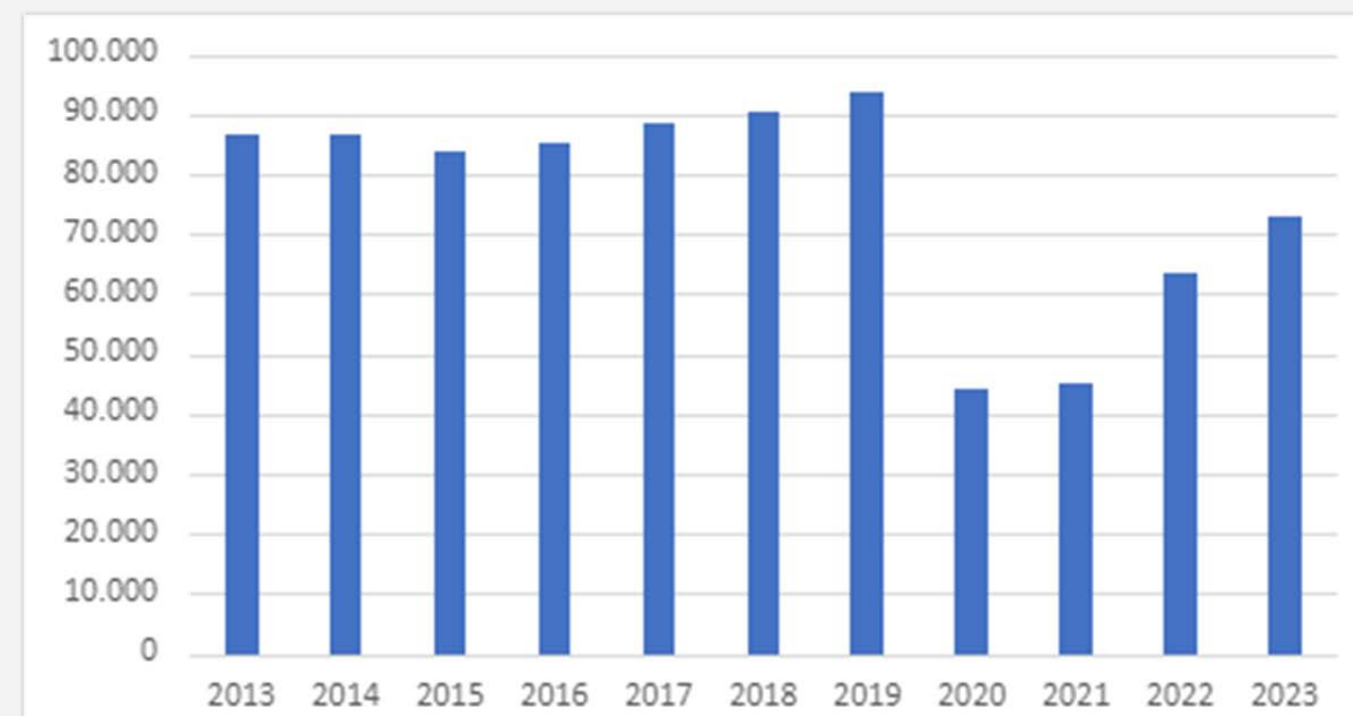
Landelijk stijgt het aantal in- en uitstappers op de NS-stations sinds 2021. Dat geldt ook voor de stations op de Zaancorridor (zie figuur op naastgelegen pagina). In het weekeinde ziet NS bijna evenveel reizigers als vóór de coronapandemie maar doordeweeks blijven de aantallen achter ten opzichte van 2019. NS ziet dat forensen vaak op dinsdag en donderdag naar kantoor gaan en op die dagen kiezen voor reizen in de hyperspits. Het spreiden van reizigers is nog steeds een grote uitdaging.

Volgens de meest recente Referentieprognoses (RP2024) van ProRail, waarbij de methodiek ook wordt gebruikt in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) van het ministerie van IenW, groeit het totaal aantal in- en uitstappers op de Zaancorridor van 91.400 in 2018 (basisjaar) naar 107.800 - 122.000 in 2040 en 122.000 - 143.600 in 2050. De bandbreedtes worden bepaald door de ontwikkelpaden 'WLO-Laag' en 'WLO-Hoog' in de IMA.

## Ketenvoorzieningen

De P+R-terreinen bij de stations op de Zaancorridor worden over het algemeen goed gebruikt. De bezettingsgraad voor autoparkeren verschilt wel tussen de stations op deze corridor, van 52% op Krommenie-Assendelft tot 90% op Heerhugowaard.

De bezettingsgraad van het onbewaakt fietsparkeren varieert van 40% (Koog aan de Zaan) tot 77% (Heiloo). Voor het bewaakt fietsparkeren liggen de percentages nog wat verder uit elkaar, respectievelijk 19% (Alkmaar) tot 98% (Castricum).



Aantal in- en uitstappers per jaar op de Zaancorridor (totaal van alle stations)

Station	Fiets onbewaakt	Fiets bewaakt	P+R-locatie
Alkmaar	74%	19%	59%
Alkmaar Noord	76%	74%	77%
Castricum	73%	98%	86%
Heerhugowaard	60%	Nb	90%
Heiloo	77%		69%
Koog aan de Zaan	40%		88%
Krommenie-Assendelft	61%		52%
Uitgeest	62%		61%
Wormerveer	64%	62%	88%
Zaandam	54%	44%	72%
Zaandijk Zaanse Schans	44%		58%

Bezettingsgraad fiets- en autoparkeren

Bron: ProRail en NS

## Opgaven per knooppunt

De betrokken partijen bij dit actieprogramma hebben gezamenlijk een selectie gemaakt van de prioritaire opgaven bij ieder OV-knooppunt, zoals verbeeld in de hiernaast gelegen kaart.

De opgaven zijn in vijf categorieën verdeeld:

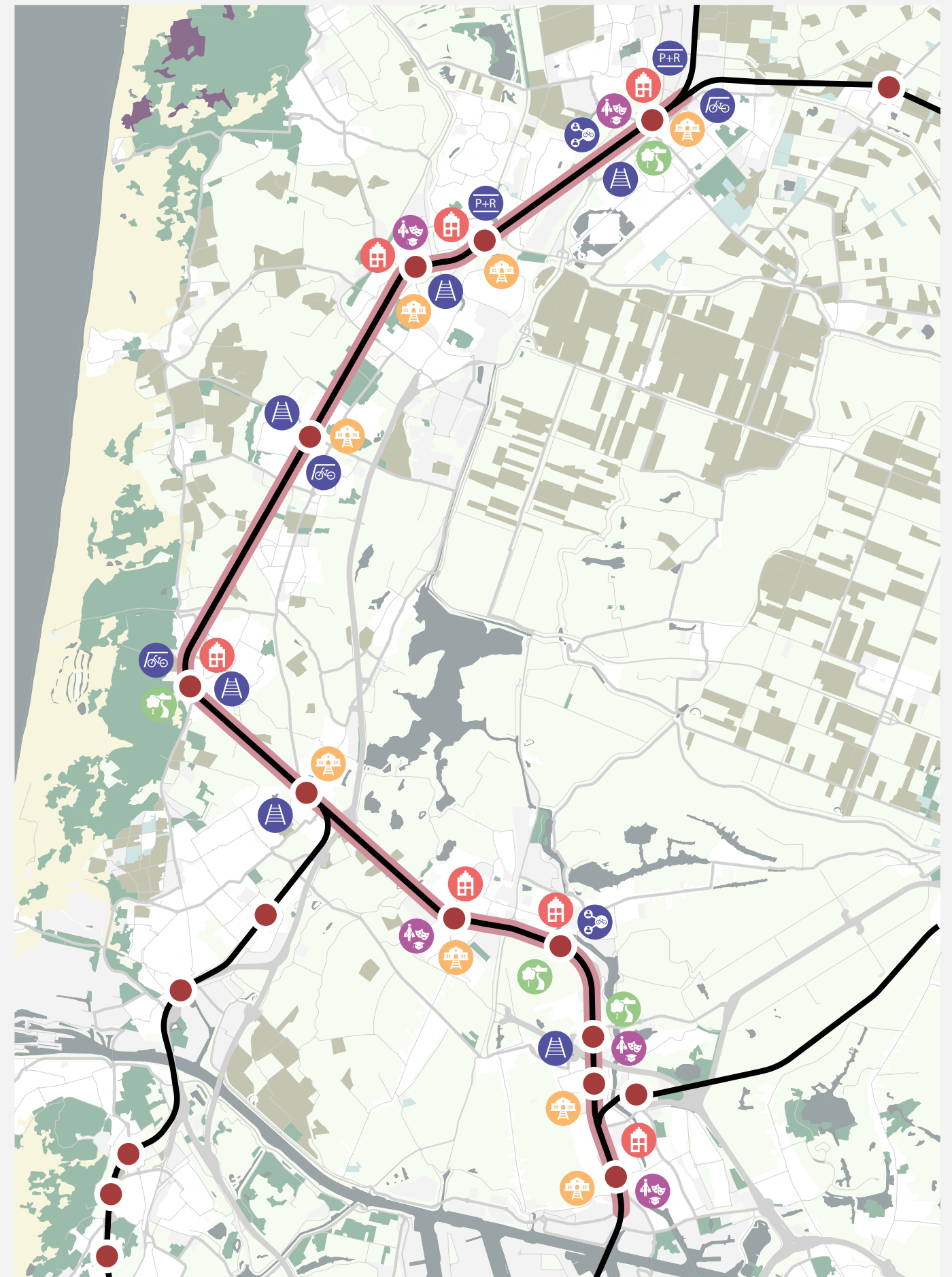
- Woningbouw
- Functiemenging
- Ruimtelijke kwaliteit
- Natuur- en recreatie
- Mobiliteit

Bijna elk OV-knooppunt op de Zaancorridor heeft een urgente woningbouwopgave in samenhang met een vraagstuk rondom mobiliteit. Ook het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de stationsgebieden wordt bij veel knooppunten genoemd als prioritaire opgave.

Functiemenging komt vooral bij de grotere OV-knooppunten op de Zaancorridor naar voren als een prioritaire opgave. Tot slot is het ontsluiten van natuur- en recreatieve gebieden vooral een opgave bij de knooppunten waar het landschap en/of cultureel erfgoed op loopafstand ligt.

## Legenda

- |                                                                                                                                                 |                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Woningbouw                                                  |  Capaciteit P+R plaatsen   |
|  Functiemenging                                              |  Uitbreiding fietsparkeren |
|  Verbetering ruimtelijke kwaliteit stationsgebied            |  Overweg spoor             |
|  Ontsluiten natuur- en recreatie gebieden via OV-knooppunten |  Deelmobiliteit            |





# 3. Rol Zaancorridor

Er speelt veel in de Noord-Hollandse regio's. Daarom ligt de focus van de acties die we vanuit Zaancorridor-verband oppakken op de gedeelde opgaven waarbij we vanuit het perspectief en het schaalniveau van de Zaancorridor een meerwaarde kunnen leveren ten opzichte van andere trajecten in de regio.

De meerwaarde van het schaalniveau van de Zaancorridor zit in een aantal elementen:

- **Stroomlijnen:** we stemmen ontwikkelingen langs de corridor op elkaar af en vertalen de opgaven op het schaalniveau van de corridor door naar de gebiedsontwikkelingen.
- **Kennisuitwisseling:** we delen ervaringen over de kansen en uitdagingen in elkaars projecten.
- **Informeren:** we blijven op de hoogte van actuele ontwikkelingen bij raakvlakprojecten, ook in relatie tot (nieuw) Rijksbeleid.
- **Onderzoeken:** we pakken gebied overstijgende onderwerpen samen op.
- **Monitoren:** we duiden trends en ontwikkelingen op corridor- en knooppuntniveau.
- **Agenderen:** indien nodig agenderen we opgaven vanuit de Zaancorridor bij andere (Rijks)gremia.

## Relevante documenten

Er zijn diverse relevante documenten waarin op verschillende schaalniveaus en vanuit verschillende perspectieven een verband wordt gelegd met projecten op de Zaancorridor. Daarnaast zijn er diverse beleidsdocumenten waarin het belang van knooppuntontwikkeling, de mobiliteitstransitie en de verstedelijkingsopgave worden benadrukt. Een overzicht van deze documenten is te vinden in bijlage III. Het is van belang dat de doelen, acties en projecten in het kader van de Zaancorridor hierop aansluiten en complementair zijn. Bijvoorbeeld in relatie tot de regionale actieagenda's mobiliteit.

## Raakvlakprojecten

Bij een groot deel van de OV-knooppunten is sprake van gebiedsontwikkeling waarmee een bijdrage wordt geleverd aan de verstedelijkingsopgave, mobiliteitstransitie en het aantrekkelijker maken van de omgeving van de OV-knooppunten. Ook zijn er diverse mobiliteitsmaatregelen in uitvoering of in voorbereiding om de kwaliteit van het mobiliteitssysteem te garanderen en te verbeteren. Deze raakvlakprojecten zijn te vinden op de kaart op de volgende pagina #19.



## PHS Alkmaar-Amsterdam

Tussen Alkmaar/Heerhugowaard en Amsterdam gaan in de toekomst meer treinen rijden. Om dat mogelijk te maken moet het bestaande spoor worden aangepast. Ook is er meer plek nodig voor het parkeren van treinstellen. Daarom heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in het najaar van 2023 het Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Alkmaar – Amsterdam genomen. Volgens de huidige planning starten de werkzaamheden in 2026 en zijn deze gereed in 2031.

### Dienstregeling

Het aanpassen van de dienstregeling is een continue proces. Het is gebruikelijk dat de NS in eerste instantie een concept-dienstregeling maakt, omdat er landelijke afstemming nodig is en dit een lange voorbereidingstijd vergt. Vervolgens maakt de busvervoerder een concept- dienstregeling die afgestemd is op de aankomst- en vertrektijden van de treinen. De concept-dienstregelingen worden voorgelegd aan de landsdelige OV- en Spoortafels om advies.

### Buitenpoorten

Buitenpoorten zijn OV-knooppunten die vlakbij een bijzonder landschap, natuur- of recreatiegebied liggen. Door de bijzondere ligging van deze stations kunnen ze dienen als toegangspoort naar het landschap en/of cultureel erfgoed. Bij de OV-knooppunten Heerhugowaard, Castricum en Wormerveer wordt, in verschillende fases, gewerkt aan de ontwikkeling van een Buitenpoort. Het programma Buitenpoorten heeft een eigen ambtelijke en bestuurlijke overlegstructuur.

### Bereikbare Steden

Met Bereikbare Steden, een gezamenlijke aanpak van de MRA en de Rijksoverheid, wordt gewerkt aan het versneld aanpakken van het woningtekort in diverse stadsharten, waaronder Alkmaar en Zaanstad. Voor ieder stadshart is een gebiedsplan gemaakt dat is vastgesteld door de gemeente. De gebiedsplannen richten zich op de periode tot 2030. In het gebiedsplan komen wonen, werken, openbare ruimte, klimaat en bereikbaarheid samen en staat het versnellen van de woningbouwplannen centraal.

### Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland

De Provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma's voor een aantal spoorcorridors. Naast de Zaancorridor zijn dat bijvoorbeeld de OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland, de Helderse-, West-Friese en Hoornse lijn. Deze actieprogramma's vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel hiervan is om de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken.





### Relevante gremia en trajecten

Op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van relevante gremia met betrekking tot de Zaancorridor, waarbij onderscheid is gemaakt op drie schaalniveaus: knooppunt/project, corridor en (boven)regionaal. Het overzicht dient ter illustratie en is daarom niet uitputtend.

Voor sommige projecten geldt dat deze van invloed zijn op elkaar, ook al liggen ze niet altijd in dezelfde gemeente. Indien nodig kunnen deze in Zaancorridorverband op elkaar afgestemd worden. Sommige projecten (zoals PHS) hebben echter al een eigen gremium en proces en waardoor het niet nodig is om deze ook binnen de Zaancorridor te bespreken (hooguit informelerend). Voor de afstemming van de ontwikkelingen in de spoorzones van Alkmaar (CS en Noord) en Heerhugowaard bestaat er al een ambtelijk samenwerkingsoverleg waarmee kennisuitwisseling plaatsvindt. Ook is er (boven)regionaal een grote hoeveelheid overlegstructuren te onderscheiden:

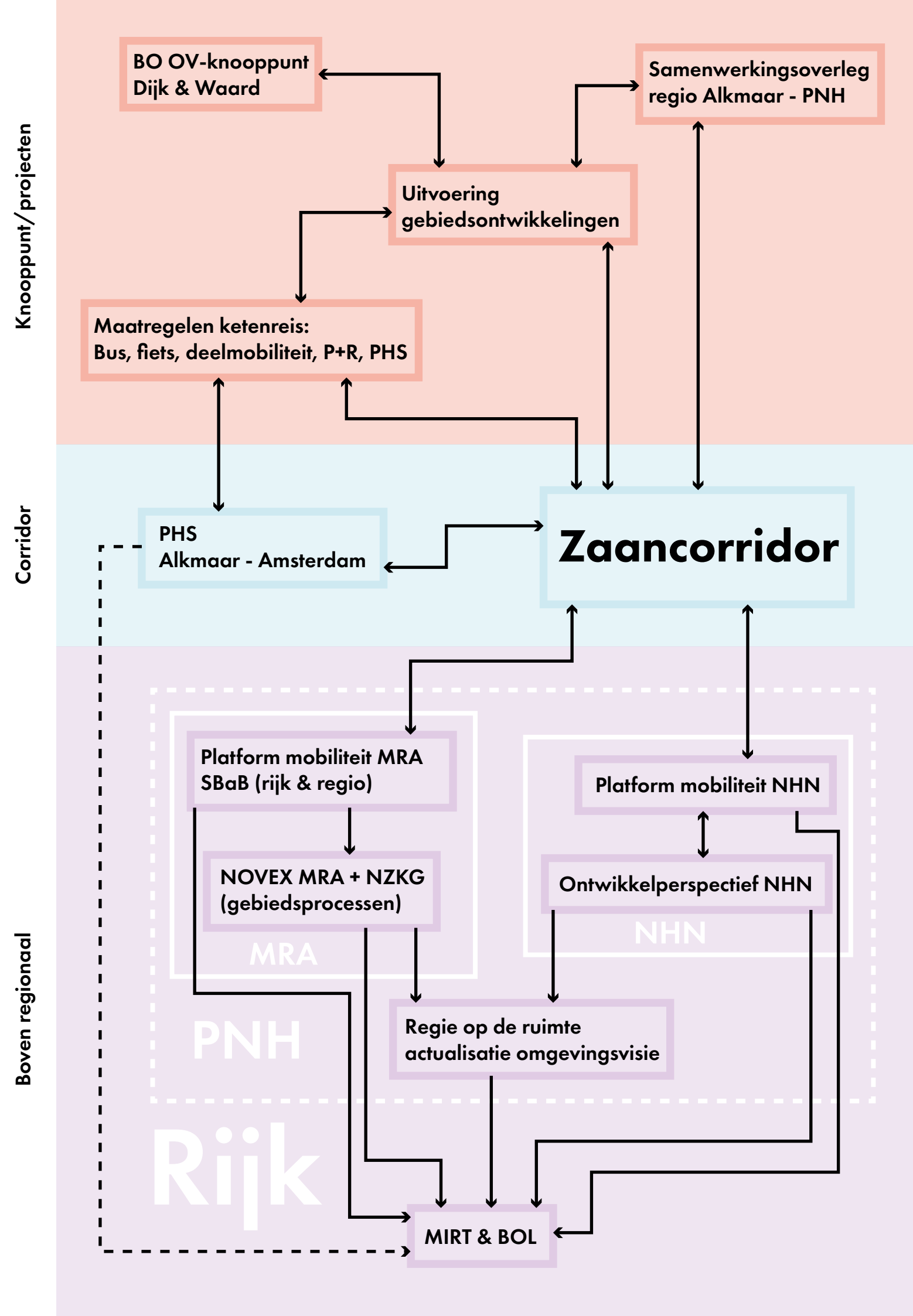
- op Rijksniveau
- provinciaal niveau
- regionaal niveau (zoals regio Alkmaar)
- tussen deze niveaus (zoals SBaB).

In het merendeel van de gevallen is het voldoende om de ontwikkelingen binnen de Zaancorridor ter kennisgeving aan te bieden.

De meeste acties binnen dit actieprogramma hebben een focus op mobiliteit. Voor Alkmaar, Dijk en Waard en de BUCH is het meest aangewezen gremium hiervoor het Platform Mobiliteit NHN. Voor Zaanstad is dit Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en/of Platform Mobiliteit MRA.

Voor de voortgang en versnelling van woningbouw zijn er afzonderlijke gremia zoals het BO Wonen NHN, Versnellingsstafel NHN (zowel publieke als private partijen), het PHo Bouwen en Wonen MRA en BO Woondeal (PNH/Rijk). Er is echter geen directe en/of structurele koppeling met de Zaancorridor. Mocht uit de monitoring van de Zaancorridor (zie actie 1) blijken dat er onvoldoende wordt gebouwd (woningen en werkgelegenheid) om in de toekomst meer treinen te laten rijden, kan dit wel (direct of indirect) als signaal worden afgegeven in de betreffende gremia.

In een specifiek geval kan het nodig zijn om een project of maatregel binnen de Zaancorridor (of een van de raakvlakprojecten) op de agenda van het Rijk te krijgen. Om dit op een gecoördineerde en structurele wijze te kunnen doen is het belangrijk om aansluiting te zoeken bij reeds bestaande regionale gremia die als ingang dienen voor het BO MIRT of BO Leefomgeving (BOL).



# 4. Ambitie, doelen en acties

De gezamenlijke ambitie voor dit actieprogramma luidt:

In 2030 hebben we een eerste stap gezet op weg naar het Ontwikkelbeeld Zaancorridor 2040 doordat de stationsgebieden levendige en goed functionerende OV-knooppunten zijn, inwoners zich actief en duurzame verplaatsen en er voldoende vervoerswaarde is om PHS Amsterdam - Alkmaar te introduceren.

Om deze ambitie waar te kunnen maken hebben we ons drie samenhangende doelen voor 2030 gesteld waarbij we ons inzetten voor:

- Het realiseren van meer woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen nabij de OV-knooppunten
- Het opheffen van veiligheidsknelpunten op het spoor
- Het stimuleren van duurzame en actieve mobiliteit op de Zaancorridor

Onze doelstellingen hebben we in 2023 vastgelegd in een aantal strategieën met bijhorende acties (zie bijlage I). Omdat niet alles mogelijk is op hetzelfde moment, maar ook omdat niet alles actief in Zaancorridor verband kan worden opgepakt, zijn de acties in 2024 verder aangescherpt en geprioriteerd tot de 5 acties in de tabel rechts. In bijlage II is een uitgebreidere toelichting per actie te vinden.

Acties (wat gaan we doen)	Trekker	Werkgroep
1. We monitoren en duiden jaarlijks met elkaar de ontwikkeling van het aantal reizigers op de Zaancorridor in relatie tot het OV-aanbod en ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, werkgelegenheid en voorzieningen.	PNH	PNH en NS
2. We ontwikkelen een P+R strategie voor drie samenhangende deelgebieden op de Zaancorridor en implementeren de uitkomsten daarvan in de gebiedsontwikkeling van de OV-knooppunten. We starten met de P+R locaties in de regio Alkmaar.	Alkmaar	(regio) Alkmaar, Dijk en Waard, PNH en NS
3. We versterken de tegenspits op de Zaancorridor door passende werkfuncties en publieksaantrekkende voorzieningen toe te voegen in de omgeving van de OV-knooppunten. We starten met het delen van goede voorbeelden en kennis over functiemenging in stationsgebieden.	Zaanstad	Zaanstad en PNH
4. We voeren samen met betrokken gemeenten het in 2023 opgestelde maatregelenpakket uit om de deur tot deur reis naar de stations op de Zaancorridor te verbeteren.	NS	NS, ProRail en PNH
5. We verkennen de implementatie van verschillende vormen van deelmobiliteit op de OV-knooppunten op de Zaancorridor.	VRA	VRA, Alkmaar, BUCH, Zaanstad, Dijk en Waard en NS





# 5. Samenwerkingsafspraken

## Corridoraanpak

Het actieprogramma Zaancorridor is één van de regionale actieprogramma's voor OV-knooppunten in Noord-Holland. Samen vormen deze actieprogramma's de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Per corridor vormen de betreffende gemeenten, provincie Noord-Holland, NS, ProRail en mogelijk andere stakeholders een samenwerkingsnetwerk waar in gezamenlijkheid afspraken worden gemaakt over de uitvoering van het actieprogramma. Andere belangrijke elementen van het samenwerkingsnetwerk zijn kennisdelen en ontmoeten (zie onderstaande figuur).

## Overlegstructuur

De voortgang van het actieprogramma bespreken we elk kwartaal in een ambtelijk overleg (AO) en (half)jaarlijks in een bestuurlijk overleg (BO) Zaancorridor. Waar mogelijk koppelen we de fysieke bijeenkomsten aan een bezoek aan van de knooppunten en/of een interessante spreker. De werkgroepen van de vijf acties komen tussentijds bij elkaar om voortgang te boeken.

## Bestuurlijk ambassadeur

Iedere corridor heeft een bestuurlijk ambassadeur. De bestuurlijk ambassadeur Zaancorridor is het externe gezicht van onze samenwerking en heeft specifiek een rol om de samenwerking in de corridor levendig te houden. De rol van bestuurlijke ambassadeur wordt door het BO Zaancorridor per bestuurstermijn vastgesteld; op dit moment is dat de gemeente Alkmaar.

## Procesmanager corridor

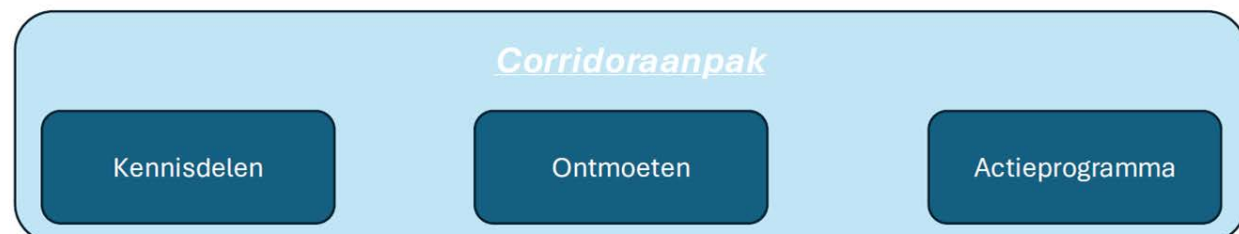
Een procesmanager van de provincie Noord-Holland bewaakt de voortgang van de gehele corridor. De procesmanager bereidt het BO voor, organiseert het AO en zit dit overleg voor, onderhoudt de contacten met de trekkers en stelt voortgangsrapportages op. De procesmanager bewaakt ook de samenhang tussen de acties. Periodiek bespreken we de voortgang van de acties, herijken we waar nodig de prioriteiten en bespreken we de gevraagde capaciteit.

## Trekkers acties

De prioritaire acties zijn voorzien van een duidelijke trekker met mandaat binnen de eigen organisatie. De trekker initieert de verdere uitwerking van de actie, mogelijk samen met andere partijen, bewaakt de voortgang van de actie en koppelt de resultaten terug aan het AO en/of BO Zaancorridor. Bij de verdeling van de trekkers heeft het AO gezocht naar een balans waarbij iedere organisatie naar rato en voldoende zichtbaar bijdraagt aan de gezamenlijk ambitie.

## Capaciteit en kosten

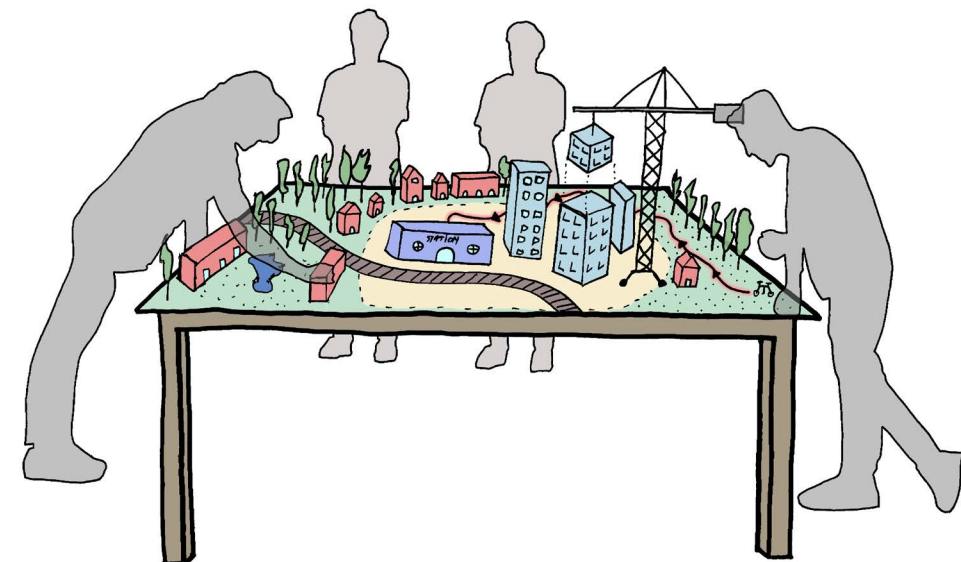
De betrokken partijen van de Zaancorridor maken capaciteit vrij voor deelname aan het AO, BO, het leveren van inhoudelijke informatie en in bepaalde gevallen het trekkerschap van acties en/of procesmanagement. Indien externe ondersteuning ingehuurd moet worden, bijvoorbeeld voor verdiepend onderzoek of een adviesrapport, wordt door de trekker van de betreffende actie een voorstel opgesteld en voorgelegd aan de betreffende werkgroep. Bij ieder voorstel wordt gekeken naar een reële verdeling van kosten tussen de (meest) betrokken partijen.



- Actuele thema's bespreken
- Ervaringen delen
- Kennisinstrumenten
- Monitoring en feiten/prestaties delen en leren gebruiken
- Gezamenlijk onderzoek
- Factsheets, dashboard

- Relatie leggen tussen netwerkontwikkeling en knooppuntontwikkeling
- Werelden bij elkaar brengen (ruimte, economie, wonen etc.)
- Locatiebezoeken, best practices

- Gericht op de OV-knoop en directe omgeving (1200m)
- Basis op orde
- Handelen op basis van data
- Onbenutte potentie
- Concreet en uitvoeringsgericht
- Meekoppelkansen
- Focus op 3-5 acties



# Bijlage I

Bij iedere actie is aangegeven waar en door wie de betreffende actie wordt opgepakt (zie onderstaande tabel). Bij acties waarbij andere gremia in the lead zijn, zoals het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord, het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en het Programma Buitenpoorten, wordt het AO/BO Zaancorridor geïnformeerd over de voortgang.

Doelen <i>Wat willen we bereiken?</i>	Strategieën <i>Hoe gaan we dat bereiken?</i>	Acties <i>Wat gaan we doen?</i>	Gremium <i>Waar wordt het opgepakt?</i>	Trekker(s) <i>Door wie wordt het opgepakt?</i>
D1. In 2030 is de vervoerwaarde op de Zaancorridor vergroot door in te zetten op meer woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen nabij de OV-knooppunten.	S1. We monitoren en duiden de ontwikkeling van de vervoersomvang en het OV-aanbod op Zaancorridor	A1. We monitoren en duiden jaarlijks met elkaar de ontwikkeling van het aantal reizigers op de Zaancorridor in relatie tot het OV-aanbod en ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, werkgelegenheid en voorzieningen.	Zaancorridor	NH
	S2. We concentreren ca. 40.000 nieuwe woningen, waarvan ca. 31.000 tot 2030, binnen een straal van 1.200 meter en 10 min. fietsen rond de OV-knooppunten			
	S3. In 2030 is de functiemix van de OV-knooppunten in Zaanstad, Alkmaar, Alkmaar Noord en Heerhugowaard minimaal 25%			
	S4. We creëren een aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat rondom de OV-knooppunten langs de Zaancorridor	A2. We versterken de tegenspits op de Zaancorridor door passende werkfuncties en publieksaantrekkelijke voorzieningen toe te voegen in de omgeving van de OV-knooppunten.	Zaancorridor	Zaanstad
	S5. We verbeteren en promoten de OV-bereikbaarheid van de toeristische hotspots langs de Zaancorridor.	A3. We ontwikkelen station Wormerveer tot een toegangspoor van het landschap, een Buitenpoort.	Programma Buitenpoorten	PNH
D2. We stimuleren duurzame en actieve mobiliteit op de Zaancorridor	S6. We gaan de automobilist verleiden om over te stappen op het OV door ervoor te zorgen dat de deur tot deur reis op de belangrijkste relaties snel, comfortabel en toegankelijk is	A4. We voeren samen met betrokken gemeenten het in 2023 opgestelde maatregelenpakket uit om de deur tot deur reis naar de stations op de Zaancorridor te verbeteren.	Zaancorridor	NS
		A5. We ontwikkelen een P+R strategie voor drie samenhangende deelgebieden op de Zaancorridor en implementeren de uitkomsten daarvan in de gebiedsontwikkeling van de OV-knooppunten. We starten met de P+R locaties in de regio Alkmaar.	Zaancorridor	Alkmaar
		A6. We stellen een corridorvisie op over parkeernormen in stationsgebieden en vertalen dit in het lokale parkeerbeleid	Lokale gebieds- ontwikkelingen	Gemeenten Zaancorridor
	S7. Stimuleren duurzame mobiliteit in gebiedsontwikkelingen rondom de OV-knooppunten	A7. We onderzoek de effecten van en mogelijke implementatie van deelmobiliteit op de OV-knooppunten	Zaancorridor	VRA
		A8. Gemeenten gaan bij het ontwikkelen van woon- en werkgebieden binnen een straal van 10min. fietsen van een OV-Knooppunten STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MAAS en Particuliere auto) als leidend ordeningsprincipe hanteren.	Lokale gebieds- ontwikkelingen	Gemeenten Zaancorridor
D3. In 2030 zijn de veiligheidsknelpunten opgeheven en is de barrièrewerking van het spoor verminderend	S8. We gaan een gezamenlijke lobby opzetten om de relevante beleidsprocessen en/of financieringsinvesteringen te beïnvloeden	A9. We stellen een lobbystrategie op om de Zaancorridor beter te positioneren en daardoor meer daad- en slagkracht te genereren richting formele bestuurlijke tafels zoals BO MIRT	Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord	Gemeenten Noord-Holland Noord
		A10. We informeren elkaar over de ontwikkelingen en deelprojecten van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Amsterdam – Alkmaar en agenderen indien nodig opgaven vanuit de Zaancorridor op de besluitvormingstafel(s) van PHS	Programma Hoogfrequent Spoor	ProRail



# Bijlage II

In deze bijlage wordt voor de vijf prioritaire acties duidelijk welke stappen er gezet moeten worden, wat de planning is, wie betrokken partijen zijn, wie de trekker van de actie is en welke capaciteit wordt gevraagd. Daarnaast is de actuele stand van zaken opgenomen (najaar 2024).

## 1. Monitoren en duiden

Actie	Trekker	Werkgroep
We monitoren en duiden jaarlijks met elkaar de ontwikkeling van het aantal reizigers op de Zaancorridor in relatie tot het OV-aanbod en ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, werkgelegenheid en voorzieningen.	PNH	PNH en NS

### Aanleiding

Bij betrokken partijen is veel ruimtelijke- en mobiliteitsdata beschikbaar, maar een samenhangend beeld ontbreekt. Door het combineren van data met betrekking tot reizen, reizigers, wonen, werken en leefbaarheid kunnen de ontwikkelingen op corridor- en knooppuntniveau worden gemonitord en geduid.

### Aanpak

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft bureau Movares in 2024 een eerste versie van een factsheet voor de Zaancorridor opgesteld. Aan de hand van deze factsheet duiden we in het AO en BO Zaancorridor de cijfermatige ontwikkelingen op corridor- en knooppuntniveau. Mocht daaruit blijken dat bepaalde ontwikkelingen niet aan de verwachtingen of gemaakte afspraken voldoen, dan kan het BO Zaancorridor besluiten of bijsturing noodzakelijk is.

### Planning

In het najaar van 2024 wordt de factsheet nog eenmaal door Movares geactualiseerd (peiljaar 2023). Tegelijkertijd start de provincie Noord-Holland een verkenning om de factsheets vanaf 2025 zelf te actualiseren en te integreren in het bestaande dashboard OV-knooppunten, inclusief mogelijk nieuwe indicatoren en/of tijdreeksen.

### Gevraagde capaciteit

De data is afkomstig van PNH en NS. Betrokken gemeenten wordt jaarlijks gevraagd om te reflecteren op de uitkomsten van de factsheet.



## 2. P+R strategie

Actie	Trekker	Werkgroep
We ontwikkelen een P+R strategie voor drie samenhangende deelgebieden op de Zaancorridor en implementeren de uitkomsten daarvan in de gebiedsontwikkeling van de OV-knooppunten.	Alkmaar	(regio) Alkmaar, Dijk en Waard en NS

### Aanleiding

Uit onderzoek van MuConsult (2023) blijkt dat er op drie plekken op de Zaancorridor samenhang is in het gebruik van P+R-locaties: tussen Heerhugowaard, Alkmaar Noord en Alkmaar, tussen Castricum en Uitgeest, en tussen de P+R-locaties in de gemeente Zaanstad. Ook in de toekomst blijft er behoefte aan P+R-locaties.

Als vervolgstap op dit onderzoek wil de regio Alkmaar een actiegerichte strategie opstellen voor de P+R-locaties van Alkmaar, Alkmaar Noord en Heerhugowaard. Het doel is dat deze P+R-locaties in samenhang functioneren en de ketenreismogelijkheden voor de regio Alkmaar verder versterken. Daarbij is het van belang dat er ook een goede afstemming is met de lopende gebiedsontwikkelingen bij deze OV-knooppunten.

### Aanpak

Door de werkgroep wordt toegewerkt naar een rapportage met daarin in ieder geval:

- Beschrijving van de samenhang van de drie locaties inclusief 'identiteit' per gebied;
- Aantal benodigde P+R-plekken per gebied;
- Vertaling van benodigde P+R plekken naar geschikte locatie(s) per gebied;
- Grove kostenramingen van de locatie(s) per gebied;
- Alternatieven per gebied bij niet haalbare plannen;
- Benodigd flankerend beleid uitgesplitst per gebied (incl. kwalitatieve beschrijving bij ontbreken);
- Concreet overzicht meekoppelkansen met andere projecten (gebiedsontwikkeling en/of verkeer.
- Aanbevelingen/lessen voor andere deelregio's die aan de slag willen met P+R.

Waar mogelijk zal de werkgroep de benodigde informatie zoveel mogelijk zelf verzamelen en opschrijven. Mocht dit niet volledig lukken kan er alsnog een bureau worden ingeschakeld. Daarnaast wordt er een bredere begeleidingsgroep ingesteld om de samenhang met lopende acties binnen de MRA te borgen.

De concept rapportage wordt besproken in Zaancorridor-verband. Het is uiteindelijk aan de gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard om de P+R strategie vast te stellen en te implementeren in de gebiedsontwikkeling van de OV-knooppunten Alkmaar, Alkmaar Noord en Heerhugowaard.

### Planning

De planning is erop gericht om tijdens het BO Zaancorridor (najaar 2024) de concept rapportage te bespreken, waarna het product in het tweede kwartaal van 2025 kan worden afgerond.

### Gevraagde capaciteit

Omdat is afgesproken dat de strategie zoveel als mogelijk door de werkgroep zelf wordt opgesteld, is met name inzet nodig van de gemeente Alkmaar, met ondersteuning van de werkgroep bestaande uit Dijk en Waard, NS en PNH (agendalid). Gedurende de opdracht zal deze werkgroep op regelmatige basis bijeenkomen. Mocht er vervolgens ook een P+R strategie voor de twee andere samenhangende deelgebieden op de Zaancorridor worden opgesteld, dan zal vanzelfsprekend ook (meer) inzet vanuit de BUCH en Zaanstad nodig zijn.



P+R terrein Alkmaar-Noord



### 3. Functiemenging

Actie	Trekker	Werkgroep
We versterken de tegenspits op de Zaancorridor door passende werkfuncties en publieksaantrekkende voorzieningen toe te voegen in de omgeving van de OV-knooppunten.	Zaanstad	Zaanstad en PNH

#### Aanleiding

Stationsomgevingen lenen zich uitstekend voor de ontwikkeling van duurzame, aantrekkelijke en levendige werklocaties met stapelbare werkfuncties. Daarmee ontstaat er meer werkgelegenheid in de regio en kan de tegenspits op de corridor worden versterkt. Ook bestemmingen met hoge bezoekersaantallen zoals onderwijsgebouwen en/of culturele voorzieningen nabij de OV-knooppunten kunnen de vervoerswaarde vergroten.

In de praktijk zien wij echter dat de focus bij dergelijke gebiedsontwikkelingen veelal op wonen ligt en dat het voor gemeenten een uitdaging kan zijn om economische functies in het programma te behouden of te krijgen. Het niet altijd aan kunnen tonen van de marktvrage en betaalbaarheid van economische functies zijn zaken waar alle gemeenten tegenaan lopen. Ook leert de praktijk dat het lastig is te bedenken wat passende economische functies zijn, passend binnen lokaal, regionaal en provinciaal beleid voor bv. detailhandel en hotels, en hoe je dat voor elkaar krijgt (zeker voor maatschappelijke voorzieningen).

#### Aanpak

Deze actie volgt een aantal stappen:

1. We starten met een nulmeting en brengen de huidige situatie binnen 1.200 meter van de OV-knooppunten in beeld. De provincie heeft in het voorjaar van met een aantal gemeenten een eerste kennissessie georganiseerd over functiemenging in stationsgebieden.
2. Het delen van bestaande en nieuwe kennis. We gaan op zoek naar inspirerende voorbeelden buiten de eigen regio hoe je op een vernieuwende en financieel haalbare manier bij OV-knooppunten werkfuncties kunt combineren met wonen.
3. Inventariseren van de opgaven en de sturingsinstrumenten; hoe verhouden de beleidswensen zich tot de situatie in de praktijk en welke instrumenten kunnen gemeenten inzetten bij het creëren van een aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat?
4. Strategie bepalen hoe we de opbrengsten van deze verkenning kunnen meenemen in de gebiedsontwikkelingen rondom de OV-knooppunten op de Zaancorridor.

#### Planning

Stappen 1 en 2 zijn in 2024 uitgevoerd. In het eerste kwartaal van 2025 bepalen we de planning voor de resterende stappen.

#### Gevraagde capaciteit

Deze actie wordt getrokken door de gemeente Zaanstad. De provincie Noord-Holland neemt deel aan de werkgroep. De tussenresultaten worden gedeeld en besproken met het AO en BO Zaancorridor.



## 4. Ketenreismaatregelen

Actie	Trekker	Werkgroep
We voeren samen met betrokken gemeenten het in 2023 opgestelde maatregelenpakket uit om de deur tot deur reis naar de stations op de Zaancorridor te verbeteren.	NS	NS, ProRail, PNH en betreffende gemeenten

### Aanleiding

In september 2021 hebben GS besloten om 2 miljoen euro vanuit het OV-fonds te reserveren voor maatregelen in Noord-Holland Noord (boven het Noordzeekanaal) op het gebied van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, goede overstapmogelijkheden (trein, bus, fiets) en het verbeteren van stationsomgevingen. Ook NS investeert 2 miljoen euro in projecten ter verbetering van de deur-tot-deurreis in Noord-Holland Noord.

### Aanpak

In het voorjaar van 2023 hebben de provincie Noord-Holland en NS, in afstemming met de betrokken gemeenten en ProRail een lijst opgesteld van projecten die voldoende zijn uitgewerkt om een concrete financiële bijdrage aan toe te kennen. Daarnaast dient er zicht te zijn op realisatie of aanbesteding van de projecten binnen vijf jaar na subsidieverstrekking. Een groot gedeelte van de geselecteerde projecten uit deze eerste tranche maakt onderdeel uit van de Zaancorridor.

### Planning

De uitvoering van de projecten uit deze eerste tranche staat gepland voor 2024-2027. Om aanspraak te maken op de gereserveerde middelen van PNH moeten gemeenten een subsidieaanvraag bij de provincie indienen. In 2025 wordt de lijst geactualiseerd en zal PNH ook besluiten over het mogelijk openstellen van een tweede tranche projecten.

### Gevraagde capaciteit

Zowel vanuit NS als de provincie is er budget beschikbaar gesteld om de geselecteerde maatregelen uit te voeren. In overleg met de betreffende gemeenten en ProRail wordt er nog gevraagd voor aanvullende cofinanciering indien noodzakelijk. Het kan zijn dat er extra capaciteit vanuit gemeenten nodig is om ook de maatregelen gereed te kunnen maken voor de uitvoering (bijv. moet er nog een ontwerp gemaakt worden waar wat precies moet komen? En is daar dan vanuit de gemeente capaciteit voor om dit te doen?). Dit wordt met de betreffende gemeente onderling besproken.

Locatie	Type project	Type maatregel	Middelen
Alkmaar	Optimaliseren ketenreis	Realiseren hubs Alkmaar en Alkmaar Noord	PNH
Alkmaar	Fietsparkeren	Plaatsing validatiesysteem en casco-aanpassingen bij invoering eerste 24 uur gratis regime	NS
Beverwijk	Fietsparkeren	Plaatsing validatiesysteem en bijdrage aan benodigde infra aanpassingen bij invoering eerste 24u gratis regime	NS
Heemskerk	Verbeteren stationsomgeving	Herinrichting stationsplein westzijde	PNH
Heerhugowaard	Optimaliseren ketenreis	Uitbreiden fietsparkeren	PNH
Heerhugowaard	P+R	Plaatsing PMS-systeem t.b.v. regulering P+R terrein	NS
Heiloo	Optimaliseren ketenreis	Uitbreiden fietsparkeren	PNH
Hoorn	Optimaliseren ketenreis	Uitbreiden fietsparkeren noordzijde station	PNH
Hoorn	Fietsparkeren	Plaatsing ZSF-systeem (Zelf Service Fietsenstalling)	NS
Regio	OV-fiets	Uitrol minimaal 2 nieuwe uitgifte locaties, prioriteit Wormerveer en Zandijk Zaanse Schans	NS
Regio	OV-fiets	Uitrol 2 nieuwe uitgifte locaties, bijv. Koog aan de Zaan, Purmerend Weidevenne en/of Zaanse Schans	NS
Regio	P+R	Vergroening P+R op diverse locaties	NS
Regio	P+R	Plaatsing (extra) laadpalen op P+R in eigendom NS	NS
Schagen	Optimaliseren ketenreis	Uitbreiden P+R station	PNH
Schagen	P+R	Aankoop grond t.b.v. uitbreiding P+R en desinvestering huur	NS
Uitgeest	Optimaliseren ketenreis	Herinrichting Anna van Renesselaan/plein	PNH
Zaanstad	P+R	Plaatsing PMS-systeem t.b.v. regulering P+R terrein Wormerveer	NS
Zaanstad	Optimaliseren ketenreis	Uitbreiden fietsparkeren station Krommenie-Assendelft	PNH



## 5. Deelmobiliteit

Actie	Trekker	Werkgroep
We verkennen de implementatie van verschillende vormen van deelmobiliteit bij de OV-knooppunten op de Zaancorridor.	VRA	VRA, NS, Alkmaar, BUCH, Zaanstad, Dijk en Waard

### Aanleiding

Een van de manieren om duurzame en actieve mobiliteit op de Zaancorridor te stimuleren is door in te spelen op ontwikkelingen en trends op het gebied van deelmobiliteit. Dit doen we door ons te verdiepen in nieuwe vraagstukken en van elkaar te leren qua beleid en qua opgave. Daarmee kunnen we tegemoet komen aan de wensen van de reiziger.

### Aanpak

In enkele sessies hebben de deelnemende partijen achtereenvolgens bepaald welke vormen van deelmobiliteit beschikbaar zijn en is een aantal onderzoeksvragen opgesteld om mogelijkheden in beeld te brengen.

Deze onderzoeken richten zich op het geografische gebied van de betreffende partijen, maar niet op specifieke corridors. De partijen bekijken met behulp van enkele vragen hoe de acties elkaar kunnen versterken.

- Is er een kans om met dit actiepunt aan te sluiten op vergelijkbare onderzoeken van de Vervoerregio en Provincie?

Op dit moment ligt het aanbod van deelmobiliteit vooral bij de markt. Met behulp van een vragenlijst aan (potentiële) aanbieders onderzoeken we hoe de relatie is tussen bestaande vormen van deelmobiliteit bij de stations en het reizen met de trein inclusief recreatieve en zakelijke markt. Vormen van deelvervoer die geen herkomst of bestemming bij een station hebben, dragen niet direct bij aan de Zaancorridor en laten we buiten beschouwing.

- Onderzoeksvraag: welke vormen van deelmobiliteit worden gebruikt voor of na het reizen met de trein?

Wanneer duidelijk is wat de potentie van deelmobiliteit is en welke vormen van deelmobiliteit het meest bijdragen aan de ketenreis met de trein, zullen gesprekken met de aanbieders gevoerd kunnen worden. Naast de provincie-brede aanpak is vanuit Zaancorridorverband een uitwerking per station denkbaar (bijvoorbeeld in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst gevolgd door een aanbesteding).

- Onderzoeksvraag: op welke manier kunnen we als partijen de regie nemen om daadwerkelijk tot implementatie te komen?

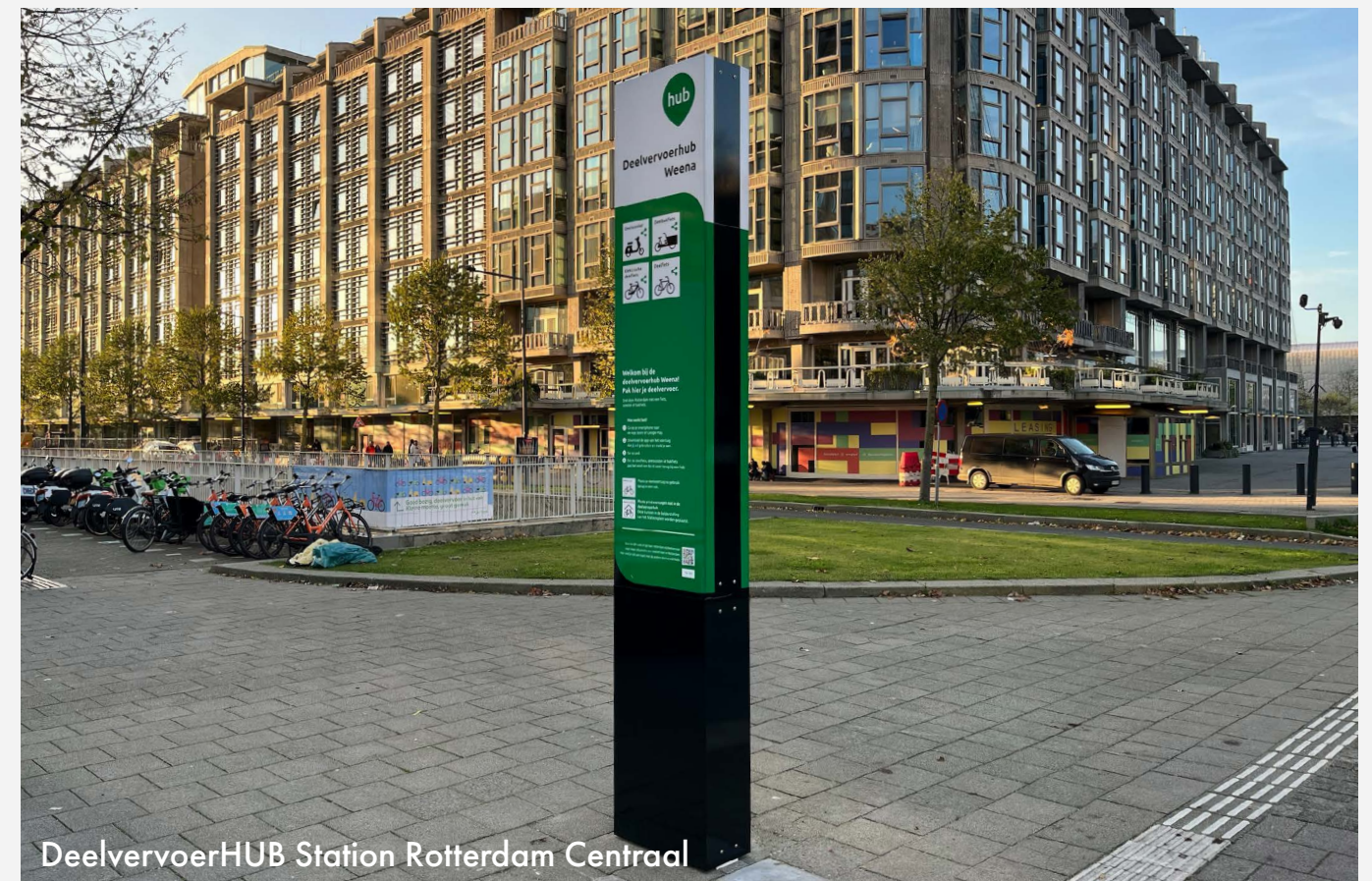
Op basis van de antwoorden op de eerste twee vragen brengen we in een sessie in beeld in hoeverre we de regie willen nemen benoemen we enkele mogelijkheden daartoe.

### Planning

- Q4 2024: gesprekken met aanbieders deelmobiliteit en met initiatieven vanuit PNH en Vervoerregio.
- Q4 2024 sessie met gemeenten, PNH en Vervoerregio over oplossingsrichtingen.
- Q1 2025 uitwerking van de bepaalde richting.

### Gevraagde capaciteit

De taken bestaan vooralsnog uit het gezamenlijk schrijven van stukken en enkele sessies. Voor de deelnemende partijen is dat ca 1-2 uur per week, te vervullen met eigen capaciteit. Op basis van de te kiezen oplossingsrichting kan dit veranderen.



DeelvervoerHUB Station Rotterdam Centraal

# Bijlage III

## Overzicht relevante documenten (per thema)

### 1. Gebieds-/knooppuntontwikkeling

- Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard (oktober 2020)
- Gebiedsplannen Bereikbare Steden: Alkmaar en Zaanstad (oktober/november 2021)
- Ontwikkelbeeld Zaancorridor 2040 (november 2021)
- Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar (december 2021) + addendum ontwikkelkader (verwacht medio 2025)
- Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord (december 2021) + addendum ontwikkelkader (verwacht medio 2025)
- Handelingsperspectieven OV-knooppunt Alkmaar, Heerhugowaard, Zaandam Kogerveld en Zandijk Zaanse Schans
- Ontwikkelplan OV-knoop Dijk en Waard (2024)

### 2. Mobiliteit

- Regionaal Toekomstbeeld OV 2040 Noord-Holland en Flevoland (november 2019)
- Bereikbaarheidsvisie NHN (april 2021)
- Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 (november 2022)
- Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) regio Alkmaar 2023-2025 (oktober 2023)
- Hubstrategie PNH (oktober 2023)
- Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord (januari 2024)
- Regionale Investeringsagenda (RIA) regio Alkmaar (mei 2024)
- Visie publieke mobiliteit PNH (juni 2024)

### 3. Wonen

- Woondeal Noord-Holland Noord 2.0 incl addendum (maart 2023)
- Woondeal MRA (maart 2023)
- Actieagenda Wonen en Versnellen Woningbouw 2024-2028 (juli 2024)

### 4. Economie

- Economische Agenda Noord-Holland Noord (maart 2024)
- Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025 (laatste herijking: maart 2024)

### 5. Overig

- Verstedelijkingsconcept 2050 MRA (november 2021)
- Focusagenda regio Alkmaar 2024-2028. Regionale agenda energie, wonen en bereikbaarheid (oktober 2023)
- Analysedocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (november 2023)