

COMPANEN

Addendum bij woondeal
Noord-Holland Noord:
regiospecifieke woon- en
mobiliteitsopgaven



WESTFRIESLAND

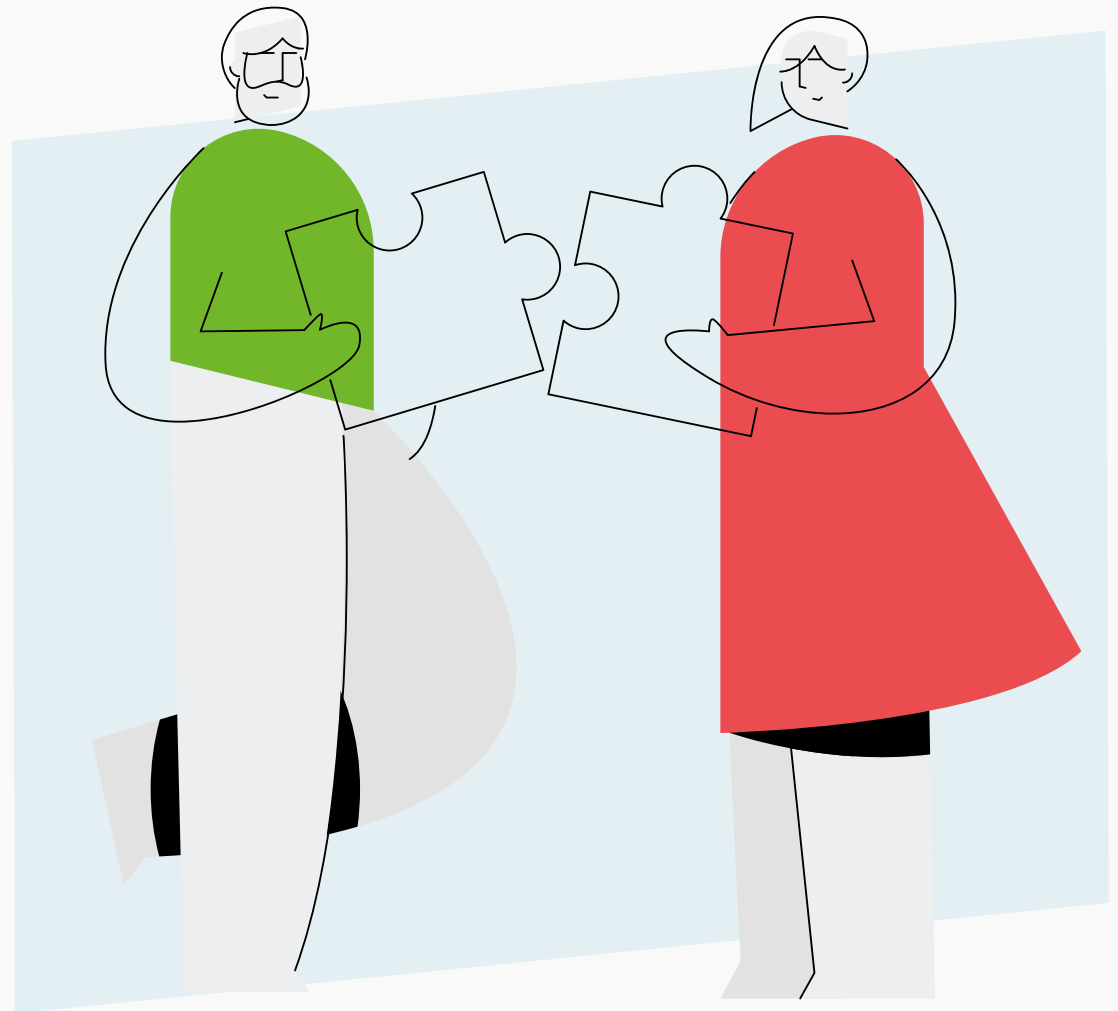


WONINGMAKERS
NEDERLAND

Regio Noord-Holland Noord

25 oktober 2022

Definitief concept 2.5



Ontrafel de trend. **Kijk vooruit.**

DATUM	25 oktober 2022
TITEL	Addendum bij woondeal Noord-Holland Noord: regiospecifieke woon- en mobiliteitsopgaven
OPDRACHTGEVER	Regio Noord-Holland Noord
AUTEUR(S)	Bram Klouwen Jan van Deursen
PROJECTNUMMER	2361.103
STATUS	Definitief concept

Ontrafel de trend.
Kijk vooruit.

Tivolilaan 205
6824 BV Arnhem
Postbus 1174
6801 BD Arnhem

www.companen.nl
info@companen.nl
026 351 25 32

KvK-nummer: 09035291
BTW-nummer: NL001826517B01

Inhoud

Addendum bij woondeal Noord-Holland Noord	4
Bijlage 1: inventarisatie maatregelen per versnellingsplan	12
Bijlage 2: Financiële opgave infrastructurele maatregelen	26
Bijlage 3: Methodiek financiële onderbouwing	31

Addendum bij woondeal Noord-Holland Noord

Inleiding

De regio Noord-Holland Noord levert een belangrijke bijdrage aan het oplossen van de woningnood; in de eigen regio, maar ook voor een deel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Daartoe sloten de gemeenten en provincie in Noord-Holland Noord in 2020 de Woondeal. Zij spraken af tot 2030 minimaal 40.000 woningen te bouwen en tot 2040 minimaal 63.000. Noord-Holland Noord biedt snelle ontwikkelkansen en voldoende locaties voor een pallet aan onderscheidende urbane, groenstedelijke en landelijke woonmilieus, met appartementen en gezinswoningen. Woonmilieus die nabij historische stadskernen, polders en duingebieden liggen. De regio kenmerkt zich door een krachtige economie die is verweven met die van de MRA. En met innoverende economische clusters, zoals de maritieme sector in Den Helder en de agriport langs de A7. Noord-Holland Noord, en met name het zuidelijk deel van de regio, zijn goed bereikbaar als onderdeel van het daily urban system van de MRA, maar ook met de rest van Nederland. Via de Zaanse Corridor, Hoornse corridor en de Helderse Lijn is er een dagelijkse forensenstroom van meer dan 100.000 mensen. De basis voor versnelling van het woningbouwprogramma is daarmee op orde. Maar voor die basis is wel versteviging nodig. Locaties moeten versneld een harde status krijgen, zodat de bouw kan starten. Tegelijkertijd zijn investeringen in het optimaliseren en verduurzamen van de infrastructuur nodig om de regio bereikbaar te houden. Denk aan het opheffen van spoorse doorsnijdingen, het opwaarderen van stations en stationsgebieden en het investeren in nieuwe vormen van duurzame mobiliteit. Zo optimaliseren we als gemeente en regio het gebruik van het wegennet zoveel als mogelijk en

Woondeal Noord-Holland Noord samengevat

Met woningbouw van 63.000 woningen, waarvan minimaal 40.000 tussen 2020 en 2030, draagt Noord-Holland Noord bij aan de groeiende woningvraag door regionale bevolkingsgroei en huishoudensverdunding. En aan de vraag uit de MRA. De regio biedt een variatie aan woonmilieus en kwalitatief goede en ruime woningen, vlakbij groen en natuurgebieden op ongeveer een half uur afstand van Amsterdam. Door optimalisatie van bestaande infrastructuur kan woningbouw snel gerealiseerd worden. De woningbouw vindt tot 2040 met name plaats in:

- Alkmaar: 17.500 aan kanaaloevers en overige binnenstedelijke locaties
- Hoorn: 12.000 woningen (Holenkwartier, Poort van Hoorn etc.)
- Dijk en waard: 7.000 woningen (Stationspark)
- Heiloo/Castricum Limmen: 2.500 woningen in de Zandzoom
- Den Helder: 1.500 woningen
- Zoeklocaties Oostelijk op de lijn Hoorn-Enkhuizen: circa 4.000 woningen
- Zoeklocaties aan de Noordelijke Lijn Alkmaar Den Helder: circa 3.000 woningen in Schagen en Hollands Kroon, waarbij aanvullend nog 2.000 woningen in zoekgebied Schagen waaronder Schagen Oost worden verkend. In de kernen rond de A7 worden nog nadere gebiedsontwikkelingen verkend.

Naast deze grote locaties worden ook elders in de regio woonmilieus toegevoegd (15.000 woningen totaal) met oog op het aanbrengen van variatie in het aanbod.

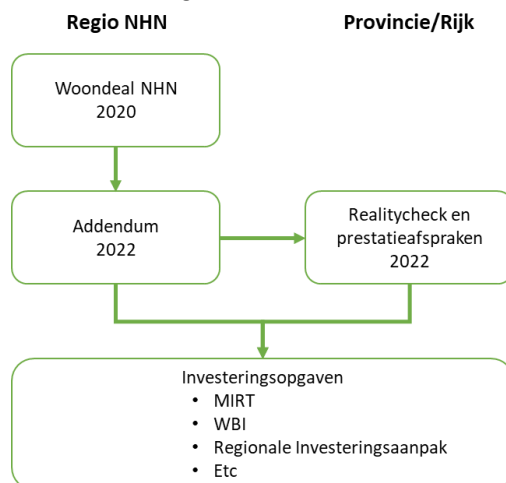
Bij het bouwen van woningen zet de Regio vanuit haar Woondeal in op:

- Klimaatadaptatie, circulair en natuurinclusief bouwen, biobased bouwen en de energietransitie.
- Doorstroming: iedere nieuwe woning brengt meerdere verhuisbewegingen op gang.
- Betaalbare woningen voor starters, doorstromers en alleenwonenden.
- Borgen van de bereikbaarheid van de steden en kernen door een focus op bouwen bij OV-/mobiliteitsknooppunten.
- Flexwoningen waar permanente bouw (nog) moeilijk is.

voldoen we aan de eisen van het klimaatakkoord en een gezonde leefomgeving door CO₂-uitstoot te verminderen.

De Woondeal Noord-Holland Noord is door de partners aangeboden aan de minister. Het oplossen van de woningnood lukt alleen als alle lichten rond planontwikkeling op groen staan. Dat vraagt inzet van gemeenten, provincie en Rijk. Daarom heeft het Rijk de regiopartners gevraagd om de Woondeal aan te vullen met regiospecifieke opgaven om het doel (40.000 woningen tot 2030) te kunnen realiseren. Het nieuwe kabinet focust nog meer op snelle woningbouw. De Woondeal Noord-Holland Noord loopt daarmee vooruit op de ordening die de minister voorstelt. En sluit goed aan bij het proces richting de Woondeals die Provincies in heel Nederland met de Regio's voor 1 januari 2023 gaan sluiten (zie figuur onder).

Figuur: Schematisch overzicht aansluiting Woondeal NHN 2020 bij traject Nationale Woon- en Bouwagenda



Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord samengevat

In haar bereikbaarheidsvisie van 2021 werkte de regio uit wat nodig is voor het bereikbaar houden van de Regio op basis van de verwachte groei van bedrijvigheid en (extra) woningbouw. De zuidflank van de regio, rondom Alkmaar en Hoorn vormen daarbij twee belangrijke scharnierpunten tussen Noord-Holland Noord en de MRA. Voor de bereikbaarheid van heel Noord-Holland Noord heeft daarom het verbeteren van de Zaancorridor en de Hoornse Lijn corridor prioriteit:

- Voor de Zaancorridor gaat het om:
 - ontwikkelen van de knooppunten (stations) Alkmaar en Heerhugowaard (onder andere om een tegenpendel op gang te brengen);
 - realiseren van ongelijkvloerse spoor kruisingen;
 - verbeteren van de aansluiting van de corridor op regionale netwerken voor fiets, OV en auto, waaronder een toekomstbestendige Ring Alkmaar die autoverkeer op de Ring en de A9 zoveel mogelijk afvangt;
 - inzetten op duurzame modaliteiten door verbetering en toevoeging van OV- en fietsinfrastructuur.
- Voor de Hoornse lijn gaat het om:
 - ontwikkelen van het knooppunt Poort van Hoorn door het toevoegen van woningen en ruimte te bieden aan bedrijvigheid (onder andere om een tegenpendel op gang te brengen);
 - verbeteren van de aansluiting op het regionale wegennetwerken voor (snelle elektrische) fiets, OV en auto;
 - inzetten op duurzame modaliteiten door verbetering en toevoeging van OV- en fietsinfrastructuur.

In grote delen van Noord-Holland Noord blijft de auto een belangrijke rol vervullen vanwege afstanden en te weinig passagiers voor OV: het daily rural system van de regio. Hiervoor is een duurzaam, robuust, veilig en betrouwbaar verkeerssysteem nodig dat aandacht heeft voor de auto en innovatieve vormen van OV. Maar dat ook het gebruik van de (elektrische) fiets door snel- en doorfietsroutes stimuleert. Koppeling van dit daily rural system aan de Zaanse en Hoornse corridors vergroot de bereikbaarheid van heel Noord-Holland Noord.

Bij het uitwerken van de maatregelen in de bereikbaarheidsvisie hanteren de Noord-Holland Noordse gemeenten de Ladder van Verdaas:

1. verminderen van verkeersbewegingen;
2. inzetten op duurzame mobiliteit (meer OV, fietsen en duurzame materialen);
3. optimaliseren door de bestaande infrastructuur beter te benutten;
4. aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Zo zetten de gemeenten in op efficiënte investeringen in het optimaliseren van de bestaande bereikbaarheidsinfrastructuur, verminderen van de uitstoot van CO₂ en het realiseren van gezonde, groene en prettige woonmilieus (grotendeels nabij OV-knooppunten).

Doel addendum

Vermindering van de woningnood en verduurzaming van de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord gaan hand in hand. Dit addendum geeft de prioriteitstelling inzet om hier op in te spelen. Het addendum maakt duidelijk welke inzet van gemeenten, provincie en Rijk hiervoor noodzakelijk en urgent zijn. Alleen samen krijgen we dit voor elkaar. Als samenwerkende gemeenten en provincie willen we op basis van het addendum met het Rijk nadere afspraken hierover maken.

Inventarisatie van regiospecifieke woon- en mobiliteitsopgaven

Er is een onlosmakelijke relatie tussen wonen en mobiliteit. De realisatie van de Woondeal slaagt alleen als die gelijk oploopt met verbetering van bereikbaarheid. Daarom hebben de gemeenten en provincie een adviesbureau¹ gevraagd een goed onderbouwde analyse te maken van de grootschalige gebiedsontwikkelingen in de regio en de samenhangende mobiliteitsopgaven. Er is gebruik gemaakt van de provinciale Planmonitor Wonen, het programma Bereikbare Steden, de regionale Woonakkoorden, en de bereikbaarheidsvisie met uitvoeringsprogramma NHN². In bijlage 1 is deze inventarisatie per gebied uitgewerkt.

De regio draagt met de realisatie van 40.000 woningen tot 2030 bij aan de regionale, provinciale en nationale woningbouwopgaven, en neemt daarmee een groter deel voor haar rekening dan haar 'reguliere aandeel' op basis van de woningbehoefteprognose die de Provincie Noord-Holland heeft uitgevoerd. De inventarisatie laat zien dat een hogere woningbouwambitie gecoördineerde

¹ Adviesbureau Companen ondersteund door Decisio

samenwerking vraagt en alleen lukt als gemeenten, provincie en Rijk ieder hun bijdrage leveren. Hoe we dit kunnen bereiken werken we hieronder uit.

Randvoorwaardelijke regiospecifieke woon- en mobiliteitsopgaven

Door een belangrijke bijdrage aan de Nationale Woon- en Bouwagenda te leveren, de bereikbaarheid te verbeteren en te verduurzamen kunnen we inwoners een passende, gezonde leefomgeving bieden met schone lucht, en een gezonde leefstijl. Vanuit de inventarisatie blijken er voor de regio vier cruciale opgaven zijn om dit doel te bereiken:

- Opgave 1: vergroten van de realisatiecapaciteit voor woningbouw
- Opgave 2: versterken en verduurzamen van de regionale bereikbaarheid
- Opgave 3: oplossen complexe gebiedsontwikkelingen
- Opgave 4: versterken van organisatie en personele inzet

Per opgave is aangegeven wat hierbij de noodzakelijke inzet is vanuit de regionale partners: gemeenten en provincie. En welke gerichte inzet van het Rijk nodig is om het doel te kunnen bereiken.

Opgave 1: vergroten realisatiecapaciteit woningbouw

De plancapaciteit is in aantallen voldoende, maar nog grotendeels onzeker. Veel plannen hebben nog geen 'planologische status', omdat ze nog in de verkenningsfase zitten. Om de minimaal 40.000 woningen in de periode 2020 tot 2030 te realiseren, moet de planologische status geborgd zijn via een vastgesteld bestemmingsplan. Zo kan vertraging of planuitval zoveel mogelijk worden voorkomen.

² De bereikbaarheidsvisie en uitvoeringsprogramma NHN zijn nog niet bestuurlijk vastgesteld als gevolg van de gemeenteraadsverkiezingen van 16 maart 2022.

Tabel 1: realisatie en plannen Noord-Holland Noord 2020 tot 2030 (met doorkijk na 2030)

	Regio Alkmaar	Kop van Noord-Holland	West- Friesland	Totaal
Gebouwde woningen 2020-2021	3.554	1.618	2.059	7.231
Harde plancapaciteit* 2022 tot 2030	8.560	3.308	3.872	15.740
Plancapaciteit (overig) 2022 tot 2030	16.697	5.384	8.365	30.446
Plancapaciteit vanaf 2030	9.263	2.466	3.367	15.096
Totaal 2020 tot 2030 (Bouw en plannen)	28.811	10.310	14.296	53.417

*Plannen met een harde planologische status (vastgesteld bestemmingsplan)

Bron: plancapaciteit.nl (provincie Noord-Holland, mei 2022), CBS

Het aantal plannen lijkt voldoende. Echter, slechts 34% van de plannen voor 2030 is te kenmerken als onherroepelijk. De regio wil snel doorpakken door meer plannen hard en daardoor realiseerbaar te maken. Dat wil niet zeggen dat alle harde plannen ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. Goede monitoring om tijdig op planuitval in te spelen is dan ook cruciaal.

Wat doen gemeenten, provincie en marktpartijen zelf

1. Gemeenten, provincie en marktpartijen zetten zich samen in om de bestaande plancapaciteit versneld hard te maken; tot 130% van de te bouwen 40.000 woningen zodat planuitval opgevangen kan worden (adaptief vermogen). Ook zetten we ons in om harde plannen gerealiseerd te krijgen en als dit niet lukt deze plannen te de-prioriteren.
2. Gemeenten en provincie monitoren de realisatiecapaciteit (opgave Woondeal versus plancapaciteit en feitelijke realisatie), waardoor zij

adaptief kunnen reageren op veranderingen in plannen. Bijvoorbeeld door gerichte extra inspanning om projecten los te trekken met hulp van de Provinciale Bouwambassade en de Circulair bouwexpert. Of door verschuiving van plancapaciteit tussen gemeenten. We streven naar het gebruik van één monitoringsysteem (Primavera) in de regio vanaf 1 januari 2023.

Opgave 2: versterken en verduurzamen van de regionale bereikbaarheid

Bij het realiseren van woningbouw in de regio is mobiliteit en bereikbaarheid een noodzakelijke randvoorwaarde. Dit speelt op twee niveaus:

- In de eerste plaats gaat het om de verbindingen binnen de regio die als gevolg van extra woningbouw dicht zullen slibben. Dit speelt met name op de grote verkeersaders waar doorstroming essentieel is (denk aan de ring Alkmaar, de A9 en de A7). Maar ook op regionale wegennetten waar weinig ruimte is voor meer verkeersbewegingen (denk bijvoorbeeld aan het wegennet in West Friesland of de verkeersveiligheid rondom de N9, N99, N250 richting Den Helder). De oplossing voor deze bereikbaarheidsknelpunten zit met name in het verduurzamen van mobiliteit. Hierbij volgen we de Ladder van Verdaas:
 - a. verminderen van vervoersbewegingen;
 - b. inzetten op duurzame mobiliteit;
 - c. beter benutten van de bestaande infrastructuur;
 - d. aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Wij als gemeente en regio vullen dit in door inzet op de trein, snelle busverbinding en/of verbetering van fietsvoorzieningen. Daarmee vangen we mobiliteit af en leveren zo een bijdrage aan de doorstroming op bestaande wegen. Daarnaast draagt dit bij aan de doelstellingen uit het klimaatakkoord en het realiseren van een gezonde leefomgeving.

- In de tweede plaats gaat het om de verbinding van de regio met belangrijke voorzieningen- en werkgelegenheidsfuncties in de MRA. En in het bijzonder om de verbinding met het Zuidas-Dock waar wordt gewerkt aan de bereikbaarheid van Amsterdam, wat noodzakelijk is met het oog op het goed functioneren van het spoorstelsel in Noord-Holland Noord. Met het oog op verduurzaming ligt het zwaartepunt hier op de spoorverbindingen langs de Hoornse Lijn-corridor en de Zaancorridor. Deze corridors zijn essentieel voor het faciliteren van duurzaam woon-werkverkeer. Door via economisch beleid rondom stations ruimte te bieden aan dienstverlenende bedrijven ontstaat een voor de exploitatie noodzakelijke tegenpendel. Wonen, bereikbaarheid en economie lopen hierin samen op.

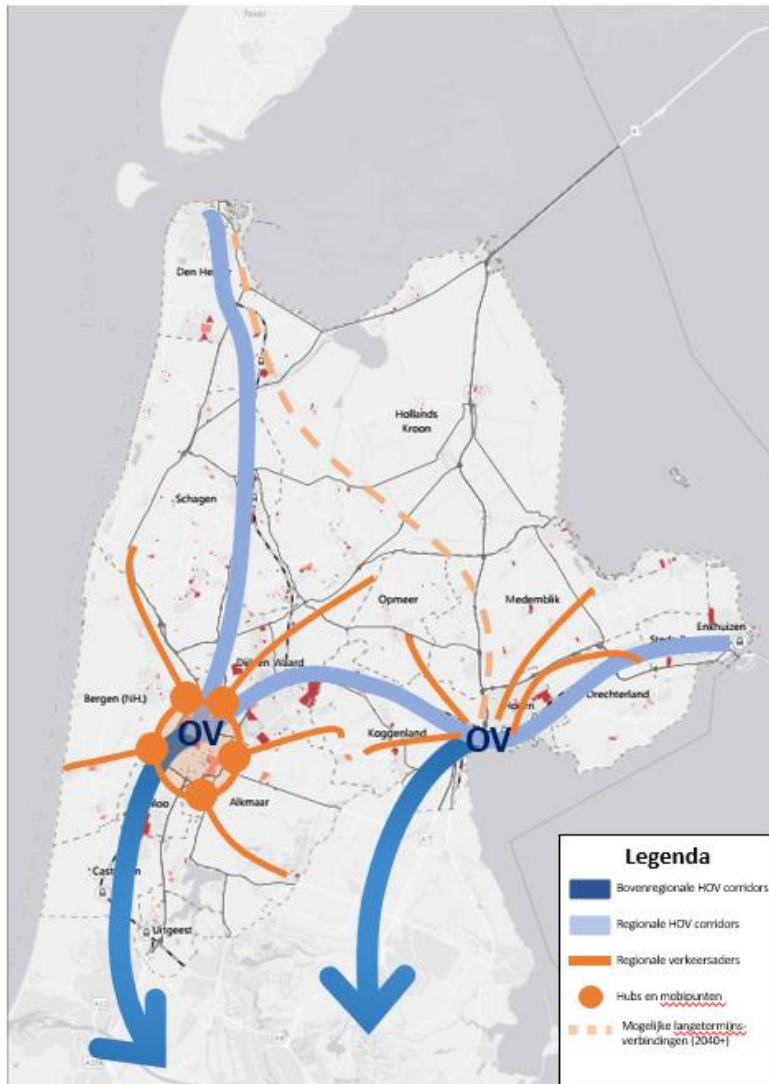
Beide niveaus vragen aandacht en haken op elkaar in aan de zuidzijde van Noord-Holland Noord, rondom Alkmaar en Hoorn. Op de kaart op de volgende pagina is dit regionale 'mobiliteitsconcept' uitgewerkt.

Wat doen gemeenten en provincie zelf

3. Om de directe (negatieve) effecten van locatieontwikkeling op de bereikbaarheid te beperken, benutten gemeenten zoveel mogelijk hun verhaalmogelijkheden binnen gebiedsexploitatie. Waar dit onvoldoende is, of waar maatregelen effect hebben voor meerdere locaties, wordt gezocht naar alternatieve financieringsmogelijkheden (bijvoorbeeld Wbi-gelden of gelden uit het Actieplan Wonen van de Provincie). Naast locatiespecifieke maatregelen zetten gemeenten en provincie in eerste instantie in op algehele bereikbaarheid per fiets en het OV evenals de verbinding daartussen (versterken van de visgraat regionale bereikbaarheid). Aanpak van weginfrastructuur is hierop aanvullend en gebeurt indien nodig. Smart mobility en ketenreioptimalisatie (aansluiting op stadsrandhubs mobipunten en vervolgens richting OV-knooppunten) wordt gefaciliteerd conform de bereikbaarheidsvisie. Met deze aanpak

vangt de regio mobiliteit af en beperkt zij de belasting van het hoofdwegennet. Gemeenten en provincie werken dit uit in hun begroting en zoeken daarbij gericht naar aanvullende middelen als Nationaal Toekomstbeeld Fiets, het programma provinciale doorfietsroutes, of EU-fondsen. De Rijksbijdragen werken we hierna uit.

Figuur: illustratie regionaal mobiliteitssysteem Noord-Holland Noord



4. De gemeenten in Noord-Holland Noord werken vanuit hun economisch beleid aan het vergroten van werkgelegenheid nabij OV-knooppunten, ter voorkoming van pendel en versterking van tegen-spits op de corridors.

Noodzakelijke bijdrage Rijk

Om woningbouw versneld te kunnen realiseren en tegelijkertijd te bouwen aan blijvende duurzame bereikbaarheid van de regio, is op de volgende onderdelen de inzet vanuit het Rijk een randvoorwaarde. Zonder deze inzet is de Woondeal Noord-Holland Noord slechts beperkt uitvoerbaar.

5. Vanuit het MIRT worden periodiek afspraken gemaakt met het Rijk over de bijdrage van het Rijk aan de regionale bereikbaarheid. Dit betreft aanpassing van de hoofdinfrastructuur van de Helderse Lijn (Alkmaar-Schagen-Den Helder) en de West-Friese Lijn (Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen) zodat de bereikbaarheid van de hele regio geborgd is.
6. Extra woningbouw is alleen mogelijk als het regionale 'bereikbaarheidssysteem' in alle facetten versterkt is. Daarom vragen de gemeenten en provincie aan het Rijk een noodzakelijke bijdrage aan de regionale bereikbaarheid door versterking van de corridors:
 - a. optimaliseren van de Hoornse Lijn-corridor, met daarbinnen het stationsgebied Hoorn als OV-knooppunt en belangrijke hub voor West Friesland, en delen van de Kop van Noord-Holland;
 - b. optimaliseren van de Zaancorridor/Helderse lijn, met OV-knooppunt Alkmaar, OV-knooppunt Dijk en Waard en de bereikbaarheid van de Kop;
 - c. afvangen van mobiliteit en efficiënter gebruik maken van de Ring Alkmaar, zodat deze draaiende blijft en bijdraagt aan realisatie van stadsrandhubs/mobipunten. En zo verbinding met heel Noord-Holland Noord en aansluiting op de corridors mogelijk maakt.

Deze noodzakelijke inzet vraagt een geschatte totale investering van het Rijk van inmiddels ongeveer 350 miljoen euro, waarvoor binnen de regio

geen dekking is³. Dit zit met name in kosten rondom de scharnierpunten Alkmaar en Hoorn. Rondom scharnierpunt Alkmaar gaat het om een geschatte investering van 178-240 miljoen euro, Rondom scharnierpunt Hoorn is dit ongeveer 116 miljoen euro. Voor een overzicht van de financiële inzet, zie bijlage 2.

Opgave 3: oplossen complexe gebiedsontwikkelingen

Veel gebiedsontwikkelingen worden vertraagd door gebrek aan stikstofruimte; zeker sinds de aanpassing van de rekenmethodiek per 20 januari 2021. Maar ook door complexe aansluiting op warmtenetten en beperkte netcapaciteit bij Liander. Op dit moment zijn nieuwe aansluitingen moeilijk of niet mogelijk. Hierdoor stagneren naast woningbouw ook bedrijfsverplaatsingen en daarmee transformaties die woningbouw mogelijk maken.

Wat doen gemeenten en provincie zelf

7. De gemeenten geven prioriteit aan woningbouw bij OV-knooppunten en stimuleren lopen en fietsen als onderdeel van de ketenreis. Hierdoor moet de stikstofuitstoot als gevolg van verplaatsingen beperkt blijven. In dit licht stimuleren de gemeenten ook slimme mobiliteitsoplossingen (smart - mobility) en circulaire- en biobased-bouwconcepten. Ook stimuleren we bouwen met bouw hubs en het gebruik van elektriciteit (in plaats van dieselgeneratoren) om de stikstofuitstoot bij nieuwbouw tot een minimum te beperken.
8. De provincie werkt aan een plan van aanpak voor stikstofruimte, om daarmee ook woningbouw mogelijk te houden.

³ Eerdere, meer globale ramingen vielen lager uit. Het bedrag is echter gestegen door met name hogere bouwkosten en extra noodzakelijke investeringen. Ook de bedragen genoemd in dit addendum zijn door sterk gestegen inflatie aan verandering onderhevig.

9. De provincie werkt samen met de gemeenten en Liander aan een aanpak voor netcapaciteit.

Noodzakelijke bijdrage Rijk

10. Acute en kordate inzet van de coördinerend Minister van Natuur en Stikstof is nodig om woningbouw mogelijk te houden. De gemeenten en provincie bieden de minister aan experimenten vorm te geven in het licht van woningbouw en stikstofaanpak.
11. Regie van de minister van Economische Zaken is nodig om knelpunten door tekort aan netcapaciteit snel op te lossen voor versnelling van de woningbouw. Naast uitbreiding van de capaciteit gaat het ook om het toestaan van andere oplossingen die een efficiënter gebruik van de netcapaciteit mogelijk maken. Dit kan door het aanpassen van wetgeving en toestaan dat Liander ook andere oplossingen mag faciliteren.

Opgave 4: versterken organisatie en personele inzet

Er is regiobreed en nationaal een gebrek aan menskracht. Dit speelt bij bouwers, corporaties en overheden op allerlei niveaus (van planbegeleiding tot vergunningverlening) en specialismen (zoals planeconomen en verkeerskundigen). Daarnaast zijn er veel beleidsdoelen vanuit verschillende sectoren en overheden. De opeenstapeling van eisen kan zorgen voor vertraging. We moeten sneller, maar ook betaalbarer, duurzamer en klimaatadaptiever bouwen. Hiervoor is een evenwichtige weging van doelen nodig. We moeten versnippering van aandacht voorkomen om focus op kansrijke ontwikkelingen te houden.

Wat doen gemeenten, provincie en marktpartijen zelf

12. Gemeenten en provincie geven prioriteit aan grotere woningbouwontwikkelingen van 200 woningen of meer nabij OV-knooppunten. Overheden werken hieraan samen vanuit de gemeenschappelijke doelen uit de Woondeal en de bereikbaarheidsvisiedoelen. Hierbij staan realisatie van woningbouw en het stimuleren van smart mobility centraal.
13. Gelet op de brede personeelskrapte is het voor gemeenten en provincie essentieel om efficiënter te werken. Hiertoe zullen zij hun procedures verder stroomlijnen, in afstemming met marktpartijen. Bovendien zullen gemeenten hiertoe expertise en menskracht delen.

Noodzakelijke bijdrage Rijk

14. Van het Rijk vragen we verankering van efficiëntere planologische procedures.
15. Inzet van de provinciale flexpools voor versnellingslocaties vraagt continuering van de financiële ondersteuning vanuit de Rijksoverheid.

Randvoorwaarden voor coördinatie en governance

De gemeenten en provincie pakken samen de vier woon- en mobiliteitsopgaven aan. Dit gebeurt gecoördineerd vanuit de samenwerking in Noord-Holland Noord. De komende periode wordt de aanpak concreet door:

- Een regionale programma-aanpak, onder verantwoordelijkheid van het IBAO. De programma-aanpak vergt ambtelijke capaciteit en domeinoverstijgende samenwerking op het gebied van wonen, mobiliteit en economie.
- Bestuurlijk commitment vanuit alle partners (gemeenten en provincies) en de verschillende domeinen.

- Uitwerken van de genoemde opgaven in een Regionaal Investeringsprogramma.
- Adaptief programmeren door monitoring van planvoorraad en realisatiecapaciteit (reality-check) en daarmee continue bijstelling van bouw mogelijkheden door herprioriteren, faseren en/of uitruil.
- Periodiek verantwoording afleggen over de uitvoeringsvoortgang, met voorstellen voor bijsturing indien noodzakelijk.
- Behouden en uitbouwen van de intensieve samenwerking met marktpartijen en woningcorporaties.
- Benutten van het instrumentarium dat de provincie beschikbaar stelt voor versnelling, zoals de inzet van de bouwambassadeur Noord-Holland. En het in samenspraak bijsturen van dit instrumentarium, zodat het past bij de aard en schaal van de opgaven in Noord-Holland Noord.
- Uitbouwen van de opgaven met nieuwe opgaven vanuit de Nationale Woon- en Bouwagenda en bijbehorende programma's. In het bijzonder programma's rond toekomstbestendig klimaatadaptie en circulair bouwen.

Bijlage 1: inventarisatie maatregelen per versnellingsplan

Bij de uitwerking van de Woondeal Noord-Holland Noord zet de regio primair in op het ondersteunen van de grote complexe locaties. Kleinere (en wellicht minder complexe) locaties profiteren van deze inzet, doordat veel knelpunten gebiedsoverstijgend zijn. Vanuit het project Realisatiecapaciteit Noord-Holland is in de regio een inventarisatie gemaakt van de grote versnellingslocaties met 200 woningen of meer. Deze inventarisatie vormt de basis voor de versnellingslocaties en realisatiecapaciteit van gemeenten, in combinatie met de gebiedsplannen voor Alkmaar en Hoorn uit het programma Bereikbare Steden en de bereikbaarheidsvisie voor de Regio Noord-Holland Noord. Op basis van deze gegevens zijn de belangrijkste belemmeringen bij realisatie in beeld gebracht in samenwerking met lokale ambtenaren. We beschrijven deze per locatie. Het gaat om locaties in het hier en nu concreet te maken zijn. Hierbij missen we wellicht enkele kleinere locaties of locaties die nog niet op de planlijst staan maar waar wel gekeken wordt naar woningbouw (denk bijvoorbeeld aan de inventarisatie in West Friesland naar woningbouwlocaties voor arbeidsmigranten).

De gemeente Texel heeft in het regionaal programma Kop van NH een “status aparte”. Texel heeft als eiland een eigen woningbouwprogramma voor mensen die maatschappelijk en economisch gebonden zijn. Het programma van Texel maakt onderdeel uit van de woningbouwopgave in de Woondeal Noord-Holland Noord en het woningbouw bod van de provincie Noord-Holland. Diverse gebied specifieke knelpunten zijn ook voor Texel van toepassing (stikstof, energie-infra).

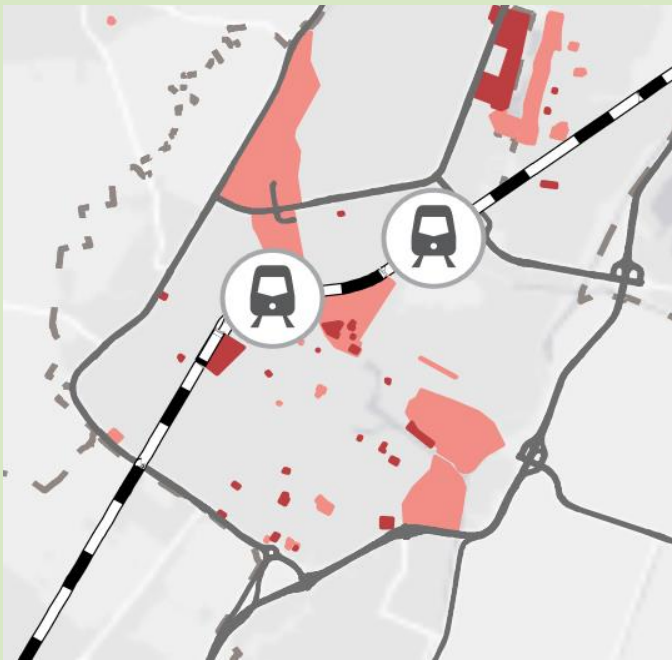
We ordenen projecten op de volgende manier:

- Projecten die al grotendeels gepland en voorbereid zijn: Het gaat hier vooral om de uitvoering (sommige projecten zijn al in uitvoering)
- Complexe projecten waar we kunnen versnellen maar waar extra aandacht voor nodig is.
- Hoog complexe en overige projecten die niet direct versneld kunnen worden (bijvoorbeeld door een complexe bedrijfsverplaatsing)

Regio Alkmaar (Alkmaar)

- Totale plancapaciteit: 17.500
- Versnellingslocaties: 7 locaties á 7.950 woningen
- Woonmilieus: Stedelijke woonmilieus met hogere dichtheid, voornamelijk urbane gestapelde woningtypes
- Betaalbaarheid: minimaal 30% sociaal en betaalbare koop (tot NHG grens)

Figuur 1: Overzicht versnellingslocaties gemeente Alkmaar



Korte termijn realiseerbaar: Locaties Station Noord en Overstad	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	800 woningen
Realisatiecapaciteit 0 2022 -2030:	2.250 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten locatie station Noord:	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren busverbindingen van/naar het station • Verbeteren langzaam-verkeersroutes naar station • Ontwikkelen P+R en verbeterde fietsvoorzieningen aan de zuidzijde van het station.
Gebiedspecifieke knelpunten locatie Overstad:	<ul style="list-style-type: none"> • Opwaarderen verkeersstructuur Overstad • Fietsverbindingen met de binnenstad en Oudorp • Aanleg spoortunnel Overstad-Huiswaard • Bedrijfsverplaatsing van Overstad naar de Boekelermeer
Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Beter en slimmer benutten Ring Alkmaar voor verkeersbewegingen als gevolg van woningbouw. <ul style="list-style-type: none"> ○ Aanpak gelijkvloerse kruisingen aan de Noordwest kant (optelstroken/slimme verkeerslichten. ○ Aanpak kruispunt Helderseweg/Huiswaarderweg. ○ Aanpak Kooimeerplein en kruispunt Kennemerstraatweg ○ Overige aanpassingen • Aanleggen mobiliteitshubs rondom Ring Alkmaar in samenwerking met de regio gemeenten om de overstap naar OV en fiets te stimuleren • Spoorse doorsnijdingen Castricum, Alkmaar en Dijk en Waard • Herinrichting stationsgebied Alkmaar-Centraal inclusief ondertunneling spoor bij Helderseweg. • Vergroening Kanaalzone ter ondersteuning van een gezond woonmilieu • Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen. • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren • Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen.

Middellange termijn realiseerbaar: Locaties Viaanse Molen, Alkmaar Station en Alkmaar Centrum	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	0 woningen
Realisatiecapaciteit 0 2022 -2030:	3.350 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten locatie Viaanse Molen:	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreden N9 bij Viaanse Molen/Kogendijk • Verleggen Helderseweg Noord • Aanleg Fiets- en voetgangersbrug Taqa terrein • Stikstof ruimte creëren
Gebiedspecifieke knelpunten locatie Alkmaar Station	<ul style="list-style-type: none"> • Herinrichten van het stationsgebied (inclusief verplaatsen busstation naar de noordzijde en het aanleggen van mobiliteitshubs) • Ondertunneling van het spoor bij Helderseweg • Aanpak bergerhoutrotonde • Aanleggen van interwijkverbindingen tussen het centrum en het station
Gebiedspecifieke knelpunten Alkmaar Centrum	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren looproutes historisch centrum – Overstad via Gedempte Nieuwesloot • Herinrichting westelijk deel winkelstraat de Laat

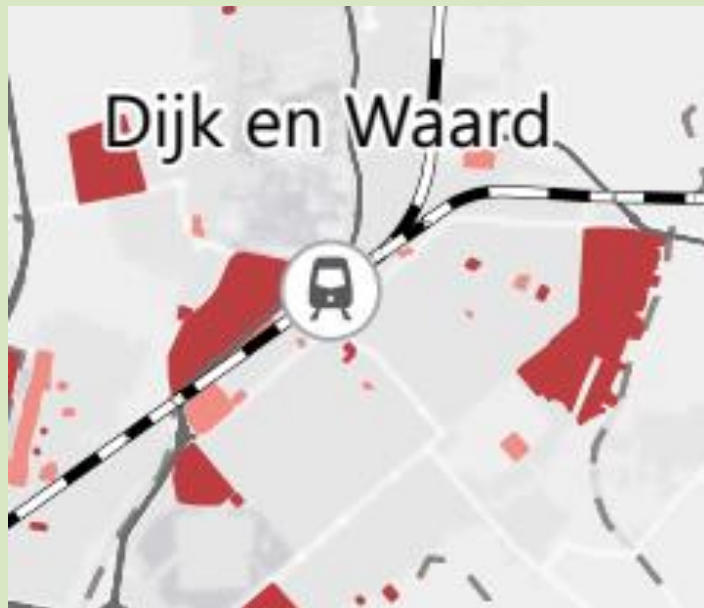
Gebiedsovers-tiggende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Beter benutten Ring Alkmaar voor verkeersbewegingen als gevolg van woningbouw. • Aanleggen mobiliteitshubs rondom Ring Alkmaar in samenwerking met de regio gemeenten om de overstap naar OV en fiets te stimuleren • Aanleggen mobiliteitshubs rondom Ring Alkmaar in samenwerking met de regio gemeenten (voor details zie fase 1) • Spoorse doorsnijdingen Castricum, Alkmaar en Dijk en Waard • Vergroening Kanaalzone ter ondersteuning van een gezond woonmilieu • Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen. • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren • Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen.
-----------------------------------	--

Lange termijn realiseerbaar: Locaties Oudorp en Overdie	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	0 woningen
Realisatiecapaciteit 0 2022 -2030:	2.350 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten locatie Overdie	<ul style="list-style-type: none"> • Herstructureren Herculesstraat en Bestevaerstraat door fietsvoorzieningen, trottoirs, en OV-verbindingen. • Oeververbinding Overdie-Oudorp (fietsbrug) • Enkele complexe bedrijfsverplaatsingen (denk aan de Overdieijzerwerf) van bedrijven die afhankelijk zijn van hun toegang tot het kanaal • Stikstofruimte creëren
Gebiedspecifieke knelpunten locatie Alkmaar Oudorp	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren verkeersstructuur Oudorp • Oeververbinding Overdie-Oudorp • Enkele complexe bedrijfsverplaatsingen (denk aan de jachtwerf) van bedrijven die afhankelijk zijn van hun toegang tot het kanaal.
Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Beter benutten Ring Alkmaar voor verkeersbewegingen als gevolg van woningbouw. (voor details zie Korte termijn) • Aanleggen mobiliteitshubs rondom Ring Alkmaar in samenwerking met de regio gemeenten • Aanleggen mobiliteitshubs rondom Ring Alkmaar in samenwerking met de regio gemeenten • Spoorse doorsnijdingen Castricum, Alkmaar en Dijk en Waard • Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen. • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren • Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen.

Regio Alkmaar (Dijk en Waard)

- Totale plancapaciteit: 10.000
- Versnellingslocaties: 9 locaties á 7.150 woningen
- Woonmilieu: Urbaan appartementen / sub-urbaan
- Betaalbaarheid: minimaal 30% sociaal en betaalbare koop (tot NHG grens)

Figuur 2: Overzicht versnellingslocaties gemeente Dijk en Waard



Korte termijn realiseerbaar: Locaties OV knooppunt ontwikkelingen (Stationsgebied, De Scheg, Westpoort, Beveland, De Frans, Stadshart)

Realisatiecapaciteit 2022-2025:	920 woningen
Realisatiecapaciteit 2022 -2030:	5.500 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten alle locaties:	<ul style="list-style-type: none"> • Aanleggen collectieve parkeeroplossingen rondom stationslocaties • Spoortunnel tussen Westpoort en De Scheg, spoortunnel Westpoort, tweede aansluiting op N242 • Stapeling ambities betaalbaarheid en klimaatadaptie wat leidt tot duurder bouwen • Aanleg lokale langzaam verkeersroutes (bereikbaarheid station en stadshart) en interwijkverbindingen bij Stationsweg • Aanpak geluidsoverlast spoor en provinciale wegen • Recreatieve ontsluiting en financiering kanaalpark Dijk en Waard met natuurgebied Oosterdel • Enkele bedrijfsverplaatsingen Westdijk t.b.v. herontwikkeling en duurzaam veilige doorstroming N242

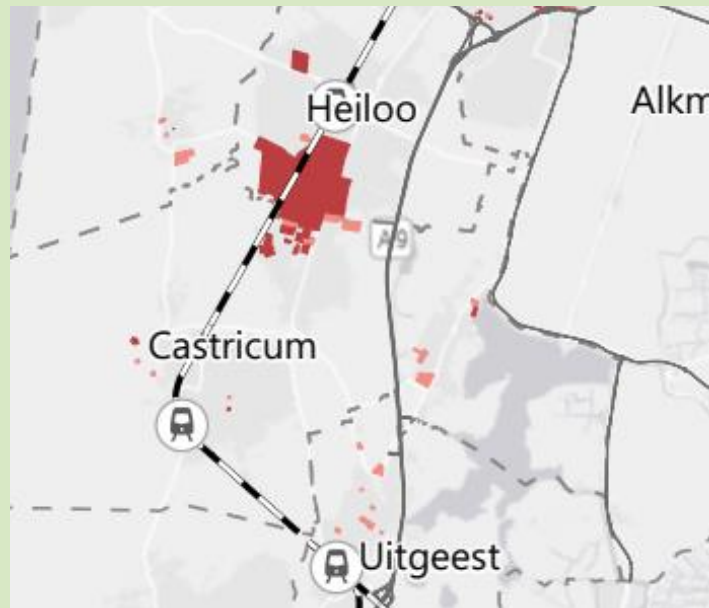
Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen OV-knooppunt Dijk en Waard, herinrichting omgeving, en realiseren mobiliteitshub: <ul style="list-style-type: none"> ○ Aanpassen station op hogere frequentie en/of langere treinen ○ Duurzame ketenmobiliteit: P&R mogelijkheden, fietsparkeer plekken (5.000) • Programma hoogfrequent spoorverkeer: <ul style="list-style-type: none"> ○ Aanleg opstel terrein de Vaandel ○ Aanpassingen i.v.m. leefbaarheid ○ Spoorse doorsnijdingen Castricum, Alkmaar en Dijk en Waard ○ Toekomst: 3 treinen systeem en frequentieverhoging IC van 2 naar 4 Alkmaar-Heerhugowaard. ○ Toekomst: Opwaarderen busverbinding HOV-sternet. • Recreatief transferium aan de Westdijk • Doorfietsroutes realiseren (Primair: Alkmaar en Castricum. Secundair: Schagen/Hoorn) • Situatie N242 BOL-Brug en het spoorviaduct aanpassen om de veiligheid en doorstroming op de N242 te verbeteren en kwetsbaarheid van het spoor te verminderen. • Optimaliseren, slimmer en beter benutten N242 Kooimeer-Verlaat • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren. • Ambtelijke capaciteit onder druk voor initiatieffase deelgebieden, verkeerskundig advies, begeleiding woningbouwplannen, bestemmingsplan/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen. • Onvoldoende stikstofruimte.
----------------------------------	---

Middellange termijn realiseerbaar: Locaties Westerdel en de Draai fase 3,4 en 5	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	213 woningen
Realisatiecapaciteit 2022 -2030:	1.650 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten alle locaties:	<ul style="list-style-type: none"> • beperkt, momenteel in aanbouw
Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen OV-knooppunt Dijk en Waard, herinrichting omgeving, en realiseren mobiliteitshub: <ul style="list-style-type: none"> ○ Aanpassen station op hogere frequentie en/of langere treinen ○ Duurzame ketenmobiliteit: P&R mogelijkheden, fietsparkeer plekken (5.000) • Programma hoogfrequent spoorverkeer: <ul style="list-style-type: none"> ○ Aanleg opstel terrein de Vaandel ○ Aanpassingen i.v.m. leefbaarheid ○ Spoorse doorsnijdingen Castricum, Alkmaar en Dijk en Waard ○ Toekomst: 3 treinen systeem en frequentieverhoging IC van 2 naar 4 Alkmaar-Heerhugowaard. ○ Toekomst: Opwaarderen busverbinding HOV-sternet. • Recreatief transferium aan de Westdijk • Doorfietsroutes realiseren (Primair: Alkmaar en Castricum. Secundair: Schagen/Hoorn) • Situatie N242 BOL-Brug en het spoorviaduct aanpassen om de veiligheid en doorstroming op de N242 te verbeteren en kwetsbaarheid van het spoor te verminderen. • Optimaliseren, slimmer en beter benutten N242 Kooimeer-Verlaat

Regio Alkmaar (BUCH: Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo)

- Totale plancapaciteit: 3.600 woningen
- Versnellingslocaties: 2 locaties á 1.630 woningen
- Woonmilieus: Suburbaan (hoofdzakelijk grondgebonden, enkele appartementen)
- Betaalbaarheid: minimaal 30% sociaal en betaalbare koop (tot NHG grens)

Figuur 3: Overzicht versnellingslocaties Regio BUCH

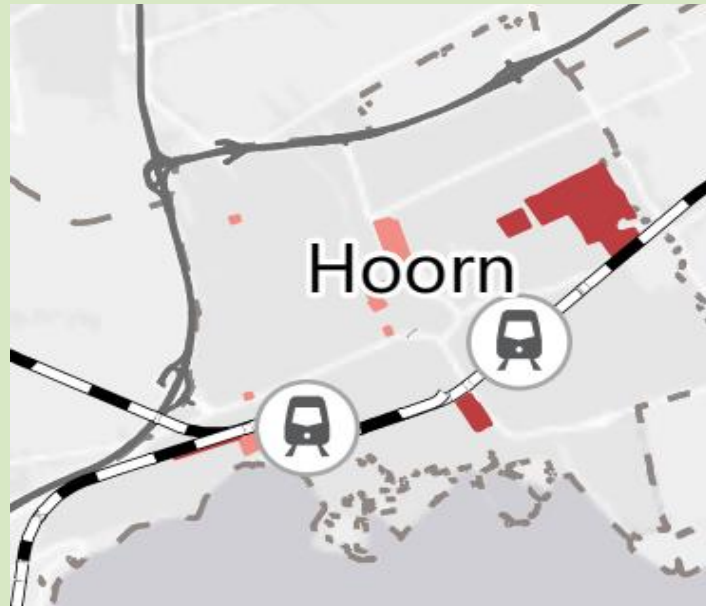


Korte termijn realiseerbaar: Locaties Zuiderloo en Zandzoom	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	325 woningen
Realisatiecapaciteit 2022 -2030:	1.630 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten	<ul style="list-style-type: none"> • Realisatie rotonde Visweg/rijksweg
Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Oplossen OV-knelpunt Beverwijksestraatweg door middel van een spoorse doorsnijding. • Ketenmobiliteit op gang brengen (autoluwe binnensteden/dorpskernen) met mobiliteitshubs langs OV-Knooppunten en op overige strategische plekken (onder andere P&R bij station Uitgeest zodat hier een regionale mobiliteitshub kan ontstaan) • Doorfietsroutes van/naar Alkmaar realiseren. • Extra aansluiting Heiloo op de A9 • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren. • Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen. • Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen.

Regio West Friesland (Hoorn)

- Totale plancapaciteit: 12.000
- Versnellingslocaties: 9 locaties á 5.700 woningen
- Woonmilieus: Nadruk op urbaan appartementen/ enkele grondgebonden woningen rondom OV
- Betaalbaarheid: Ong. 60% betaalbaar

Figuur 4: Overzicht versnellingslocaties gemeente Hoorn



Korte termijn realiseerbaar: Locaties Bangert en Oosterpolder, Siriusstraat en Holenkwartier	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	920 woningen
Realisatiecapaciteit 2022 -2030:	1.600 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten locatie Bangert en Oosterpolder:	<ul style="list-style-type: none"> • Deels in aanbouw. Enkele gronden moeten gesaneerd worden op locatie Bangert en Oosterpolder. Wacht op vergunning Omgevingsdienst. • Stapeling van eisen betaalbaarheid en duurzaamheid/klimaatadaptatie wat leidt tot duurder bouwen.
Gebiedspecifieke knelpunten locaties Siriusstraat en Holenkwartier:	<ul style="list-style-type: none"> • Beperkt. Momenteel in aanbouw.
Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren • Snelheid en treinfrequentie verhogen voor toegenomen pendel van/naar Amsterdam en druk op de A7 te verlichten • Uitbreiden carpoolplekken bij A7 nabij Hoorn. • Optimaliseren OV-knooppunt en toegangswegen • Verplaatsen busstation naar noordzijde, realiseren p&r en kiss&ride. • Uitbreiding fietsparkeren naar 3.700 plekken. • Nieuwe traverse over het station met verblijfskwaliteit

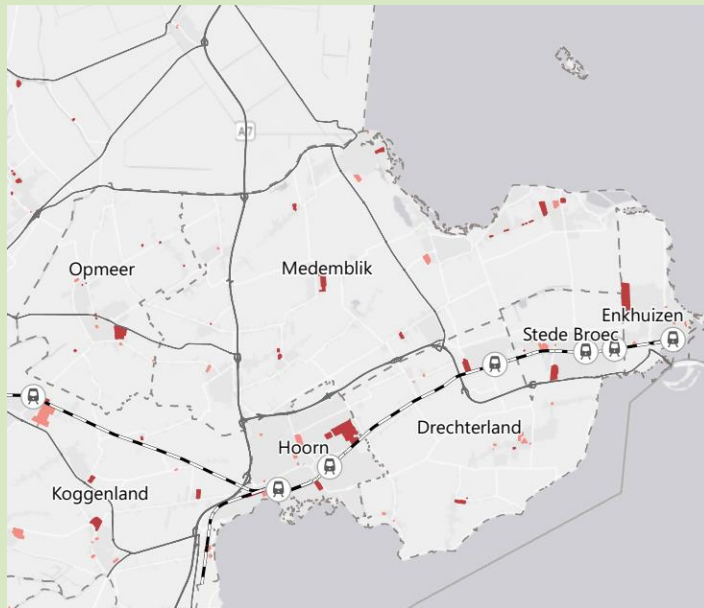
Korte termijn realiseerbaar: Locaties Pelmolen Prisma & station Noord Zuid, Dampten/Berkhouterweg en Rozenbuurt	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	1.000 woningen
Realisatiecapaciteit 2022 -2030:	2.500 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten alle locaties:	<ul style="list-style-type: none"> • Optimaliseren OV-knooppunt station Hoorn en toegangswegen <ul style="list-style-type: none"> ○ Verplaatsen busstation naar noordzijde, realiseren p&r en kiss&ride. ○ Uitbreiding fietsparkeren naar 3.700 plekken. ○ Nieuwe traverse over het station met verblijfskwaliteit • Nieuwe toegangswegen tot de binnenstad <ul style="list-style-type: none"> ○ Onderdoorgang de Keern/prov. weg en spoor ○ Onderdoorgangen (2) spoor naar centrum voor separaat gemotoriseerd en langzaam verkeer ○ Aanpassing kruisingen (Dampten/Keern en de Weel/Keern ○ Ophogen Provinciale weg
Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Snelheid en treinfrequentie verhogen voor toegenomen pendel van/naar Amsterdam en druk op de A7 te verlichten • Uitbreiden carpoolplekken bij A7 nabij Hoorn. • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren. • Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen. • Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen.

Middellange termijn realiseerbaar: Locaties Grote Waal Oost, Hof van Hoorn en Nieuwe Steen	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	0 woningen
Realisatiecapaciteit 2022 -2030:	1.590 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten alle locaties:	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuwe toegangswegen tot de binnenstad <ul style="list-style-type: none"> ○ Onderdoorgang de Keern/prov. weg en spoor ○ Onderdoorgangen (2) spoor naar centrum voor separaat gemotoriseerd en langzaam verkeer ○ Aanpassingen kruisingen (Dampten/Keern en de Weel/Keern ○ Ophogen Provinciale weg
Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Optimaliseren OV-knooppunt • Snelheid en treinfrequentie verhogen voor toegenomen pendel van/naar Amsterdam en druk op de A7 te verlichten • Uitbreiden carpoolplekken bij A7 nabij Hoorn. • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren. • Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen. • Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen.

Regio West-Friesland (Opmeer, Medemblik, Koggenland, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen)

- Totale plancapaciteit: 6.600 woningen
- Versnellingslocaties: 12 locaties á 4.500 woningen
- Woonmilieus: Suburbaan/landelijk
- Betaalbaarheid: Ongeveer 65% betaalbaar

Figuur 5: Overzicht versnellingslocaties Regio West Friesland



Korte termijn realiseerbaar: Locaties Koggenland – Tuindersweijde Zuid, Medemblik – Molenblik, Stede Broec – Waterweide en Kweeklust	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	440 woningen
Realisatiecapaciteit 2022 -2030:	950 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten Tuindersweijde Zuid	<ul style="list-style-type: none"> • Gronden duur aangekocht, dit knelt met betaalbaarheid • Onderdoorgang spoor bij overgang dorpsstraat • Aanleg directe aansluiting N194 d.m.v. rotonde
Gebiedspecifieke knelpunten Molenblik	<ul style="list-style-type: none"> • Stapeling ambities betaalbaarheid en klimaatadaptie wat leidt tot duurder bouwen • Aanpassen kruispunt Agriport A7 met N239
Gebiedspecifieke knelpunten Waterweide en Kweeklust	<ul style="list-style-type: none"> • In uitvoering. Geen noemenswaardige knelpunten
Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Aanleggen doorfietsroutes van/naar Hoorn en Alkmaar. • Verhoogde capaciteit op de Hoornse spoorlijn (frequentie en/of langere treinen) • Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen. • Druk op provinciale wegen is hoog vooral rond WFO en Agriport. Uitvoeren van een gezamenlijke netwerkstudie is nodig. • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren. • Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen (met uitzondering van Enkhuizen).

Middellange termijn realiseerbaar: Wervershoof – Combinatielocatie Tegel/ Zeehoek/ TV De Kaag, Wognum – Zoeklocatie Wognum, Drechterland – Centrum-West Venhuizen, en Tolweg, Enkhuizen – Westeinde Zuid, Stede Broec – Florapark, Enkhuizen – Gommerwijk, West West Koggenland – De Goorn-West, Koggenland – Tuindersweijde Noord en Zuidoost en Hoogwoud Oost	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	440 woningen
Realisatiecapaciteit 2022 -2030:	3.550 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten Combinatielocatie Tegel/Zeehoek/TV De Kaag	<ul style="list-style-type: none"> • Aanpassen rotonde Markerwaardweg/Vok Koomenweg • Locatie Tegel: Met de huidige ladderonderbouwning kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen
Gebiedspecifieke knelpunten Zoeklocatie Wognum	<ul style="list-style-type: none"> • Uitbreiding carpoolmogelijkheden • Ligt in landelijk gebied, Met de huidige ladderonderbouwning kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen • Verkeersafwikkeling richting Provinciale wegen
Gebiedspecifieke knelpunten Centrum-West Venhuizen en Tolweg	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersafwikkeling richting Provinciale wegen (voor locatie Tolweg)
Gebiedspecifieke knelpunten, Westeinde Zuid en Florapark	<ul style="list-style-type: none"> • Ontsluiting op de N505 • Ligt in landelijk gebied. Met de huidige ladderonderbouwning kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen
Gommerwijk, West-West	<ul style="list-style-type: none"> • Verweven gronden • Mogelijke ontwikkeling geitenhouderij
Gebiedspecifieke knelpunten De Goorn-West	<ul style="list-style-type: none"> • Geen noemenswaardige knelpunten • Ligt in landelijk gebied. Met de huidige ladderonderbouwning kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen
Gebiedspecifieke knelpunten Tuindersweijde Noord en Zuidoost	<ul style="list-style-type: none"> • Enkele uitplaatsingen van boerderijen. • Overbelasting dorpsstraat en onderdoorgang spoor • Aanleggen directe aansluiting op de N194

Gebiedspecifieke knelpunten Hoogwoud Oost	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructurele maatregelen rondom aansluiting rotondes • Ligt in landelijk gebied, Met de huidige ladderonderbouwning kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen
Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Aanleggen doorfietsroutes van/naar Hoorn en Alkmaar. • Verhoogde capaciteit op de Hoornse spoorlijn (frequentie/langere treinen) • Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen. • Druk op provinciale wegen is hoog vooral rond WFO en Agriport. Uitvoeren van een gezamenlijke netwerkstudie is nodig. • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren. • Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen (met uitzondering van Enkhuizen en mogelijk enkele locaties in Medemblik nabij het Ijsmeer).

Regio Kop (Den Helder, Schagen, Hollands Kroon)

- Totale plancapaciteit: 13.650 -13.900
- Versnellingslocaties: 16 locaties á 7.185-7.335 woningen
- Woonmilieus: Suburbaan/landelijk en enkele stedelijke milieus
- Betaalbaarheid: nog in te vullen

Figuur 6: Overzicht versnellingslocaties Regio Kop van Noord-Holland



Korte termijn realiseerbaar: Locaties Julianadorp - Oost Willem Alexander Hof, Anna Paulowna – Elshof Zuid, 't Veld – 't Veld Noord, Schagen – Muggenburg Zuid en Dahliapark	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	600 woningen
Realisatiecapaciteit 2022 -2030:	1.485 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten Julianadorp – Oost/Willem Alexander Hof:	<ul style="list-style-type: none"> • Voorbereiding kost veel menskracht (bij gemeente en ontwikkelaars). • Stapeling ambities betaalbaarheid en klimaatadaptie wat leidt tot duurder bouwen • Verbindingen leggen met nabijgelegen stations
Gebiedspecifieke knelpunten Anna Paulowna – Elshof Zuid:	<ul style="list-style-type: none"> • Beperkt, onderdeel van bestaand project
Gebiedspecifieke knelpunten 't Veld – 't Veld Noord:	<ul style="list-style-type: none"> • Kruising Hartweg-Zwarteweg en kruising Hartweg-Valburgweg ombouwen tot rotonde.
Gebiedspecifieke knelpunten Schagen – Muggenburg Zuid:	<ul style="list-style-type: none"> • Ontsluiting met de Provinciale weg N-245 • Realisatie woonzorgcomplex
Gebiedspecifieke knelpunten Dahliapark	<ul style="list-style-type: none"> • Geen noemenswaardige knelpunten
Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Stations aan de Helderse lijn kwalitatief verbeteren • Realiseren doorfietsroutes Den Helder, Schagen, Alkmaar. • Langere termijn (2035+): Aanleggen onderdoorgang spoor Zuiderweg Schagen (fiets, auto en vrachtverkeer) i.c.m. zuidelijke verbinding N241-N245 • Langere: termijn (2035+): Verbeteren verkeersveiligheid N9/N99/N250 evenals verkeersveiligheid N240 rondom Westerland als gevolg extra woningbouw. • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren. • Ambtelijke capaciteit voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.

Middellange termijn realiseerbaar: Locaties Julianadorp Oost/ONS en vrijkomende sportcomplexen, Westoever, Bijweggebied (allen Den-Helder), Oosterterp – Wieringerwerf, en Limmerschouw (Winkel)	
Realisatiecapaciteit 2022-2025:	0 woningen
Realisatiecapaciteit 2022 -2030:	3.900 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten Julianadorp Oost/ ONS en vrijkomende sportcomplexen:	<ul style="list-style-type: none"> • Ligt dichtbij natuurgebieden (duinen) • Ligt in landelijk gebied. Met de huidige ladderonderbouw kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen. • Stapeling van eisen op het gebied van klimaatbestendigheid.
Gebiedspecifieke knelpunten Westoever:	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrerende bestemmingen. Mogelijk ook vestiging van Scholen aan Zee. • Complexe binnenstedelijke herstructureringslocatie.
Gebiedspecifieke knelpunten Bijweggebied:	<ul style="list-style-type: none"> • Nu de locatie van Scholen aan Zee, afhankelijk van mogelijke verplaatsing naar de Westoever (duidelijk juni/juli 2022). • Gebied is eigendom van verschillende vastgoedeigenaren.
Gebiedspecifieke knelpunten Zoekgebied Schagen (waar- onder Schagen Oost)	<ul style="list-style-type: none"> • Grondverwerving • Uitrust Bijzonder Provinciaal Landschap met andere gebieden om ontsluiting mogelijk te maken • Op de langere termijn (2035+): Zuidelijke verbinding N241-N245 (inclusief ondertunneling spoor voor auto en vrachtverkeer) • Fietsonderdoorgang spoor Zuiderweg
Gebiedspecifieke knelpunten Oosterterp en Limmerschouw	<ul style="list-style-type: none"> • Aansluiting Nieuwe Niedorp op de N242 zonder extra belasting van het historisch centrum (dorpsstraat)

Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Bestaande stations aan de Helderse lijn kwalitatief verbeteren- inclusief oog voor ketenmobiliteit en uitbreiden fietsparkeren (station Zuid staat al op de planning en is rond 2024 klaar). • Aanleggen interwijkverbindingen en doorfietstunnel onder station Den-Helder Zuid. • Gebruik station koppelen met wijken Julianadorp, Nieuw Den Helder en de Schooten. • Realiseren doorfietsroutes richting Den-Helder, Schagen, Alkmaar. • Op de langere termijn (2035+): Verbeteren verkeersveiligheid N9/N99/N250 evenals verkeersveiligheid N240 rondom Westerland als gevolg extra woningbouw. • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren. • Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen. • Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen.
----------------------------------	---

Lange termijn realiseerbaar: Locatie Dijkkwartier (Den-Helder), Zoekgebied Warmenhuizen/Tuitjenhorn en Zoekgebied Zuid (Anna Paulowna), Gebiedsontwikkeling A7 Middenmeer – Wieringerwerf, en nieuwe woonmilieus langs de N77	
Realisatiecapaciteit tot 2025:	0 woningen
Realisatiecapaciteit tot 2030:	1.800 – 1.950 woningen
Gebiedspecifieke knelpunten Dijkkwartier:	<ul style="list-style-type: none"> • Woningen worden deels op een dijk gerealiseerd. Waterveiligheid is een knelpunt. • Betreffende dijk staat pas over 50 jaar op het programma om te worden opgehoogd. • Verwerven particulier vastgoed. • Stapeling van eisen op een complexe locatie (betaalbaarheid en waterveiligheid wat leidt tot duurder bouwen).
Gebiedspecifieke knelpunten Zoekgebied Warmenhuizen/Tuitjenhorn	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersafwikkeling (o.a. vrachtverkeer) richting Provinciale wegen
Gebiedspecifieke knelpunten Zoekgebied Zuid Anna Paulowna	<ul style="list-style-type: none"> • Ontsluiting en bereikbaarheid • Capaciteit ondergrondse infrastructuur (bijv. riool)
Gebiedsontwikkeling A7 Middenmeer - Wieringerwerf	<ul style="list-style-type: none"> • Geen noemenswaardige knelpunten
Nieuwe woonmilieu's langs de N77	<ul style="list-style-type: none"> • Geen noemenswaardige knelpunten

Gebiedsoverstijgende knelpunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Bestaande stations aan de Helderse lijn kwalitatief verbeteren • Realiseren doorfietsroutes Den-Helder, Schagen, Alkmaar. • Op de langere termijn (2035+): Aanleggen onderdoorgang spoor Zuiderweg Schagen (fiets, auto en vrachtverkeer) i.c.m. zuidelijke verbinding N241-N245 • Op de langere termijn (2035+): Verbeteren verkeersveiligheid N9/N99/N250. • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren. • Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen. • Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.
----------------------------------	--

Bijlage 2: Financiële opgave infrastructurele maatregelen

Voor versnelling van de woningbouw werken we in deze paragraaf de randvoorwaardelijk investeringen uit. We prioriteren deze opgaven vanuit de Ladder van Verdaas:

1. Inzetten op duurzame mobiliteit.
2. De bestaande infrastructuur beter benutten
3. Nieuwe infrastructuur aanleggen.

In de hele regio liggen mobiliteitsopgave. De zuidkant van de regio vormt vanuit de positie in het daily-urban-system van de MRA. een scharnierpuntfunctie voor heel Noord-Holland Noord, We werken de maatregelen uit per scharnierpunt en langs de loop van de mobiliteitscorridors in figuur 1 (Zaancorridor, Hoornse Lijn en de Helderse Lijn)

In de onderstaande tabellen zijn per locatie specifieke ingrepen benoemd waar op ingezet moet worden. daarbij is aangegeven wat een realistische termijn is waarop deze gerealiseerd kunnen worden en op hoeveel woningen het effect heeft. Daarbij is tevens een eerste inschatting van kosten toegevoegd (in een bandbreedte) op basis van 1) bestaande ramingen (voor zover beschikbaar) en 2) referentieprojecten van elders. Het is te benadrukken dat het gaat om een eerste grove inschatting van kosten op basis van de vaak nog globale beschrijving van de maatregelen en referentieprojecten van elders. Nadere duiding van de maatregel, nader onderzoek en nadere raming van kosten is nodig om meer zicht te krijgen op de financiële opgaven voor de regio. Voor een overzicht van de gebruikte methodiek, verwijzen we naar bijlage 3.

Scharnierpuntfuncties

Voor heel Noord-Holland Noord zijn in de mobiliteitsvisie twee ontwikkelingen als scharnierpunt voor de regio geïdentificeerd:

- Draaiend houden van de Ring Alkmaar als scharnierpunt voor de gehele regio inclusief de Regio Kop van Noord-Holland en West Friesland.
- Aanpak stationsgebied Hoorn als regionaal centrum en belangrijke hub voor West Friesland en delen van de Kop van Noord-Holland.

Zonder investeringen in deze gebieden leiden de opgeschaalde woningbouwambitie tot groeiende congestie wat zijn weerslag heeft op de bereikbaarheid van de hele regio.

Tabel 2: Beschrijving; realisatietermijn, impact op aantal woningen en kosten voor maatregelen rondom scharnierpunten

	Realisatie termijn	Aantal woningen	Kosten
Scharnierpunt Alkmaar			
Realiseren doorfietsroutes tussen Dijk en Waard en Alkmaar en de BUCH en Alkmaar	2025	43.000 (allen in Regio Alkmaar en Kop)	€8-35 miljoen
Aanleg mobiliteitshubs & transferia langs de ring Alkmaar en voor de gehele Regio	2025		€10-25 miljoen
Aanpak gelijkvloerse kruisingen* aan de noordwest kant (by-pass, extra optelstroken en/of slimme verkeerslichten	2025		€70-80 miljoen
Aanpak ongelijkvloers kruispunt Helderseweg /Huisvaarderweg	2030		€45-50 miljoen
Aanpak Kooimeerplein en kruispunt Kennemerstraatweg	2040+		€45-50 miljoen

Scharnierpunt Hoorn			
Nieuwe traverse over het station met verbijfswaliteit	2025	12.000 woningen in	€15 miljoen
Verplaatsen busstation naar noordzijde,	2025	Hoorn en 16.500 in	€2 miljoen
Realiseren parkeergarage (p&r) en kiss&ride.	2025	omliggende gemeenten	€32 miljoen
Uitbreiding fietsparkeren naar 3.700 plekken.	2025		€4 miljoen
Onderdoorgang de Keern/prov. weg en spoor voor gemotoriseerd verkeer	2030		€34 miljoen
Onderdoorgang Keern Provincialeweg voor langzaam verkeer	2030		€16 miljoen
Onderdoorgang Keern Spoor voor langzaam verkeer	2030		€13 miljoen

* Let op: Dit gaat om 4-6 knelpunten aan de Noordwest kant van de ring zoals blijkt uit het resultaat van de modelanalyse 2040 uitgevoerd door SWECO

Deze maatregelen komen ten goede aan de realisatie van respectievelijk 43.000 woningen (alle te bouwen woningen in Regio Alkmaar en Kop) en 26.500 woningen (alle te bouwen woningen in regio WF en Kop).

Randvoorwaardelijke mobiliteitsmaatregelen

De regio zet daarnaast in op efficiënte investeringen in het optimaliseren en verduurzamen van de bestaande infrastructuur. Zo maakt zij de realisatie van een groot aantal woningen mogelijk met een beperkte investering. Vanuit die optimalisatie streeft de regio ernaar de woningbouwopgave grotendeels nabij OV-knooppunten in verbinding met duurzame modaliteiten zoals trein, bus, fiets en voetverbindingen te realiseren.

Zaancorridor: Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo (BUCH)

De ingrepen in de BUCH hebben betekenis voor specifieke locaties in dit deel van de regio (Regio BUCH totaal 3.600 woningen, waarvan 1.630 op versnellingslocaties).

Zaancorridor en versnellen Helderse Lijn: Alkmaar

De maatregelen in en om Alkmaar bij de Zaancorridor hebben betekenis voor het totale woonprogramma van Alkmaar van 17.500 woningen tot 2030, waarvan 7.950 op versnellingslocaties. Daarnaast profiteert ook de Kop van Noord-Holland hier gedeeltelijk van, met 13.900 woningen, waarvan 7.335 woningen op versnellingslocaties. Het gaat hier dan vooral om de capaciteitsvergroting N9 bij Kogendijk. De herinrichting van het stationsgebied heeft in het bijzonder betekenis voor de locaties Station-Noord en Overstad (2.500 woningen). Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in de Regio Alkmaar en de Kop van Noord-Holland. Dan gaat het om 210.000 huishoudens.

Zaancorridor en versnellen Helderse Lijn: Dijk en Waard

De ingrepen in Dijk en Waard betekenis voor alle locaties in Dijk en Waard (totaal 10.000 woningen tot 2030, waarvan 7.100 op versnellingslocaties). Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in Dijk en Waard en het achterland. Dan gaat het om 36.000 huishoudens

Tabel 3: Beschrijving; realisatietermijn, impact op aantal woningen en kosten voor maatregelen rond de Zaanse corridor

	Realisatietermijn	Aantal woningen	Kosten
Maatregelen BUCH			
Aanleg mobiliteitshubs & transferia langs de Ring Alkmaar en voor de gehele regio	2025	3.600	€10-25miljoen
Doorfietsroutes Uitgeest – Alkmaar realiseren	2025	3.600	€4-15 miljoen
Aansluiten Heiloo op de A9	2030+	3.600	€40-50 miljoen
Maatregelen Alkmaar			
Langzaamverkeersbrug over het kanaal	2030+	2.700	€6-8 miljoen
Verplaatsing busstation van de zuid naar de noordzijde	2025	2.700	€6-15 miljoen
Ondertunneling spoor bij de Helderse weg	2030	8.100	€30-50 miljoen
Capaciteitsvergroting N9 bij Kogendijk	2030	5.400	€2-10 miljoen
Maatregelen Dijk en Waard			
Doorfietsroutes realiseren (Primair: Alkmaar en Castrum. Secundair: Schagen/Hoorn)	2025	10.000	€4-20 miljoen
Duurzame ketenmobiliteit: P&R mogelijkheden, fietsparkeer plekken (5.000)	2025	10.000	€11-20 miljoen
Aanpassen station op hogere frequentie en/of langere treinen	2030	10.000	€3-6 miljoen

Situatie N242 BOL-Brug en het spoorviaduct aanpakken door aanpassingen aan spoor overgangen, water-, fiets- en autoinfrastructuur met een ecologische verbindingszone zodat deze samenkomen.	2030	10.000	€50-60 miljoen
--	------	--------	----------------

Hoornse Lijn: Overige ingrepen

De ingrepen in de gemeente Hoorn hebben betekenis voor Hoorn en voor overige delen van West-Friesland. Dan gaat het om in totaal 15.500 woningen tot 2030, waarvan 8.700 woningen op versnellingslocaties. De regionale impact zit hem vooral in het verbeteren van de Hoornse lijn bijvoorbeeld door het verlengen van de stations. Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in Hoorn en andere delen van West-Friesland. Dan gaat het om 94.000 huishoudens.

Hoornse Lijn: Medemblik, Opmeer, Koggenland, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen

De ingrepen in de overige gemeenten in West Friesland hebben betekenis voor specifieke locaties in West-Friesland (totaal 6.600 woningen tot 2030, waarvan 4.150 op versnellingslocaties). Daarnaast zal het verbeteren van de Hoornse lijn bijdragen aan de bereikbaarheid van de Regio Kop waar 9.800 woningen gepland staan. Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in de gemeenten waarin zij plaatsvinden. Dan gaat het om 18.500 huishoudens.

Tabel 4: Beschrijving; realisatietermijn, impact op aantal woningen en kosten voor maatregelen rond de Hoornse lijn

	Realisatie- termijn	Aantal woningen	Kosten
Maatregelen Hoornse lijn (tot Enkhuizen)			
Realiseren doorfietsroutes Medemblik/Enkhuizen-Hoorn-Alkmaar	2025	18.600	€4-20 miljoen
Uitbreiding carpoolplekken rondom Hoorn en de A7	2025	12.000	€0,3-0,6 miljoen
Snelheid op de lijn verhogen (aftellers)	2025	18.600	€1,5-7 miljoen
Frequentie op de lijn verhogen (4x p.u) of stations aanpassen zodat verlengde treinen ingezet kunnen worden	2030	18.600	€12-24 miljoen
Maatregelen Medemblik, Opmeer, Koggenland, Drechterland, Stede Broec, Enkhuizen			
Aanpassen stationsgebied Obdam (onderdoorgang dorpsstraat en aansluiting Tuinderweijde op de N194)	2030	6.600	€2-10 miljoen
Onderzoek halte Flixbus Wognum	2025	6.600	€0,05 miljoen
Netwerkstudie uitvoeren naar wegennetwerk West Friesland	2023	6.600	€0,05-0,2 miljoen
Obv de netwerkstudie slimme aanpassingen maken aan het wegennetwerk (denk aan kruising Provinciale weg en Liornestraat)	2025	6.600	?*

* Let op: Afhankelijk van de uitkomsten van de netwerkstudie

Helderse lijn: Den Helder

Deze ingrepen rond de Helderse lijn in Den Helder hebben betekenis voor het hele westelijke deel van de Kop van Noord-Holland (Schagen, Den Helder). Dan gaat in totaal om 8.600-8.750 woningen, waarvan 6.200-6.350 op versnellingslocaties). Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in die delen van de Kop van Noord-Holland. Dan gaat het om 47.500 huishoudens (inschatting obv Den Helder en Schagen).

Ontsluiten verbinding Den Helder: Hollands Kroon

De ingrepen in Hollands Kroon hebben betekenis voor Den Helder en delen van de Kop van Noord-Holland (totaal 3.300 woningen op versnellingslocaties). Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in die delen van de Kop van Noord-Holland. Dan gaat het om 35.000 huishoudens (inschatting obv Den Helder en deel Hollands Kroon).

Tabel 5: Beschrijving; realisatietermijn, impact op aantal woningen en kosten voor maatregelen rond de Helderse lijn

	Realisatietermijn	Aantal woningen	Kosten
Maatregelen Den Helder, Schagen			
Realiseren doorfietsroutes Den-Helder, Schagen, Alkmaar	2025	8.600-8.750	€4-20 miljoen
Stations geschikt maken voor langere treinen en hogere frequentie op de lijn inclusief oog voor ketenmobiliteit en uitbreiding fietsparkeren	2030	8.600-8.750	€6-12 miljoen

Realiseren mobipunten ⁴ rondom kernen met meer dan 2.000 inwoners en touristisch/economische clusters (12x)	2025	8.600-8.750	€4-5 miljoen
Verbeteren veiligheid N9/N99/N250 door omleiding N9 bij Sint Maartensvlotbrug en Burgervlotbrug evenals Rijbaanscheiding rechte delen	2030	8.600-8.750	€2-8 miljoen
Maatregelen Hollands Kroon			
Onderzoek uitvoeren naar maatregelen tot voorkomen sluipverkeer verbinding A7-N99	2023	3.300	€0,05-0,2 miljoen
Uitvoeren maatregelen uit onderzoek naar sluipverkeer en zo de verbinding A7-N99 optimaliseren	2030+	3.300	*?

* Let op: afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek

⁴ Een mobipunt is een punt waar verschillende vervoersstromen samenkomen. In een ruraal gebied is dit vaak in de vorm van een bushalte waar deelauto's, deelfietsen, fietsparkeren en park&ride of een combinatie van deze en andere vervoersmiddelen samenkomen.

Bijlage 3: Methodiek financiële onderbouwing

De voorgestelde maatregelen vragen investeringen. Adviesbureau Decisio heeft een macro-raming gemaakt van de benodigde investeringen. Deze raming is in korte tijd gemaakt op basis van normgetallen en algemene aannames. Ze geven daarmee een richting aan, maar zijn geen exacte berekening. Daarbij heeft Decisio ook beoordeeld in welke mate de investeringen toerekenbaar en randvoorwaardelijk zijn voor de voorgestelde bouwlocaties.

Eerst is een analyse gemaakt van de gebiedsspecifieke investeringen. Hierna volgt een overzicht van investeringen die samenhangen met infrastructuur.

Investerings in gebiedsontwikkelingen

Aan de hand van deskresearch en gesprekken met gebiedsontwikkelaars bij de gemeenten heeft Decisio de woningbouwlocaties uit dit programma nader gedefinieerd. Daarbij is het volgende onderscheid per locatie gemaakt:

- Is de locatie een brownfield- of greenfield-ontwikkeling
- Gaat het om transformatie, herstructurering of intensivering
- Is de locatie binnenstedelijk gelegen of op een uitleglocatie
- Wat is het beoogde woonmilieu: landelijk, dorps of (mate van) stedelijk.

Op basis van deze typering zijn kengetal toegevoegd aan de locaties. Dan gaat het om de gemiddelde onrendabele top per woning: het bedrag dat per woning als publiek tekort resteert, bijvoorbeeld omdat de grondexploitatie niet uitkomt (complexe transformatie of herstructurering, groot aandeel sociale huurwoningen, etc.) of omdat bovenplanse kosten gemaakt moeten worden

die niet gedekt kunnen worden uit de opbrengsten uit de GREX (ontsluiting, maatschappelijke voorzieningen, energie, etc.).

Dat kengetal is bovendien beïnvloed door informatie over bepaalde specifieke knelpunten die in een gebied spelen. Zo is bij een aantal projecten bekend dat de ontsluiting van het gebied nog gerealiseerd moet worden, dat bedrijven uitgekocht / uitgeplaatst moeten worden of gronden gesaneerd. Van de projecten uit Bereikbare Steden zijn specifiekere berekeningen bekend en gebruikt.

Gebruikte kostenkengetallen

De gebruikte kostenkengetallen volgen uit een eerder Decisio-onderzoek voor de provincie Zuid-Holland en variëren:

- Van een neutraal resultaat: er is geen publieke tekort aanwezig, of er kan zelfs geld verdiend worden door de overheid (een eventueel positief resultaat is niet meegenomen en niet relevant in dit onderzoek, deze inkomsten kunnen immers niet rechtstreeks ingezet worden om onrendabele ontwikkelingen te bekostigen.
- Tot een tekort per woning van 30.000 euro voor de meest complexe transformatielocaties in de hoogste stedelijke context. Dit kengetal is niet toegepast op projecten in NHN. De maximale ORT dat voor een project is gebruikt bedraagt 21.100 euro.

Het resultaat van de totaalberekeningen is omgeven met een bandbreedte van onzekerheid. Het betreft immers een macro-analyse op basis van algemene kengetallen. Om die reden is het resultaat weergegeven met een bandbreedte van +/- 40%

Resultaten

De resultaten van de berekeningen laten zich als volgt samenvatten voor de 57 projecten samen met 28.148 woningen:

- De opgave kent aan de onderkant van de bandbreedte een tekort van 214 miljoen euro (€ 7.600 / woning).
- De berekende opgave (middenwaarde) bedraagt **358 miljoen euro** (€12.700 / woning)
- De bovenkant van de bandbreedte is berekend op 500 miljoen euro (€17.800 / woning)

Het grootste deel van de woningen kent een bepaalde mate van complexiteit om te realiseren. Het gaat ofwel om herstructureringsprojecten die binnenstedelijk op een brownfieldlocatie zijn gelegen, ofwel projecten die een bepaalde specifieke ingreep vergen (dijkversterking, ontsluiting, etc.). Dit type projecten kent ook de hoogste gemiddelde onrendabele top per woning. De projecten op de korte termijn zijn vaak al in uitvoering en vergen, ons inziens, geen extra investeringen meer.

Tabel 6: investeringen bij gebiedsontwikkelingen naar complexe en eenvoudig ontwikkelbare locaties

	Kosten (in mio)	Aantal woningen	Tekort / woning
Complex	-€ 351,8	20.942	-€ 16.798
Eenvoudig	-€ 5,9	7.206	-€ 817

Tabel 7: investeringen bij gebiedsontwikkelingen naar ontwikkeltermijn

	Kosten (in mio)	Aantal woningen	Tekort / woning
Kort	€ 0,0	5.426	€ 0
Middellang	-€ 296,4	20.532	-€ 14.434
Lang	-€ 61,3	2.190	-€ 27.996

Het grootste deel van deze kosten zijn voor rekening van gemeenten en provincie. Waar mogelijk doen gemeenten Wbi-aanvragen om deze investeringen te dekken. Dit is reeds gehonoreerd met een Wbi-toekenning van

in totaal € 20.565.751 voor de locaties Viaanse Molen, Overstad, Westpoort-De Scheg, en Poort van Hoorn.

Investerings in infrastructurele maatregelen

Naast de gebiedsspecifieke investeringen heeft Decisio een doorrekening gemaakt van de kosten voor gebiedsoverstijgende infrastructurele maatregelen. Hierbij is ook een analyse gemaakt van de noodzaak en randvoorwaardelijkheid van investeringen voor de gebiedsontwikkeling.

Noodzakelijkheid van investeringen

Huidige verkeersmodellen hanteren WLO-scenario's (2015). In een periode van ca. 20 jaar (2012-2030) wordt voor de Kop van Noord-Holland en West-Friesland een groei van huishoudens van ca. 15% verwacht en voor Alkmaar en omgeving een groei van ca. 20%. De ambitie van groei met 63.000 woningen tot 2030 leidt uiteindelijk tot een groei met 30% (analyse ring Sweco) ten opzichte van 2012 in de Noord-Holland Noord: 20.000 woningen extra ten opzichte van het hoogste WLO-scenario. Dat is dus aanzienlijk hoger dan waar de huidige verkeersmodellen van uit gaan.

De ontwikkeling van banen zoals de WLO prognosticeerde, blijkt vergelijkbaar met de feitelijke situatie op dit moment.

Tabel 8: prognose ontwikkeling aantal banen in Noord-Holland Noord

	2012	2030	2050
Kop van Noord-Holland en West-Friesland*	143.000	148.000	151.000
Alkmaar en omgeving	96.000	100.000	108.000
Totaal	239.000	248.000	159.000

*let op: Gebaseerd op COROP Regio's. Hier zijn de Kop en West Friesland samengevoegd
Bron: WLO-scenario hoog

De investeringen in infrastructuur hebben betekenis voor zowel de autonome groei van de regio als de extra bouw vanuit de samenhang met de MRA. Dit laatste leidt tot een extra verkeersdruk die nog niet in de ramingen is meegenomen. **Voorbeeld:** *Kijkend naar de autonome ontwikkelingen zou volgens deze benadering minimaal een derde van de investeringskosten van de Ring Alkmaar toe te schrijven zijn aan de woningbouwontwikkelingen. Omdat twee derde deel van de woningen immers al in de autonome ontwikkeling zit.* De vraag is echter hoe autonoom deze ontwikkelingen zijn. Ze zijn 'autonoom' in het verkeersmodel en de WLO-scenario's, maar er moeten wel degelijk maatregelen genomen worden om deze woningen te realiseren. Zonder beleid worden er geen woningen gebouwd.

Een andere manier van kijken is het verkeer dat extra wordt gegenereerd als gevolg van de totale woningbouwontwikkeling: 40.000 woningen tot 2030 en 63.000 woningen tot 2040. Het betreft zeker in de regio rond Alkmaar een uitbreiding van meer dan 30%, elders een uitbreiding bijna 20%. Het verkeer neemt naar verwachting iets minder toe, doordat een deel op OV-vriendelijke locaties zit. Op basis van deze redeneerlijn zou 20-30% van de wegbuitbreiding aan de woningbouw gerelateerd kunnen worden. Immers 70-80% van de weggebruikers is een 'bestaande bewoner'.

Een laatste invalshoek is te kijken naar de bijdrage van extra woningbouw aan het ontstaan van knelpunten. Een procent extra autoverkeer kan tot 2,5% extra congestie leiden. De 20-30% groei van verkeer als gevolg van uitbreiding van Alkmaar en omgeving, is verantwoordelijk voor 50 – 75 procent van de (ernst van) knelpunten op de Ring Alkmaar. Indien de toename in het autoverkeer tot onevenredig veel extra knelpunten op de ring leidt, kan dit percentage hoger zijn.

Op basis van deze vergelijkingen is de raming dat niet alle genoemde infrastructurele maatregelen randvoorwaardelijk zijn voor de

gebiedsontwikkelingen. Dit neemt niet weg dat deze ontwikkelingen wel wenselijk of noodzakelijk zijn vanuit oogpunt van leefbaarheid en regionale (economische) ontwikkeling.

- Wij zien gelet op voorgaande analyses en afwegingen in ieder geval een noodzakelijk verband met de gebiedsontwikkeling voor:
 - Ring Alkmaar
 - Netwerkstudie en evt. vervolgmaatregelen Westfriesland
- Met name de infrastructurele maatregelen in de Kop van Noord-Holland zijn voor woningbouwontwikkelingen niet randvoorwaardelijk, vanwege de beperkte groei van dit deel van de regio.
- Ook de spoormaatregelen op de Hoornse lijn leveren een beperkte bijdrage aan de huidige en toekomstige knelpunten. Dit bleek eerder ook uit onderzoek in het kader van de Corridor Amsterdam Hoorn (CAH).
- Voor sommige maatregelen is het voor ons op dit moment nog niet mogelijk om de noodzaak in te schatten. Een nadere analyse van de problematiek is daarvoor nodig.