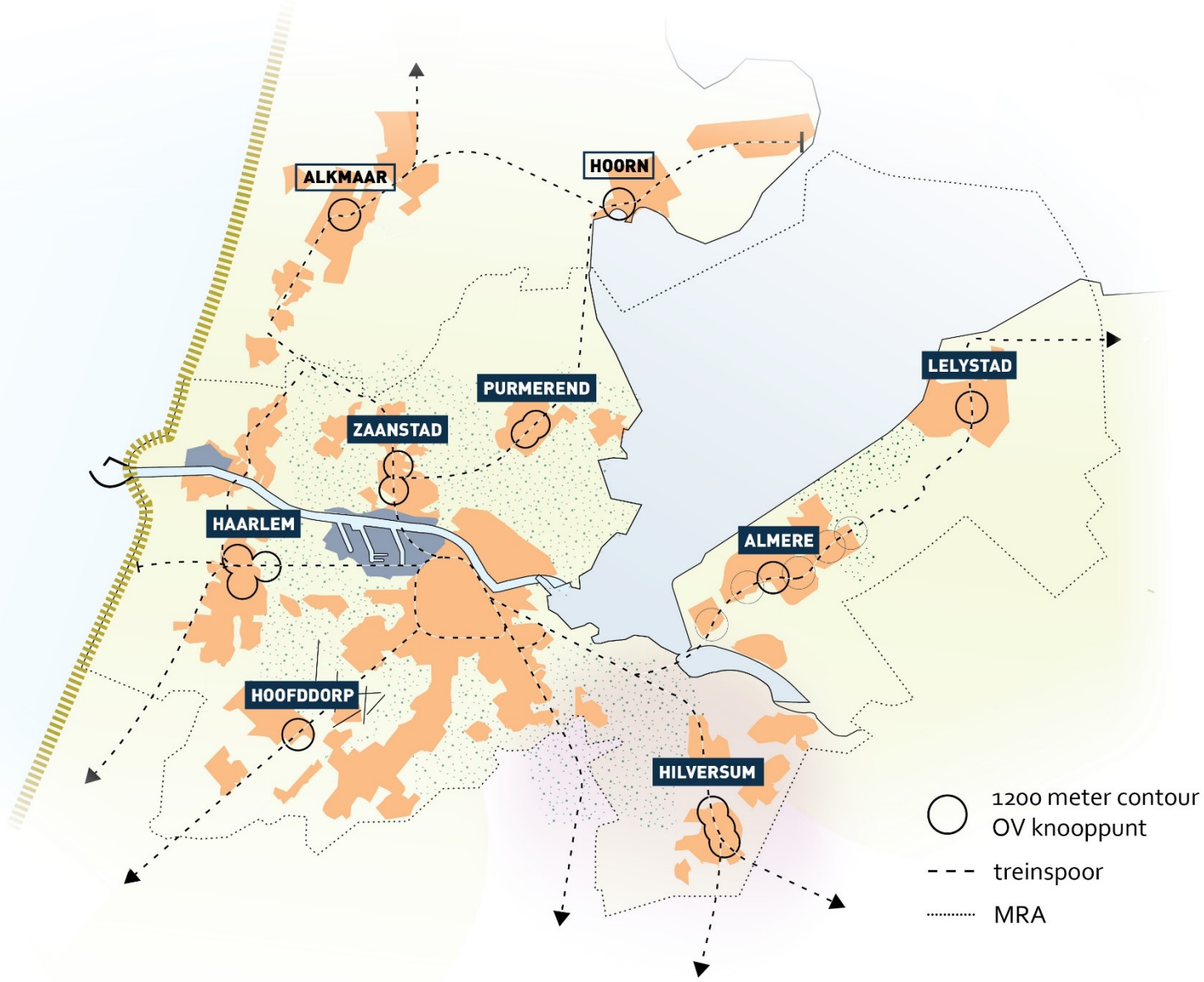


Aanpak Bereikbare Steden

NAAR AANTREKKELIJKE STADSHARTEN

Concept-voortgangsrapportage | 16 december 2020

metropool regioamsterdam

SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID

HET GEBIEDSGERICHTE BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Rijksoverheid

Inhoudsopgave

Vooraf

1. Ons aanbod
1.1. Een opgave van formaat
1.2. Een intensieve samenwerking
1.3. Een wezenlijke bijdrage

2. Onze vraag
2.1. Maatschappelijk draagvlak
2.2. Publieke investeringen
2.3. Private samenwerking

3. Verder aan de slag
3.1. Gebiedsteams en gebiedsplannen
3.2. Planning
3.3. Organisatie

4. Beschrijving aanpak van 2020 naar 2030
4.1. Identiteit als basis
4.2. Alkmaar
4.3. Almere
4.4. Haarlem
4.5. Hoofddorp
4.6. Hoorn
4.7. Hilversum
4.8. Lelystad
4.9. Purmerend
4.10. Zaanstad

Verantwoording bij deze concept-voortgangsrapportage
De negen middelgrote gemeenten, MRA, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de ministeries BZK en I&W hebben in de afgelopen maanden constructief samen gewerkt aan het project Bereikbare Steden. Een eerste voortgang hiervan is in deze rapportage samengevat, maar nog niet door voornoemde partijen bekrachtigd. De korte toelichtingen per gemeente, zoals opgenomen in onderdeel 4 van dit concept, zijn nog onderwerp van gesprek, aanscherping en uitwerking. Deze toelichtingen kunnen de komende tijd dan ook nog gewijzigd worden. Aan de vervolgstap, namelijk het formeren van gebiedsteams, het maken van gebiedsplannen inclusief uitwerking naar verdienvermogen en toerekenbaarheid wordt de komende weken nadere invulling gegeven.

VOORAF

Overal in de Metropoolregio Amsterdam (verder: MRA) wordt hard gewerkt aan het inlopen van het woningtekort en de andere opgaven die moeten bijdragen aan een toekomstbestendige, leefbare en vitale regio. Hiervoor zijn – in het kader van de sleutelgebieden – zeven stadsharten geïdentificeerd van middelgrote gemeenten in de MRA en twee daar net buiten, waar in nauwe samenwerking met de provincies Noord-Holland en Flevoland en het Rijk op korte termijn een wezenlijke bijdrage geleverd kan worden aan de opgaven waarvoor wij allen staan:

- Het versneld aanpakken van het **woningtekort**;
- Het optimaliseren van de **ov-bereikbaarheid**; en de fiets?
- Het stimuleren van de **werkgelegenheid**; en
- Blijvend investeren in de **leefbaarheid, ontmoetingsfunctie** en **inclusiviteit.**

De problemen zijn groot en urgent, maar nu gemeenten, provincies, regio en rijk de handen ineenslaan, blijken er ook volop kansen te liggen. We zetten ons samen in om deze tussen 2021 en 2030 te verzilveren. Met als gedeelde ambitie het realiseren van aantrekkelijke stadsharten. Waarbij we het begrip 'aantrekkelijk' zowel letterlijk als figuurlijk opvatten. Aantrekkelijk in de zin van fijn, prettig, leefbaar, veilig, inclusief en onderscheidend. Maar ook in de zin van meer woningaanbod, meer werkgelegenheid en meer gebruik van het openbaar vervoer.

In de afgelopen maanden hebben we met elkaar het belang van deze stadsharten verder in beeld gebracht. De stadsharten zijn plekken waar ruimte is voor verdere ontwikkeling en bloei. Maar de stadsharten zijn ook geliefde en veilige plekken van ontmoeting, dankzij hun menselijke maat, een ontspannen sfeer en een grote variëteit aan functies.

Met de aanpak Bereikbare Steden zorgen we dat de eigenheid behouden en versterkt wordt. We zorgen daarnaast dat meer bewoners, ondernemers en bezoekers kunnen profiteren van onze stadsharten. En we zorgen dat de aanpak van de stadsharten tezamen complementair is en de concurrentiekracht van zowel de steden, de regio als het land versterkt.

In deze voortgangsrapportage staan we stil bij de resultaten uit onze eerste verkenningen. We laten zien wat de stadsharten nu al zijn en in 2030 kunnen worden. Ook schetsen we de vervolgstappen:

- Uitbreiding van de aanpak van zeven middelgrote gemeenten in de MRA met twee middelgrote gemeenten die weliswaar buiten de bestuurlijke grenzen van de MRA vallen, maar wel steeds meer onderdeel zijn van het daily urban system van de MRA;
- In maart 2021 een totaalbeeld van de onrendabele kosten die met de integrale opgave gemoeid zijn;
- Voor zomer van 2021 afspraken over de dekking;
- In de tweede helft van 2021 uitvoeringsafspraken en starten met een meerjarig bouw- en ontwikkelproces in de stadsharten.

16 december 2020

Project Bereikbare Steden

De Programmaraad van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (Rijk en Metropoolregio Amsterdam) en het Portefeuillehoudersoverleg Bouwen en Wonen (Metropoolregio Amsterdam) hebben in het voorjaar van 2020 besloten om voor de openbaar vervoersknooppunten van Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad het gezamenlijke project *Bereikbare Steden* te starten. Aanleiding voor dit project zijn, mede op basis van analyses en gesprekken die gevoerd zijn in het kader van de sleutelgebieden, de plancapaciteit en versnelling woningbouw, de volgende bevindingen:

- Voor een duurzame ontwikkeling van de polycentrische metropoolregio is een goede bereikbaarheid cruciaal;
- Diverse openbaar vervoersknooppunten in de MRA hebben, vanwege hun ligging, veel potentie voor verdere verstedelijking en verdichting, waarbij het bestaande (ov-) systeem verder benut kan worden;
- In het verlengde hiervan is ook een bijdrage te leveren aan het organiseren van tegenspits, economische ontwikkeling en versterking van de identiteit en leefbaarheid van de steden.

Het project Bereikbare Steden is in lijn met de door het Bestuurlijk Overleg MIRT vastgestelde uitgangspunten voor de Verstedelijkingsstrategie Rijk-MRA. In het najaar van 2020 is bestuurlijk besloten om de aanpak ook uit te breiden met de stadsharten van Alkmaar en Hoorn.

1. ONS AANBOD

1.1 Een opgave van formaat

De druk op de woningmarkt is nergens anders in Nederland zo hoog als in de Metropoolregio Amsterdam (verder: MRA). Wat alleen al in de komende tien jaar nodig is, zijn zo'n 17.500 woningen per jaar. Dat is een ongekend hoog aantal wanneer we ons realiseren dat door de jaren heen de gemiddelde productie in de MRA rond de 12.000 woningen ligt.

Maar het gaat even zo zeer om een enorme kwalitatieve opgave. De woningen moeten goed, betaalbaar, gevarieerd, klimaatbestendig en duurzaam zijn, optimaal bereikbaar zijn via het openbaar vervoer, voorzien zijn van een aantrekkelijke omgeving en met aanzienlijk meer werkgelegenheid in de directe nabijheid.

1.2 Een intensieve samenwerking

Vanaf 2017 werken het rijk, de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Metropoolregio Amsterdam en individuele gemeenten intensief samen aan deze brede maatschappelijke opgave. Met sleutelgebieden en versnellingslocaties is focus aangebracht in de gesprekken over tempo, kwaliteit, locaties, aantallen en randvoorwaarden. Knelpunten in de woningbouwproductie zijn inzichtelijk en bespreekbaar gemaakt. Met de Monitor Plancapaciteit en de planningstool Primavera is er een actueel beeld en kan er alert bijgestuurd worden. Dankzij de instelling van een zogenoemde 'flexibele schil' is extra capaciteit ter beschikking gesteld om versneld plannen uitvoeringsgereed te maken en voor draagvlak te zorgen. Budgetten, onder meer vanuit de provincies, zijn er om binnenstedelijke knelpunten en de verstedelijking rondom ov-knooppunten op te lossen. Gemeenten werken met multidisciplinaire teams aan draagvlak, uitvoeringskracht en vormen coalities met corporaties en marktpartijen. In deze steeds hechtere samenwerking tussen de overheden worden ook nieuwe opgaven, zoals de geluids- stikstof- en PFAS-problematiek en de recente impact van corona op de bouwproductie aangepakt.

Eind november 2020 herbevestigden rijk en regio deze ingeslagen hoofdkoers van de evenwichtige ontwikkeling van een polycentrische metropoolregio met tot 2030 de ontwikkeling van 175.000 woningen en de inzet om het beïnvloedbare deel (circa 10%) van de werkgelegenheidsontwikkeling te spreiden over de stadsharten van de MRA.

Op het halen van dit resultaat staat echter grote druk. Ondanks de Coronacrisis blijven de prijzen stijgen en is er door onzekerheid sprake van toenemend uitval van woningaanbod. Dus moeten we snel de volgende stappen zetten. We weten dat deze opgave van velen om extra investeringen vraagt: om de woningen betaalbaar te houden, om de openbare ruimte Parijs-proof te maken, om de economie draaiende te houden, om onze steden en regio bereikbaar te houden.

Daarom werken wij voor 1 maart 2021 toe naar een totaalbeeld van de onrendabele kosten die met de opgave in de stadsharten gemoeid zijn. Een aanzienlijk deel daarvan kan gedekt worden, maar een deel ook niet. Daarom zullen op het Bestuurlijk Overleg Leefbaarheid en het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2021 afspraken moeten worden gemaakt om te komen tot dekking van deze onrendabele kosten en fasering.

We zetten erop in dat wij vervolgens voor de zomer van 2021 komen tot bestuurlijk gedragen uitvoeringsplannen die op de steun van onze bevolking kunnen rekenen. Na de zomer van 2021 kan dit dan tenslotte worden afgerond in concrete uitvoeringsafspraken en de start van een bouw- en ontwikkelproces tot 2030 en verder.

1.3 Een wezenlijke bijdrage

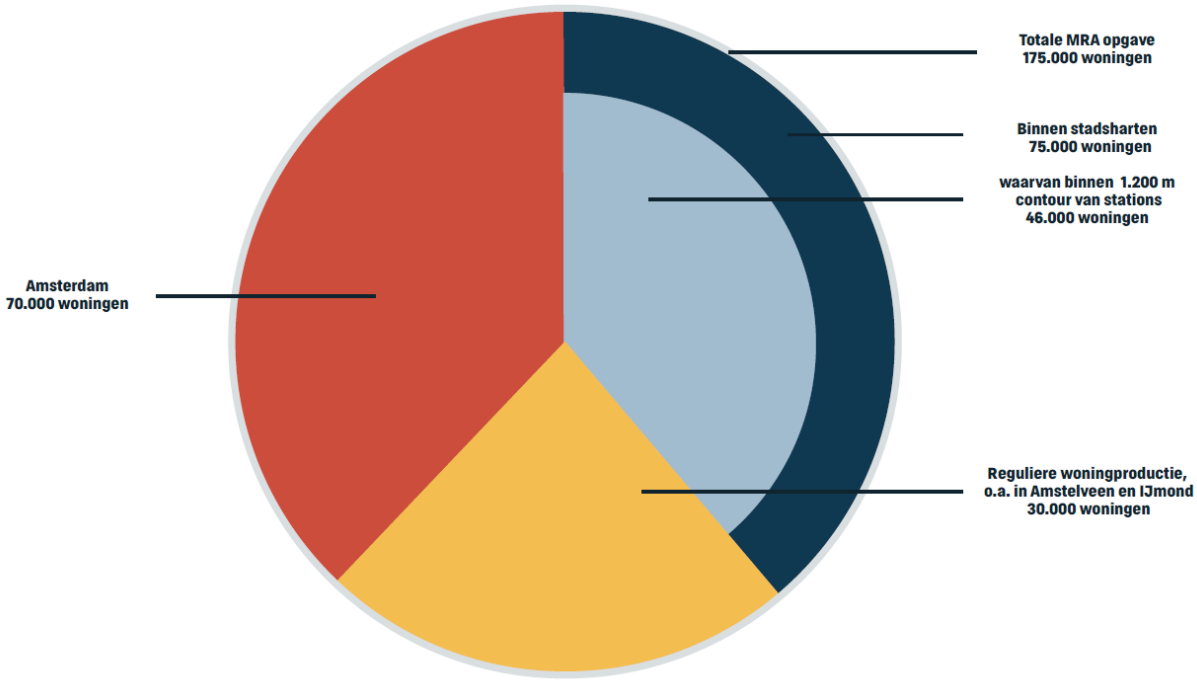
De aanpak Bereikbare Steden levert een wezenlijke bijdrage aan de maatschappelijke opgaven waarvoor we staan. De middelgrote steden in en net buiten de MRA hebben samen met het rijk, de provincies en de MRA de krachten gebundeld. Wat de middelgrote steden betreft gaat het om alle zeven middelgrote steden van de MRA en twee die weliswaar net buiten de bestuurlijke grenzen van de MRA vallen, maar feitelijk steeds meer onderdeel zijn van het daily urban system van de MRA: Alkmaar, Almere, Haarlem, Hilversum, Hoorn, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad. In onderhavige rapportage is de inzet van de zeven middelgrote gemeenten van de MRA terug te lezen. Wat binnenkort volgt is de inzet van de twee gemeenten die net buiten de MRA vallen.

Met negen integrale gebiedsteams werken wij dan verder aan negen integrale gebiedsplannen, waarmee wij een samenhangende aanpak en uitvoeringsstrategie formuleren voor:

- Het behouden en verbeteren van de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en aantrekkingskracht;
- Een forse en versnelde woningbouwproductie;
- Een noodzakelijke impuls aan de economische profilering, structuurversterking en extra banen;
- Het klimaatbestendig maken van onze stadsharten; en
- Het benutten en optimaliseren van de ov-bereikbaarheid en het langzame verkeer.

Zo'n 75.000 woningen

In de stadsharten van de negen middelgrote gemeenten zien wij kans om tot 2030 zo'n 75.000 extra woningen toe te voegen, waarvan circa 46.000 in de directe invloedsfeer van openbaar vervoersknooppunten. Voor ogen staat ons een gevarieerd aanbod van woningen: sociale huurwoningen, woningen in het middensegment en duurdere woningen voor uiteenlopende doelgroepen. Het gaat hierbij om een forse inbreidingsopgave. In sommige gemeenten is hier al een proces van politieke en maatschappelijke draagvlakverwerving aan vooraf gegaan, in enkele andere gemeenten loopt dit proces op dit moment.



Woningbouwproductie MRA 2020-2030

Zo'n 30.000 (en 60.000) banen en economische profilering

De kracht van de Nederlandse binnenstad in zijn algemeenheid en zeker ook van onze stadsharten is die van functiemenging. In onze stadsharten wordt gewoond en gewinkeld, er is volop aanleiding om er een bezoekje af te leggen en in onze stadsharten wordt gewerkt. Omdat onze stadsharten en enkele andere ov-knooppunten die sterk in samenhang staan met onze stadsharten de 'visitekaartjes' en 'huiskamer' van onze steden zijn, zorgen wij ervoor dat hier het wonen en werken zoveel mogelijk gelijk op gaan in de ontwikkeling. De aanpak van onze stadsharten is ook een economische opgave. Wij voorzien een toevoeging van zo'n 30.000 banen in onze stadsharten Het toevoegen van werkfuncties in de stadsharten staat niet op zichzelf. De negen middelgrote gemeenten werken aan een economische profilering, waarbij de impact van corona op de stedelijke economie een extra impuls is geweest. Deze economische profilering bouwt voort op het economisch DNA dat er nu al is en draagt bij aan complete steden. In deze economische profilering gaan wij uit van een dubbele doelstelling: het zorgt voor sterkere steden waar wonen en werken dichter bij elkaar zijn gebracht, maar nadrukkelijk ook om een sterkere regio. De economische profielen van de afzonderlijke steden zijn in belangrijke mate complementair aan elkaar.

In het 'EZ Kader Verstedelijkingsstrategie MRA' (april 2020) is een kenschets gegeven van de economische dynamiek tot 2040. Omdat een langere periode in ogenschouw genomen wordt, is de verwachting dat – ondanks crisis, recessie en herstel – er sprake is van structurele groei, onder meer gedreven door demografische ontwikkeling. Gesteld wordt dat er sprake is van:
- Een concentratie van kenniswerk door de doorontwikkeling van de internationale zuidflank en ontwikkeling van woonwerkgebieden rondom ov-knopen.
- Deconcentratie van bedrijvigheid door binnenstedelijke verdichting op bedrijfsterreinen.
- Nieuwe economische uitdagingen door de energietransitie, circulaire economie en digitalisering.

Op basis van deze economische dynamiek zijn voor de MRA drie modellen opgesteld voor de werkgelegenheidsontwikkeling tot 2040. Dit is gebeurd voor elke deelregio, voor elke gemeente en binnen gemeentes drie type locaties en werkgelegenheid (multimodale knopen, stadsharten en bedrijventerreinen):
- Autonoom model: laat zien waar werkgelegenheid zich op basis van marktdynamiek en beperkte beleidsinterventies zich binnen de MRA vestigt.
- Polycentrisch model: laat zien waar werkgelegenheid zich op basis van de beleidswens tot economische spreiding rondom ov-knopen, tegenspits, economische coördinatie en samenwerking zich vestigt.
- Een model met groei en krimp binnen de MRA en minder spreiding.

Op basis van het polycentrische model, dat als uitgangspunt genomen is voor de verstedelijkingsstrategie MRA, is de werkgelegenheidsgroei van banen groter dan 12 uur tot 2030 als volgt geïndiceerd:
- 140.000 extra banen tussen 2020 en 2030.
- Hiervan zullen er circa 30.000 in de stadsharten/ov-knopen zijn van de 9 middelgrote gemeenten (MRA + Hoorn en Alkmaar).
- Hiervan zullen er circa 60.000 in de stadsharten/ov-knopen van Amsterdam/Duivendrecht zijn.

Hetgeen inhoudt dat zo'n tweederde (90.000 van de 140.000) van alle extra banen boven de twaalf uur tussen 2020 en 2030 in de stadsharten en ov-knopen gevestigd zijn.

Verblijfsruimte, verduurzaming en vergroening
Als de Coronacrisis ons iets heeft geleerd is dat het belang van de openbare ruimte essentieel is. De meeste van onze stadsharten functioneren nu al als de 'huiskamer' van de stad. Collectieve voorzieningen, markten, bijzondere evenementen, horeca, pleinen en andere openbare ruimtes om 'te zien en gezien te worden' dragen hieraan bij. Tegelijkertijd moet worden onderkend dat in sommige steden de 'huiskamer-functie' nog beperkt is, in veel stadsharten auto's te dominant aanwezig zijn en er een grote behoefte is aan verdere vergroening.
De aanpak van onze stadsharten grijpen wij dan ook aan om de ontmoetings- en verblijfskwaliteit ervan verder te versterken. Concreet betekent dit dat wij de focus leggen op het langzame verkeer (de voetganger en de fietser) en verdere vergroening en verduurzaming van de openbare ruimte in combinatie met een aantrekkelijke mix van functies. Voor ons staat voorop dat de stadsharten de plekken moeten zijn waar iedereen zich thuis voelt; jong en oud, degenen die wat te besteden hebben, maar ook degenen die hier niet consumeren.
En tenslotte moeten wij, in het kader van de afspraken in het Parijs-akkoord over klimaat, duurzaam, klimaatbestendig en circulair bouwen. Elke niet duurzame nieuwe woning die gebouwd wordt zal anders over tien jaar opnieuw aangepakt moeten worden. Dat willen we niet laten gebeuren.

Bereikbaarheid
Met de aanpak Bereikbare Steden maken wij een drie dubbele slag. Ten eerste benutten en versterken wij de ov-bereikbaarheid van onze stadsharten en enkele andere ov-knopen dankzij een forse inbreiding (extra woningen, extra werkgelegenheid), maar ook dankzij een kwaliteitsslag in bijvoorbeeld gemakkelijker overstapmogelijkheden van trein naar bus en fiets. Ten tweede zetten wij in onze steden de transitie van auto naar langzaam verkeer verder door. In al onze stadsharten betekent dit concreet dat wij ruim baan geven aan de voetganger en fietser. In sommige steden kan de transformatie van stadsharten ook betekenen dat wij busverkeer anders gaan organiseren, met als resultaat dat stadsharten ontlast worden en de lijnvoering efficiënter wordt. Ten derde versterken wij de ov-bereikbaarheid van de gehele regio. Waar de reisbewegingen vanuit onze steden nu vooral gericht zijn op Amsterdam, kunnen de extra arbeidsplaatsen en woningen – in combinatie met een verbetering van de onderlinge ov-bereikbaarheid – ervoor zorgen dat er meer reisbewegingen naar, tussen en binnen onze steden ontstaan. Dankzij het opwaarderen van ov- naar hov-lijnen fungeert het vervoerssysteem in Amsterdam zo als draaischijf van de polycentrische metropool. Het gaat hierbij om een systeem-optimalisatie op de schaal van de MRA.

2. ONZE VRAAG

2.1 Maatschappelijk draagvlak

Een versnelde transformatie en inbreiding van stadsharten – en soms aanpalende delen in de gemeenten – vraagt om maatschappelijk draagvlak. De mate waarin dit draagvlak binnen de middelgrote gemeenten er nu is, verschilt. In sommige gemeenten is dit draagvlak al gecreëerd, in andere gemeente vindt de dialoog met de samenleving nog plaats. Belangrijk is om hiervoor begrip te hebben en per gemeente te werken aan het opbouwen en behouden van draagvlak voor de wezenlijk veranderingen in de stadsharten.

2.2 Publieke investering

In paragraaf 4 is een eerste beschrijving opgenomen van de transformatieaanpak tussen 2020 en 2030. Deze is, per stadshart, uitgewerkt in een aantal strategische projecten. Uit een eerste kostenbatenanalyse blijkt dat een deel van de kosten gedekt is, er perspectief is op dekking van een ander deel van de kosten, maar ook sprake zal zijn van een onrendabel deel. Dit deel betreft met name de kosten voor verbetering bereikbaarheid, die in het merendeel van de stadsharten randvoorwaardelijk is voor verdere gebiedsontwikkeling. Zoals hiervoor gesteld wordt de kosten en baten van de aanpak van de stadsharten verder uitgewerkt, maar zullen tijdens de Bestuurlijke Overleggen Leefbaarheid en MIRT nadere afspraken gemaakt moeten worden over dekking van de onrendabele kosten en de fasering ervan.

2.3 Private samenwerking

Van de gezamenlijke overheden wordt gevraagd de randvoorwaarden te creëren, waaronder (voor)financiering van publieke investeringen en onrendabele kosten. Echter, de grootste investeerder is de markt.

In de verdere uitwerking in de komende maanden, zullen wij de markt intensiever betrekken bij de stadshartontwikkeling en verkennen waar kansen liggen voor duurzame allianties, bijvoorbeeld via de zogenoemde bouwtafels die er al zijn. In eerste instantie worden de institutionele beleggers geconsulteerd. Zij hebben immers, niet als wij, belangen die verder reiken dan de korte termijn. Als beheerders van onze pensioenen zijn zij op zoek naar lange termijn zekerheid voor investeringen. Die willen wij hen nadrukkelijk bieden en daartoe nodigen wij hen uit om in te stappen en met hun kennis, ervaring en middelen partners te worden in onze stadshartontwikkeling.

3. VERDER AAN DE SLAG

3.1 Gebiedsplannen en gebiedsteams

In de afgelopen maanden is vanuit de middelgrote gemeenten, de MRA, de provincies Noord-Holland en Flevoland gestart met de aanpak Bereikbare Steden. Het eerste resultaat is in deze voortgangsrapportage vastgelegd.

Vervolgstap is om per middelgrote gemeente een integraal gebiedsplan te formuleren, dat kaderstellend wordt voor de gebiedsontwikkeling in het stadshart en, in sommige gemeenten, ook enkele aanpalende ov-knooppunten. Een eerste tussenproduct van dit gebiedsplan is reeds in maart 2021 nodig, om zo inzet te kunnen zijn voor de kabinetsformatie. Een definitieve versie van het gebiedsplan is voorzien in juni 2021.

Voor de inzet naar de kabinetsformatie en voor nadere besluitvorming zullen de gebiedsplannen gebundeld worden tot één samenhangende aanpak en aanvraag vanuit de MRA, bestaande uit de volgende onderdelen:

- Gezamenlijk kopverhaal over de versterking van de (middel)grote steden (‘polycentrische verstedelijking’) en de aansluiting op de ‘draaischijf’ Amsterdam.
- Per gemeente een beschrijving van:
  - De identiteit van de stad: welke stad is men en wil men zijn? Wat is de positie binnen en aansluiting van de stad – ruimtelijk, maatschappelijk, economisch – op de polycentrische regio?
  - De rol van het stadshart (en enkele directe hiermee samenhangende ov-knopen): wat draagt de gebiedsontwikkeling van het stadshart bij aan de identiteitsversterking van de stad en zijn betekenis in de naaste omgeving en in de regio?
  - De ontwikkelingsstrategie: welke strategische projecten zijn voorzien om tot een integrale doorontwikkeling van het stadshart te komen? Wat is het ‘vliegwiel-effect’ en hoe grijpen deze – ruimtelijk, programmatisch, in de tijd – in elkaar?
  - De fasering: welke volgorde is voorzien in projecten in de periode 2021-2030? Wat zijn de afhankelijkheden (‘kritisch pad’) en onafhankelijkheden tussen deze partijen?
  - De organisatie: hoe is de bestuurlijke en ambtelijke aansturing georganiseerd? Hoe is de uitvoeringsorganisatie georganiseerd? Met welke partners is reeds samenwerking? Hoe is de verdere uitbouw van samenwerking voorzien? En hoe wordt het draagvlak bij partners en in de samenleving georganiseerd en onderhouden?
  - De financiën: wat zijn de kosten voor en baten van de strategische projecten? Welke (publieke en private) dekking is reeds voorzien? Welk perspectief is er op aanvullende (publieke en private) dekking? Welk aandeel van de kosten is te oormerken als onrendabel? Wat is het verdienvermogen van het stadshart voor de stad, de omgeving en de regio (in termen van bruto nationaal product)? In hoeverre is het ‘onrendabel’ voor de mobiliteit toerekenbaar naar de woningbouw en extra werkgelegenheid? En wat is de fasering in de inkomsten- en uitgavenstroom van de middelen
- Totaaloverzicht (kosten en baten van alle stadsharten tezamen in tijd uitgezet) en financiële randvoorwaarden: voor welke projecten is dekking en voor welke projecten is extra dekking nodig?
- Verantwoording en onderbouwing (gebruikte data en analyses).

Om tot een gebiedsplan te komen is het voorstel om, per gemeente, een tijdelijk multidisciplinair gebiedsteam te vormen (zie verder bij 3.3), waarvoor externe (financiële) ondersteuning door MRA en Rijk beschikbaar is. De gebiedsteams zullen tussentijds ook onderling afstemmen. De ontwikkeling van het ene stadshart heeft immers vaak relaties met die van andere stadsharten. Daarnaast vindt afstemming plaats met aanpalende trajecten binnen de MRA, zoals SBaB, de verstedelijkingsstrategie voor de langere termijn en de economische profilering/kwaliteitskaarten. Voor de komende tijd zal de afstemming verbreed worden met trajecten binnen de MRA die lopen op het gebied van duurzaamheid en klimaatbestendigheid, energie en landschap.

3.2 Planning

Op 25 november 2020 hebben rijk en regio in het Bestuurlijk Overleg MIRT het besluit genomen om onderhavige voorzet tot concrete en integrale gebiedsplannen uit te werken voor de versnelde woningbouwontwikkeling 2021-2030 in de stadsharten van Alkmaar, Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hoorn, Hilversum, Lelystad, Purmerend en Zaanstad, inclusief voor deze integrale ontwikkeling cruciale (financiële) randvoorwaarden onder andere op het gebied van bereikbaarheid en energie-

infrastructuur. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de programmalijn Bereikbare Steden van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Over de bereikbaarheidsonderdelen vindt besluitvorming plaats binnen SBaB. Deze onderdelen krijgen een plaats in de Uitvoeringsagenda SBaB.

In december 2020 worden de colleges en gemeenteraden van de steden middels een gezamenlijke collegesbrief geïnformeerd over de gebiedsplannen van de aanpak Bereikbare Steden.

De voortgang van bovenstaande besluiten wordt besproken tijdens een extra Bestuurlijk Overleg Woningbouw in februari/maart 2021, vooruitlopend op de integrale besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van voorjaar 2021 (woningbouw) en besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar van 2021 (mobiliteit).

Tussentijds, in maart 2021, zal een eerste samenvatting van de gebundelde gebiedsplannen inclusief investeringsbehoefte al gericht worden naar het nieuwe kabinet.

25 november 2020	Rijk-regio afspraak BO MIRT: maken van concrete en integrale gebiedsplannen voor de negen stadsharten
December 2020	Samenstellen gebiedsteams in de negen gemeenten
December 2020	Gezamenlijke collegebrief naar B&W van de 9 middelgrote gemeenten
December 2020-februari 2021	Maken tussenrapportage gebiedsplannen en opzetten gebiedsteam door coördinatieteam en projectleiders gebiedsteams
Februari-maart 2021	Bestuurlijke bespreking voortgang in diverse MRA-gremia en extra bestuurlijk overleg woningbouw
Maart 2021	Verkiezingen Tweede Kamer
Voorjaar 2021	Besluitvorming in BO Leefomgeving (woningbouwopgave)
Najaar 2021	Besluitvorming in BO MIRT (mobiliteitsopgave via uitvoeringsagenda)

3.3 Organisatie

Voor de uitwerking van de gebiedsplannen, als vervolg op de aanpak Bereikbare Steden, wordt de volgende organisatie voorgesteld:

Bestuurlijke aansturing

De MRA heeft gedeputeerde Loggen en wethouder Roduner en de programmaraad SBaB gemandateerd om de voortgang van de aanpak Bereikbare Steden op kwaliteit en voortgang te begeleiden.

Coördinatieteam Gebiedsplannen

Voor de coördinatie en ondersteuning van de gemeentelijke gebiedsteams wordt een coördinatieteam ingericht. Dit coördinatieteam draagt zorg voor de voortgang en kwaliteit, de contacten naar en tussen de middelgrote gemeenten, de ondersteuning van de gebiedsteams, reguliere voorgangrapportage naar de twee gemandateerde bestuurders, afstemming met aanpalende beleidstrajecten en programma's alsmede de voorbereiding van bestuurlijke besluitvorming. De samenstelling is als volgt:

- Maaike Stoop (SBaB/Bouwen & Wonen, projectleider)
- Guido Wallagh en Coen Hermans (Inbo, externe begeleiders)
- Leo van 't Hof en Bas Schimmel (Ministerie van I&W)
- Lucas Lombaers en Bart Boon (Ministerie van BZK)
- Lex Brans (Versnelling woningbouw MRA)
- Muk van Ravels (Woondeal Rijk-MRA)
- William Stokman (Economie MRA)
- Wim Brussaard (Provincie Noord-Holland)
- Steef de Looze (Mobiliteit MRA)
- Bart Kruese (MRA trainee)
- Ruben van den Berg (Gemeente Amsterdam, stedenbouwkundige)

In samenspraak met de gebiedsteams zal door het coördinatieteam verkend worden hoe colleges en gemeenteraad regulier geïnformeerd worden en hoe zowel het maatschappelijk draagvlak als private samenwerking wordt gevormd.

Aan Rijkszijde vervult het ministerie van BZK een coördinerende rol voor de departementen (Lucas Lombaers, Bart Boon). Binnen de MRA is het (bestaande) kernteam van Bereikbare Steden verantwoordelijke voor de regionale afstemming (Maaike Stoop, Lex Brans, Guido Wallagh, Steef de Looze, William Stokman).

Negen gebiedsteams
Om tot een gebiedsplan te komen is het voorstel om, per gemeente, een tijdelijk multidisciplinair gebiedsteam te vormen. De eerste opgave voor het team is om het komend half jaar een uitwerking op te stellen op de opgave met daarin een overzicht van kosten en baten voor de integrale versnellingsopgave (maart 2021). De tweede stap is om te komen tot een definitief gebiedsplan met bestuurlijk (en maatschappelijk) draagvlak voor de zomer (juni 2021), waarna afspraken worden gemaakt over de uitvoering van het programma. Het is duidelijk dat voor een dergelijke opgave externe ondersteuning noodzakelijk is. Rijk, Provincies en MRA faciliteren deze inzet via de flexibele schil van de Bouwimpuls. Het Kernteam Versnelling coördineert en begeleidt de inzet.

In de separate notitie 'Gebiedsplannen en gebiedsteams voor Bereikbare Steden' van 30 november 2020 is de samenstelling van de gebiedsteams, de taakomschrijving en werkwijze nader beschreven.

Als samenstelling wordt gedacht aan:
- Projectdirecteur gebiedsteam, tevens contactpersoon voor het coördinatieteam
- Projectsecretaris
- Planner
- Planeconoom
- Deskundigen vanuit relevante disciplines (woningbouw, mobiliteit, economie, openbare ruimte, gebiedsontwikkeling).

De gebiedsteams worden ondersteund door het kernteam Bereikbare Steden en het kernteam Versnelling Woningbouw. Tussentijds komen de projectleiders van alle gebiedsteams bijeen om te spreken over de voortgang en resultaten, op door het coördinatieteam ingeplande momenten. Daarnaast voeren de projectleider Bereikbare Steden en de projectleider Versnelling woningbouw/ bouwambassadeur regelmatig voortgangsgesprekken met het lijnmanagement van de betreffende gemeente om tijdig knelpunten, wensen en opgaven te bespreken.

4. BESCHRIJVING AANPAK VAN 2021 NAAR 2030

4.1 Identiteit als basis

Om tot een aanpak te komen, zijn we gestart met het per stadshart definiëren van wat die plek al is of in potentie zou kunnen zijn. Zo heeft Almere de potentie om een onderscheidende profiel gericht op toekomstgerichte (transitie-) economie te ontwikkelen. Haarlem profiteert van haar historische binnenstad met ruimte voor creatieve en zakelijke dienstverlening en zet daarnaast in op een medisch cluster in Nieuw Zuid. Hilversum richt zich op oude en nieuwe media. Hoofddorp profileert zich als internationale entree. Purmerend bouwt voor op de traditie van handel en food, maar zet daarnaast ook in op IT/ICT, met name E-sports. Lelystad is de stad van de nieuwe natuur met fraaie en toch nog betaalbare woningen en Zaanstad benut de charme van de Zaan met zijn industriële monumenten op steenworpafstand van Amsterdam.

Deze identiteiten zijn vervolgens voor ons de basis geweest om tot een verbeteraanpak te komen, de zogenoemde tandwielen-aanpak. In de volgende paragrafen vatten wij het beoogde profiel samen, zetten wij onze stad nu tegenover onze stad in 2030 en geven wij aan welke stappen wij willen zeggen in het stadhart in de komende tien jaar.

ALMERE

VAN EEUWIG JONG NAAR TOEKOMSTGERICHTE STAD

ALMERE 2020

Almere heeft een eeuwig jonge binnenstad waar veel ruimte is voor winkelen en relatief weinig voor wonen. Buiten kantooruren is het stil op straat. Het stationsgebied is geen echte stadsentree en nodigt niet uit tot verblijf. Almere Centrum is slechts de entree voor stadsdeel centrum. Het ontbreekt de stad aan een duidelijk economisch profiel; dit zie je dan ook niet terug in het centrum. Met een verouderd busstation ontbreekt het in het centrum aan een snelle overstapmachine voor bewoners, bezoekers en werknemers.

ALMERE 2030

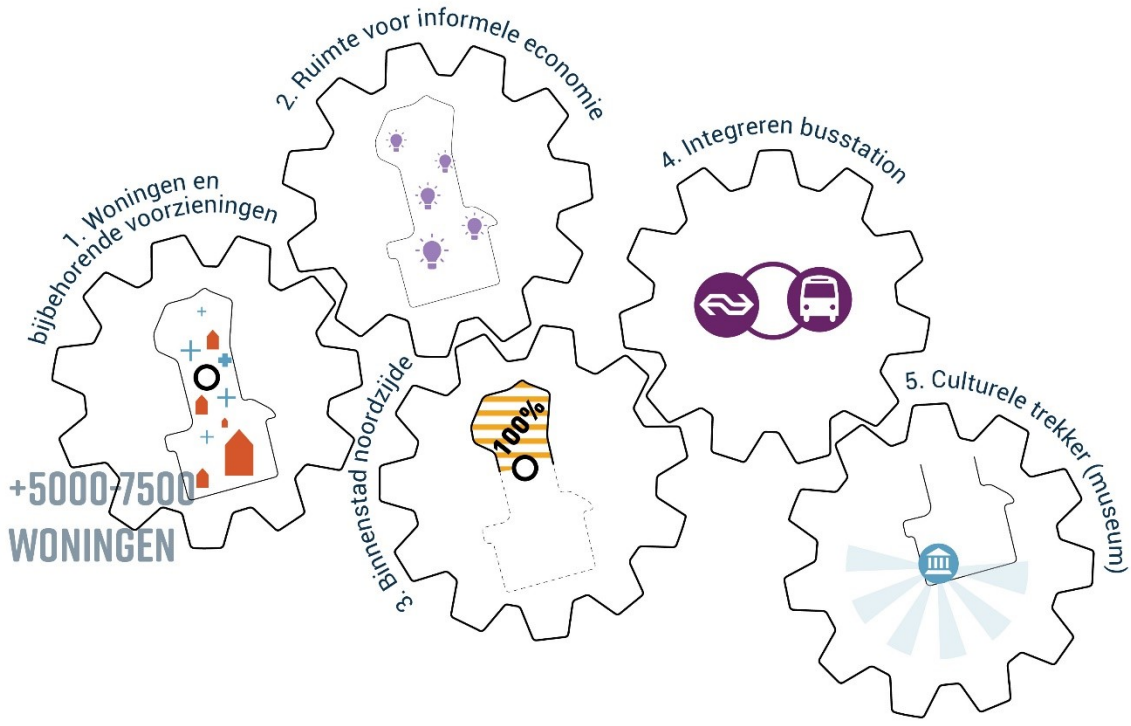
Als voorloper staat Almere nationaal bekend om zijn toekomstgerichte (transitie-) economie met de aanwezigheid van en de aantrekkende kracht op transitiegericht werk en onderwijs. Almere heeft een herkenbaar en complementair economisch profiel gericht op transitie. Er is een compleet stadshart rondom het station ontstaan met een stedelijke en levendige sfeer. Almere Centrum is nu (anders dan de andere Almeerse stations) dé entree van de stad.

ALMERE VAN 2021 NAAR 2030

Economisch profiel
Door in te zetten op technisch onderwijs kan Almere Centrum binnen de MRA een herkenbaar en complementair economisch profiel gericht op transitie ontwikkelen. Met de aanwezigheid van technisch onderwijs en informele economische activiteiten kan transitiegerichte bedrijvigheid worden aangetrokken (2). De komst van nieuwe bedrijvigheid kan het economisch profiel verder versterken door samenwerkingen met onderwijsinstellingen.

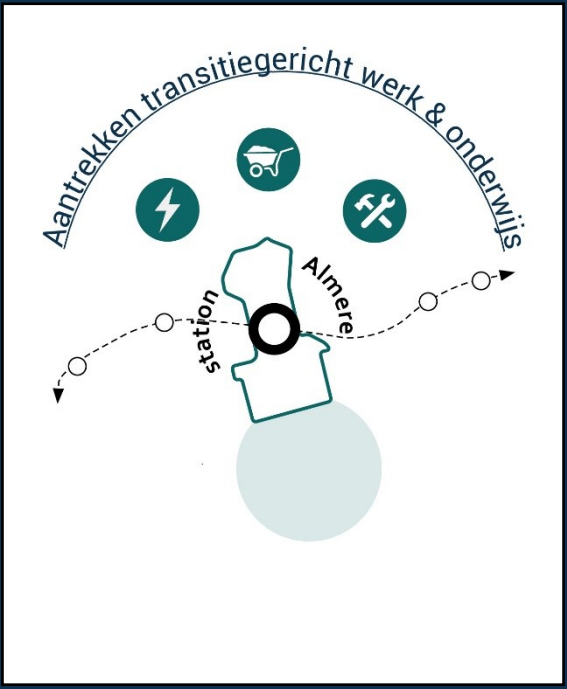
Stadshart afmaken
Het stadshart van Almere wordt afgemaakt door woningbouw en bijbehorende voorzieningen toe te voegen (1) en door het gebied aan noordzijde van het station te verstedelijken (3). Het stationsgebied Almere Centrum is het verlengde van het stadshart en wordt (anders dan de andere Almeerse stations) ingericht als dé entree van de stad. Een culturele trekker (Nationaal kunstmuseum Flevoland) maakt onderdeel uit van het stadshart en trekt bezoekers vanuit het hele land (5).

Integreren busstation
Door het busstation te vernieuwen en beter op het treinstation en nieuwe fietsenstallingen te laten aansluiten worden de overstap mogelijkheden en daarmee de bereikbaarheid vergroot (4).

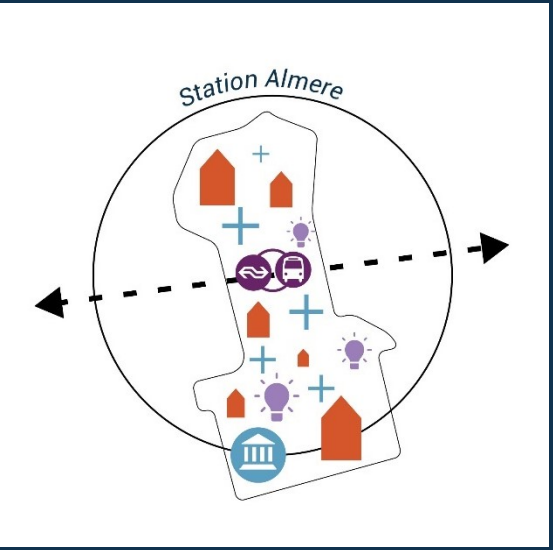


ALMERE

Veranderopgave

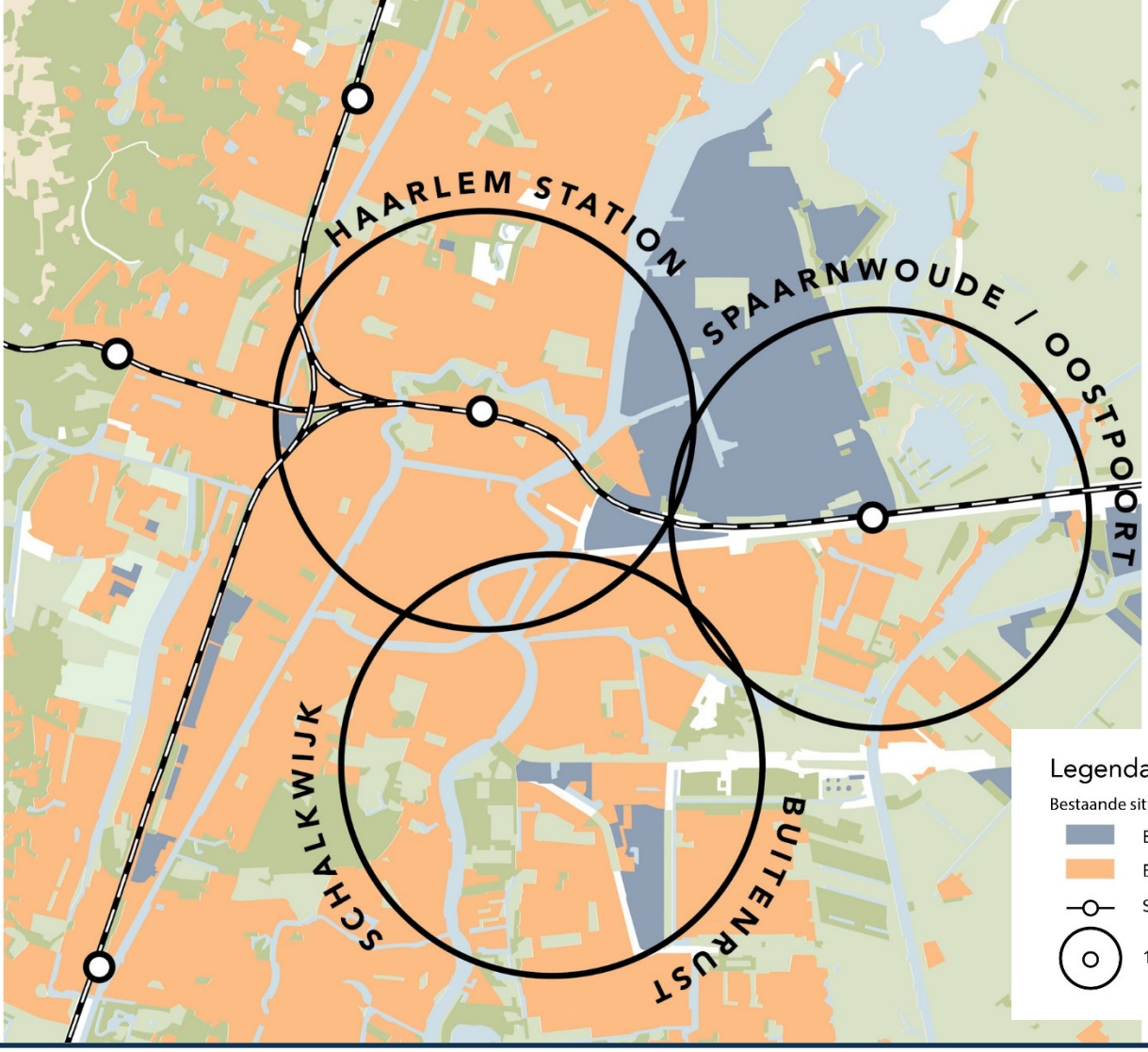


Visie 2030



Functieveranderingen

	2020	2030
	2500 woningen	7.500 woningen
	Jongeren en ouderen	Studenten, expats, jonge starters, emptynessters, één- en tweepersoonshuishoudens
€	Geen duidelijk economisch profiel	Kansrijk en uniek economisch profiel, gericht op de toekomst
	....	Groot aantal extra arbeidsplaatsen
	Niet uitnodigend stadshart	Stationsgebied is visitekaartje en het verlengde van een compleet stadshart
	4 lokale/regionale musea	Nationaal kunstmuseum Flevoland
	Functioneel stationsgebied	Kwalitatief stationsgebied voor vervoer en verblijf: entree van de stad
	Toenemende pendel naar A'dam en Utrecht	Substantiële tegenspits met Almere als bestemming
	Geen metro verbinding met Amsterdam	Start nieuwe metroverbinding IJmeerlijn
	Verouderd busstation	Vernieuwd busstation; snelle en logische overstap tussen bus, trein en fiets
	Veel ruimte voor auto	Minder uitnodigend voor auto, meer stadsstraten
	Niet uitnodigend voor fietsverkeer	Ruim baan voor fietsverkeer, verbeterde hoofdfietsroutes in stad en richting regio
	Niet uitnodigend voor voetgangers	Voetganger centraal; aantrekkelijke openbare ruimtes voor voetgangers



HAARLEM

VAN HISTORISCHE STAD NAAR CREATIEVE HOTSPOT MET MEDISCH CLUSTER

HAARLEM 2020

Centraal
Het stadshart van Haarlem nabij het centraal station is een historische omgeving met een menselijke maat, een gemoedelijke sfeer, een uitgebreid en gevarieerd winkelaanbod, veel voorzieningen voor vrije tijd (horeca, cultuur), relatief veel woningen en een prettige verblijfsomgeving (straten, pleinen, horeca), maar relatief weinig werkfuncties.

Nieuw Zuid
Typische wederopbouwwijk waar de bebouwing 'te gast' is in het groen. De wijk heeft geen centraal vervoersknooppunt maar ligt wel dichtbij het ziekenhuis.

HAARLEM 2030

Centraal
De kwaliteiten van het stadshart blijven behouden en zijn aangevuld met meer wonen, aanzienlijk meer werkfuncties voor met name de creatieve maakindustrie. Het verblijfsklimaat is verbeterd door een deel van het groeiende busverkeer buiten het centrum op te vangen, waardoor er meer ruimte voor ontmoeting en fietsen is.

Nieuw Zuid
Het nieuwe busstation Haarlem Nieuw Zuid is een centrale plek in de wijk. Het station verbindt de wijk en het ziekenhuis met de historische binnenstad. Rond het

Oostpoort
Het stationsgebied is nu nog een niemandsland met vooral een functionele rol (parkeren, IKEA). Het is nog geen prettige verblijfsplek en het ontbreekt aan een duidelijke eigen identiteit.

busstation en het ziekenhuis is een nieuw medisch cluster ontstaan, met woningen en voorzieningen passend bij wonen en zorg. De nabijheid van het groen maakt het een prettige en ontspannen plek om te verblijven.

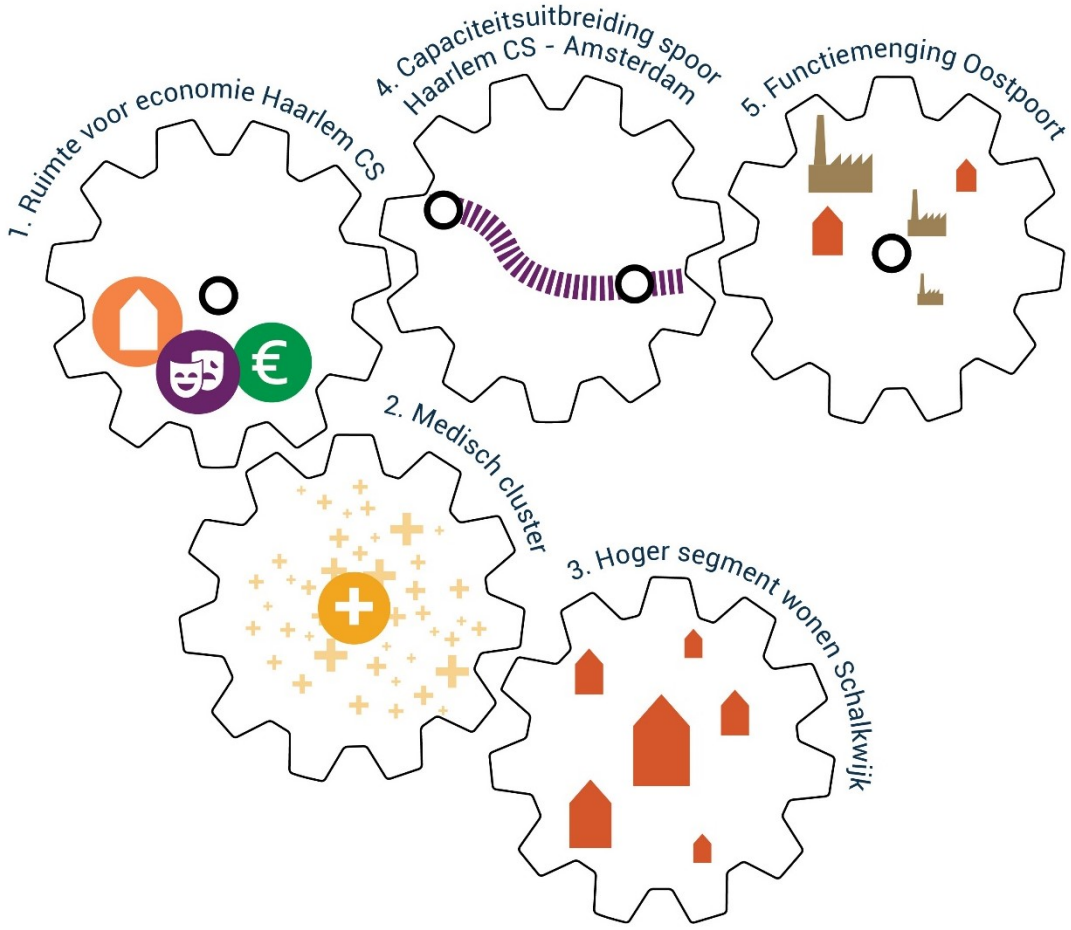
Oostpoort
Het gebied is veranderd in een gemengd gebied waar wonen wordt gecombineerd met grootschaligere economische functies.

HAARLEM VAN 2021 NAAR 2030

Centrum
Door een deel van het bussen uit het centrum te verplaatsten naar een nieuw busstation Haarlem Nieuw Zuid ontstaat er in het stadshart van Haarlem ruimte voor woningbouw en economie (1). Zoals het ontwikkelen van kantoren en ruimte voor de creatieve maakindustrie. Het vergroten van het aantal arbeidsplaatsen nabij het station draagt bij aan het vergroten van de tegenspits van en naar Amsterdam (4).

Nieuw Zuid
Het nieuwe busstation Haarlem Nieuw Zuid ligt nabij het ziekenhuis. De verbetering in bereikbaarheid – zowel met de rest van de stad als de regio (Schiphol, Zuidas, Hoofddorp) – biedt de mogelijkheid hier een medisch cluster (2) en woningbouw tot ontwikkeling te brengen. De ontwikkeling van het medisch cluster zorgt voor extra arbeidsplaatsen. De woningbouw richt zich op doelgroepen uit het hogere segment, welke nu nog niet worden bediend in de omgeving Schalkwijk (3).

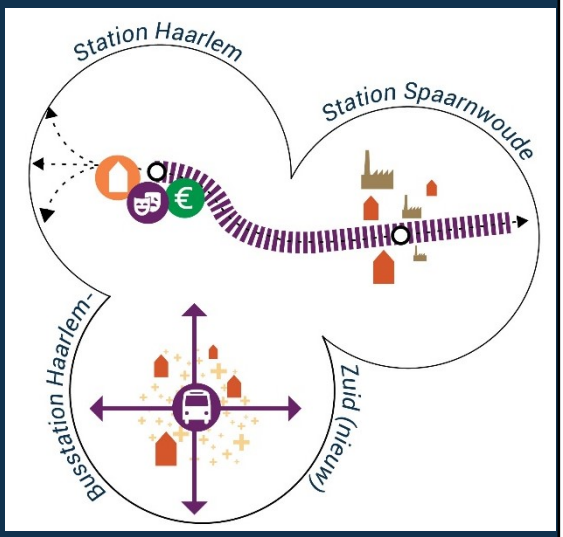
Oostpoort
In Haarlem Oostpoort wordt de ingezette functiemenging voortgezet: Inbreiden met woningen, toevoegen van voorzieningen en ruimte bieden aan grootschaligere economische functies (5).



HAARLEM

Veranderopgave

Visie 2030



Functieveranderingen Haarlem Centraal

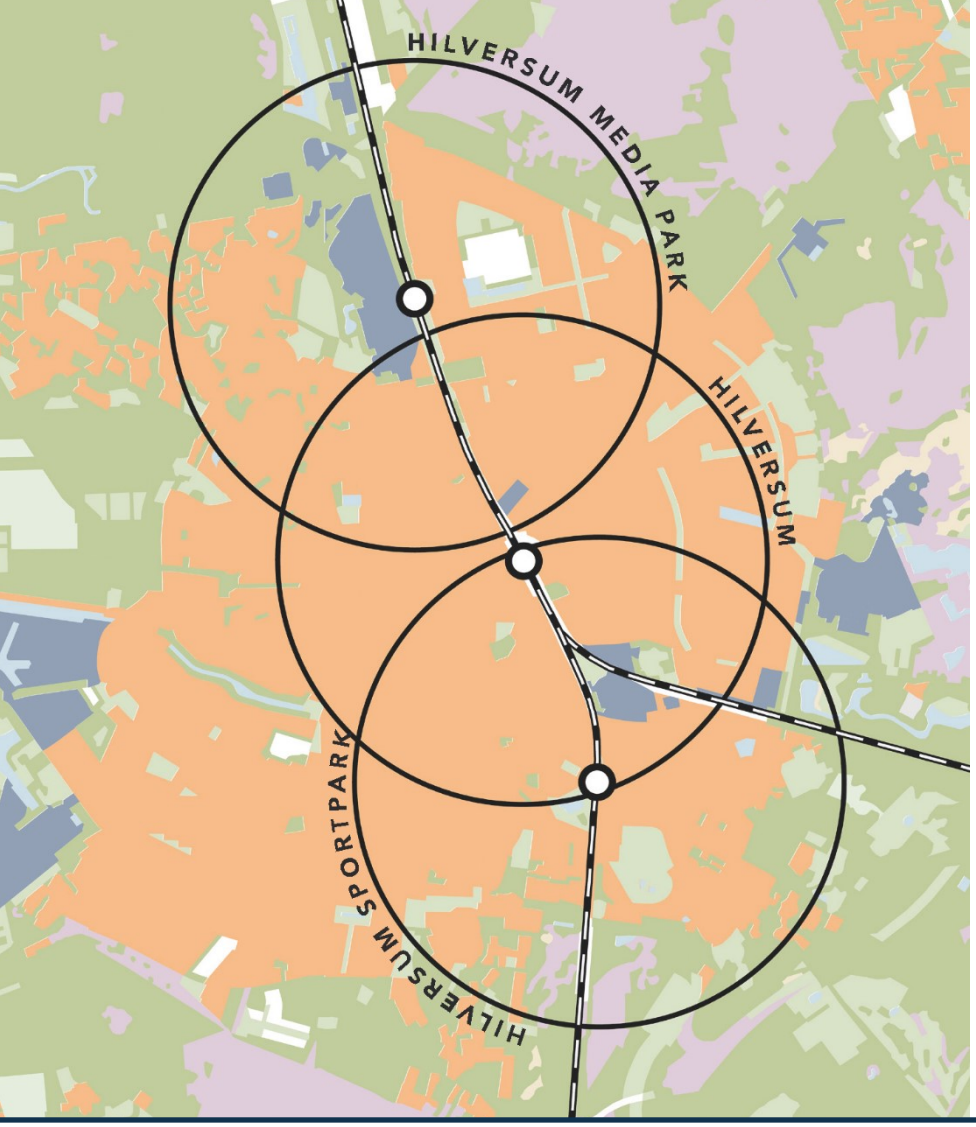
	2020	2030
	...	+1.790 woningen
	Gezinnen en starters.	Stedelijke gezinnen, senioren, starters.
	Maakindustrie, toerisme, ICT.	Creativiteit en technologie: creatieve maakindustrie, met focus op circulaire en duurzame economie, technologie en gezondheid.
	0,43 banen per inwoner.	1 extra woning = 1 extra baan. Doel: 0,5 banen per inwoner.
	Weinig verbinding stadshart en station.	Stadshart in verbinding met station. Stedelijke woon-werkplek.
	Historische binnenstad.	Monumentaal stationsgebouw. Culturele voorziening zoals bibliotheek of cultureel centrum. Eventueel een regionale trekker.
	Overstap-/mobiliteitsfunctie.	Verbinden Bolwerk en binnenstad. Entree van de stad. Verblijfskwaliteit.
	Vertrekkende reizigers naar Amsterdam.	Tegenspits vanuit Amsterdam.
	Geen tram.	Anticiperen op de komst van een tram in de toekomst.
	Grote belasting centraal station.	Nieuw busstation Haarlem centrum. Deel van de bussen naar Nieuw-Zuid.
	Veel ruimte voor de auto.	Auto is te gast. Auto-gerelateerde functies aan de noordzijde.
	Beperkte ruimte voor de fiets.	Voorrang voor fiets en voetganger. Fietsroutes verbinden met stations.
	Beperkte ruimte voor de voetganger.	Voorrang voor fiets en voetganger.

Functieveranderingen Haarlem Nieuw Zuid

	2020	2030
	.	2750 woningen toevoegen
	Ouderen.	Young professionals en ouderen
	Zorg.	Medisch cluster, lokale economische functies
	0,4 banen per inwoner.	Behouden woon-werk balans. 1 extra woning = 0,4 banen
	Monofunctioneel gebied.	Multifunctioneel gebied
	Ziekenhuis.	Bioscoop, ziekenhuis
	Geen duidelijk knooppunt of entree.	Verbindt oost en west Schalkwijk en verbindt Schalkwijk met centrum. Nieuw Zuid vormt toegangspoort tot Schalkwijk
	n.v.t.	N.v.t.
	Busbaan kan trambaan later worden.	Busbaan blijft, op termijn mogelijk een trambaan.
	Moeilijk overstappen.	Nieuwe bushub aan de Europaweg. Makkelijk overstappen.
	Veel ruimte voor de auto.	Verminderen autogebruik. Doorgaand verkeer om de stad heen
	Goede bereikbaarheid fiets	Stimuleren langzaam verkeer door aantrekkelijke routes en voorrang. Fietsroutes naar omliggende buurten
	Voldoende ruimte voor de voetganger	Stimuleren langzaam verkeer door aantrekkelijke routes en voorrang.

Functieveranderingen Haarlem Oostpoort

	2020	2030
	...	+1.100 woningen
	-	Studenten, starters, stellen en ouderen.
	Perifere detailhandel	Ruimte voor arbeidsintensieve werkplekken
	Veel arbeidsplekken	Aantal arbeidsplaatsen verder verhogen.
	Monofunctioneel gebied: werken	Multifunctioneel gebied voor wonen en werken.
	IKEA	Iconische landmark(s). Omliggend landschap.
	Decentrale plek.	Centrale plek. Verbindt Waarderpolder, Zuiderpolder en Oostpoort.
	Station is 'slechts' een halte.	Station is een knooppunt en bestemming voor woon-/werkverkeer
	n.v.t.	Anticiperen op mogelijke ontwikkeling tram.
	Bushaltes verspreid door het gebied.	Goede overstap mogelijkheden van trein op bus.
	Hoofdzakelijk ruimte voor de auto.	Autoluw stationsgebied.
	Weinig ruimte voor de fiets.	Onderdeel regionale fietsroutes. Duidelijke fietsverbinding naar omliggende wijken en stadsdelen.
	Weinig tot geen ruimte voor voetgangers.	Langzaam verkeer heeft voorrang. Duidelijke looproutes naar omliggende wijken en OV-voorzieningen.



Legenda

Bestaande situatie

- Bestaand werkgebied
- Bestaand stedelijk gebied
- Spoor / treinstation
- 1200 meter contour OV-knoop

HILVERSUM

NIEUWE MEDIA VOORUIT BRENGEN

HILVERSUM 2020

Hilversum staat vooral bekend om als stad van de media. Het MediaPark is een bedrijvenpark met (intern)nationale bekendheid vanwege de functie van uitzendcentrum voor radio en televisie. Het park staat echter redelijk op zichzelf en is in zichzelf gekeerd. Het heeft daarnaast slechts een beperkte verbinding met de historische kern en het andere bedrijvenpark Sportpark waar onder andere Nike is gevestigd.

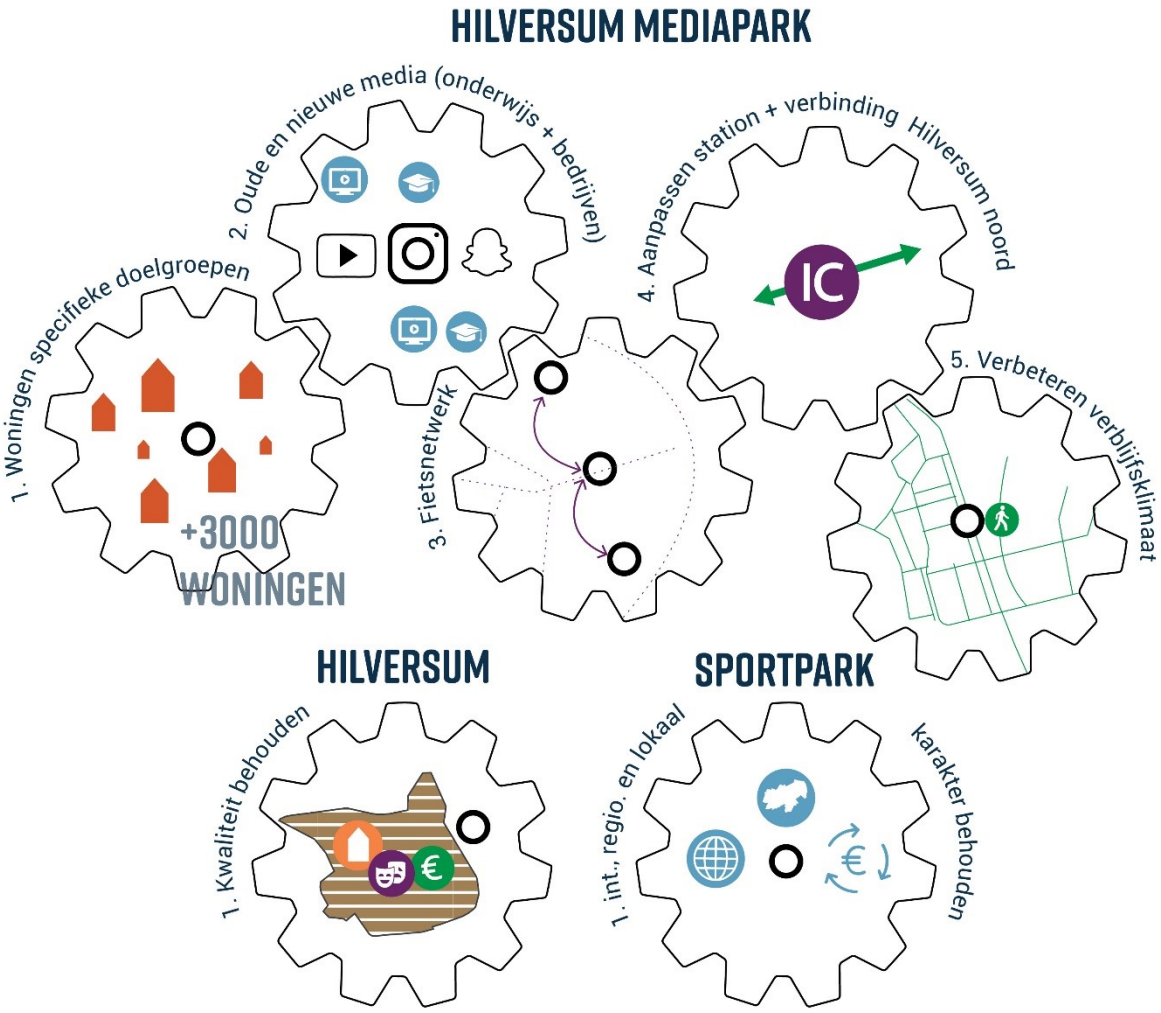
HILVERSUM 2030

Rond station Hilversum MediaPark is een groene open campus-achtige omgeving ontwikkeld waar gewerkt, gewoond en verbleven wordt. Vooral door toevoeging van wonen, versterking van lokale en regionale economie, door clustering van mediabedrijvigheid en herinrichting van openbare ruimte. Het is een openbare, levendige, creatieve, innovatieve en (inter)nationale plek. De plek is goed verbonden met de andere stationsgebieden van Hilversum. In het centrum blijft de gemengde historische binnenstad behouden en het stationsgebied rond Hilversum Sportpark is verder ontwikkeld als (inter)nationaal en regionaal bedrijventerrein voor gezondheid, sport en ICT.

HILVERSUM VAN 2021 NAAR 2030

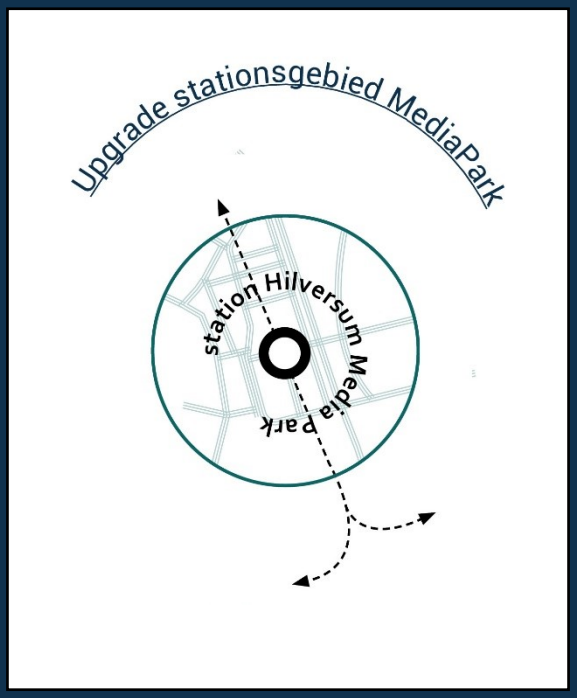
MediaPark
De verdeling aan IC treinen en Sprinters op de Gooicorridor (ten gevolge van de aanstaande besluitvorming OV SAAL) zet de bereikbaarheid van Hilversum MediaPark onder druk.
Door stationsgebied Hilversum MediaPark een upgrade te geven en de bereikbaarheid te optimaliseren, kan het station beter gaan functioneren en wordt het bestaande fietsnetwerk tussen de stations en de regio verbeterd (3). Wat de verbetering van het station MediaPark betreft, zal nog nader verkend moeten worden wat dit is. Mogelijk door het een andere status te geven dan nu het geval is, maar dat zal nader besproken en verkend moeten worden. Inzet is in ieder geval de ov-bereikbaarheid van Hilversum MediaPark te behouden en te versterken. Dit is nodig om het MediaPark door te ontwikkelen als aantrekkelijke plek voor oude en nieuwe media (2). Hierdoor blijven arbeidsplekken behouden en kunnen woningen worden toegevoegd (1). Daarnaast wordt de kans gecreëerd om de verbinding met de stedelijke vernieuwing van Hilversum Noord te leggen (4).

Andere stations
Het duidelijke media profiel van de stationsomgeving Hilversum MediaPark zorgt ervoor dat deze geen concurrentie vormt voor de gemengde historische binnenstad. Hilversum Sportpark wordt verder ontwikkeld tot (inter)nationaal en regionaal bedrijvenpark op het gebied van gezondheid, sport en innovatie. Het perron van Hilversum Sportpark wordt omgeklapt.

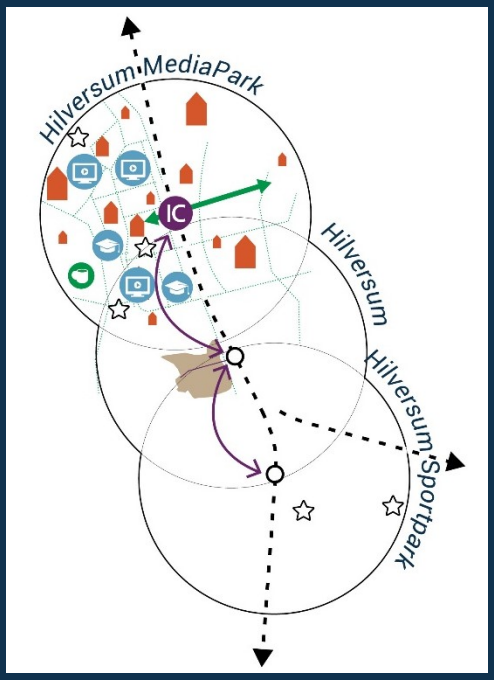


HILVERSUM

Veranderopgave



Visie 2030



Functieveranderingen

	2020	2030
		+3400 woningen
	Werknemers van mediabedrijven	Een- en twee persoonshuishoudens
	Mediacluster van Nederland	(Inter-)nationale oude en nieuwe media, journalistiek
	6000 arbeidsplaatsen	+2000 arbeidsplaatsen toevoegen (onderwijs - werk)
	Historisch centrum is binnenstad	Hilversum heeft oude stad (historisch centrum) en nieuwe stad (mediacampus)
	Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid	Mediacampus (24/7) met extra trekkers ('creatieve hub')
	Station Hilversum Centraal is IC station	Status afhankelijk van uitkomst optimaliseringsverkenning Gooicorridor
	Om de 30 minuten IC trein richting A'dam	Om de 30 minuten IC trein richting Amsterdam
	n.v.t.	n.v.t.
	HOV over de vluchtstrook	Shuttlebus verbinding tussen Mediapark en centrum. Vrijliggende busbaan tussen Hilversum en Huizen. HOV verlengd naar zowel Almere als Utrecht.
	Veel ruimte voor de auto	Minder ruimte voor de auto. Autoluw mediapark
	Niet uitnodigend voor fietsers	Goede fietsverbindingen van naar en tussen de drie stations
	Niet uitnodigend voor voetgangers	Voetganger heeft voorrang op andere verkeersmodaliteiten

HOOFDDORP

VAN AUTOSTAD NAAR INTERNATIONALE ENTREE

HOOFDDORP 2020

Het station ligt tegen een kantoorlocatie met veel ruimte voor infrastructuur welke een barrière vormt richting het nabij gelegen groene wandelbos en centrum met voorzieningen. De infrastructuur en sobere bebouwing maakt oriëntatie lastig en doet niet vermoeden dat je midden in het groene open polderlandschap van de Haarlemmermeer bent.

HOOFDDORP 2030

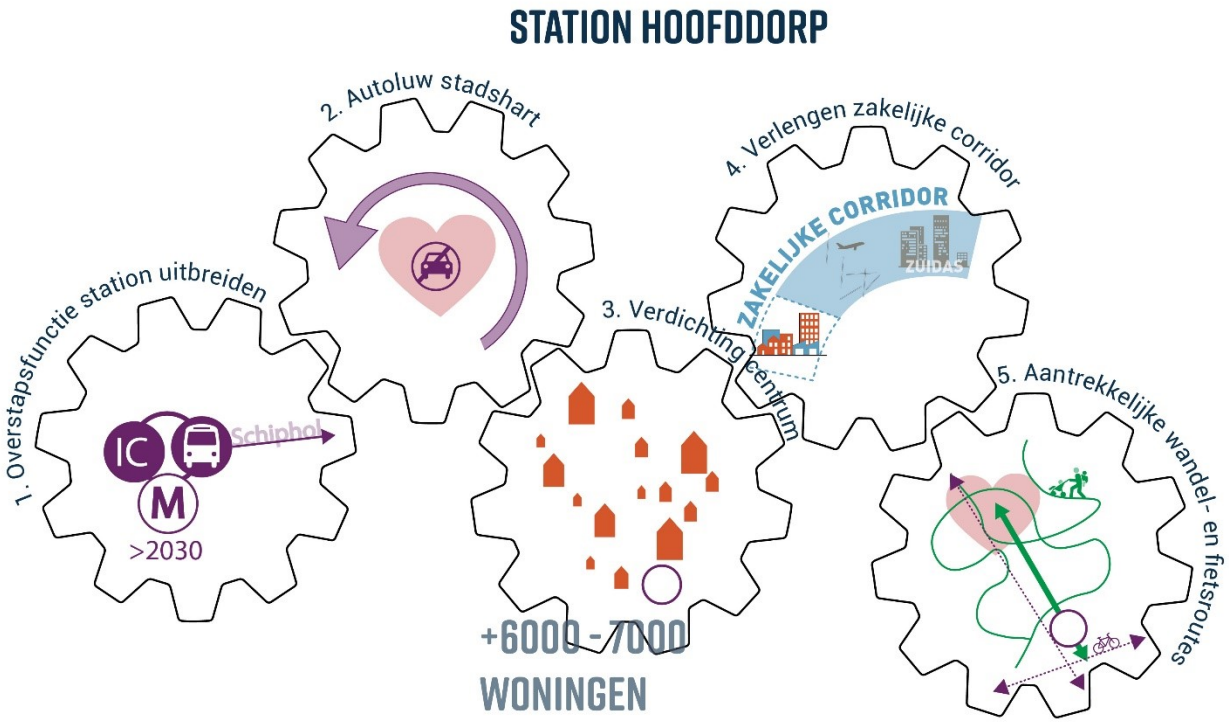
Het stationsgebied vormt de entree naar de binnenstad van Hoofddorp en is tevens samen met Schiphol onderdeel van de internationale entree van Nederland (‘gereed voor de komst van een doorgetrokken Noordzuidlijn’). Het stationsgebied heeft een groene stedelijke uitstraling en biedt zowel jonge als oudere een- en twee persoonshuishoudens een levendige plek om te wonen. Het stadshart is nog altijd goed bereikbaar, maar de auto is niet langer dominant aanwezig. De voorzieningen zijn aanvullend op de binnenstad en zijn gericht op de inwoners van Hoofddorp.

HOOFDDORP VAN 2020 NAAR 2030

HOV-hub
Door een HOV-hub naast station Hoofddorp te ontwikkelen (1) – met verbindingen naar Schiphol-Zuid, Haarlem Nieuw Zuid en Lisse – wordt de overstapfunctie van het stationsgebied vergroot. Op termijn kan de overstapfunctie nog verder worden vergroot door het aansluiten op de doorgetrokken Noord/Zuidlijn.

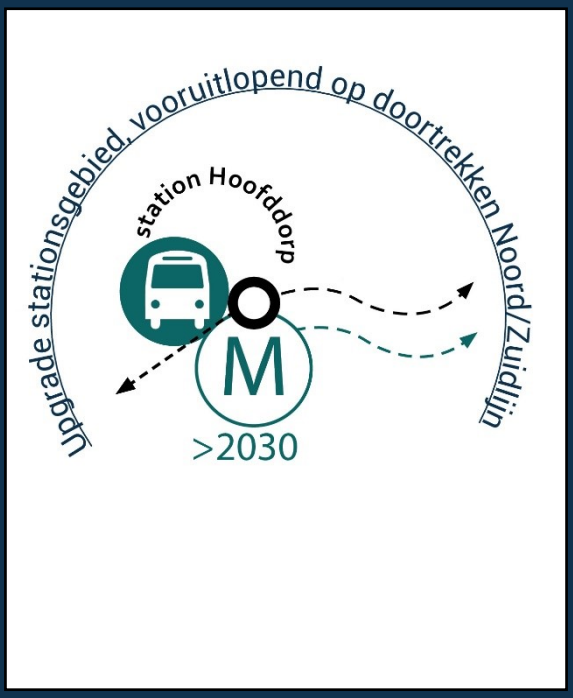
Om de HOV-hub te kunnen ontwikkelen moet een beperkt deel van de N201 naar het noorden worden verplaatst. Het ontvlechten van de autoinfrastructuur zorgt voor meer ruimte in het stationsgebied en het stadshart. De vrijgekomen ruimte kan wordt benut voor woningbouw (3) en vormt de eerste stap naar een autoluw stadshart (2) met aantrekkelijke wandel- en fietsroutes (5).

Internationaal
De verbetering van de verbinding met Schiphol en de Zuidas maakt het stationsgebied een aantrekkelijke plek voor internationale bedrijvigheid (4). Dit geeft een impuls aan de ontwikkeling van Campus Schiphol Trade Park en daarmee aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen.

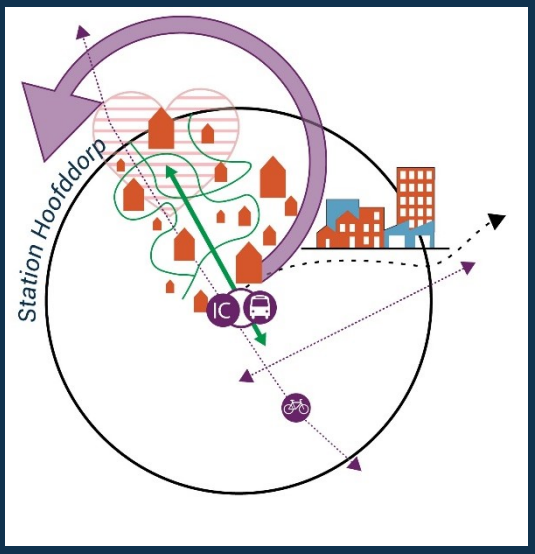


HOOFDDORP

Veranderopgave



Visie 2030



Functieveranderingen

	2020	2030
		+8900 woningen
	Gezinnen	Stedelijke doelgroep: één- en tweepersoonshuishoudens van alle leeftijden
€	Luchtvaart, vervoer en opslag	Internationale bedrijvigheid en logistiek
	Relatief veel arbeidsplaatsen	Groei internationaal georiënteerde banen
	Stadshart en station staan op zichzelf	Stadshart is uitgebreid, het station vormt de entree van het stadshart
	Theater, poppodium	Cultuurhuis, Raadhuis
	Onduidelijke oriëntatie met veel infrastructuur	Noordzijde: het begin van het centrum, zuidzijde: begin van campus Schiphol Trade Park
	Lokale en regionale halte/stop	Multimodaal knooppunt. Nadere verkenning over status
	n.v.t.	Aansluiten op metronetwerk Amsterdam
	Goede regionale en lokale busverbindingen	Goede regionale en lokale busverbindingen. HOV verbinding met Schiphol, Haarlem Nieuw Zuid en Lisse
	Veel ruimte voor de auto en parkeren	Autoluw stadshart, autoverkeer gaat om het centrum heen
	Weinig ruimte voor de fiets	Aantrekkelijke fietsroute van en naar het station en het stadshart
	Weinig ruimte voor de voetganger	Aantrekkelijke wandelroutes tussen station het stadshart

LELYSTAD

VAN VERVOERSKNOOPPUNT NAAR GROENE EN LEVENDIGE ENTREE VOOR STAD EN FLANKEN

LELYSTAD 2020

Het station en stadshart zijn twee losse gebieden. Het stationsgebied is geen prettige entree of centrale verblijfsplek in de stad. Het gebied biedt veel ruimte voor de auto en relatief weinig kwaliteit voor de voetganger. Het busvervoer is inefficiënt en past niet bij een modern multimodaal knooppunt.

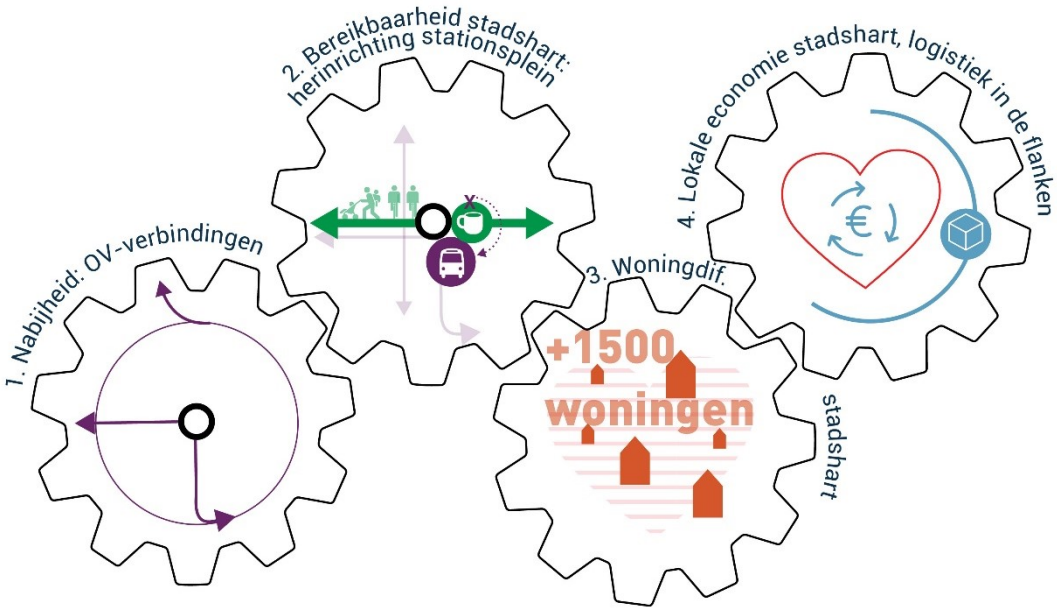
LELYSTAD 2030

Als stad dichtbij de nieuwe natuur is ook de stad zelf groen en levendig. Het stadshart is dé entree voor de stadsdelen en de sterke flanken met een prettig woon- en verblijfsklimaat. Het station en het stadshart zijn met elkaar vergroeid. Met een goede bereikbaarheid en betaalbare woningen weten steeds meer arbeidskrachten, bezoekers, bewoners en reizigers Lelystad centrum te vinden.

LELYSTAD VAN 2021 NAAR 2030

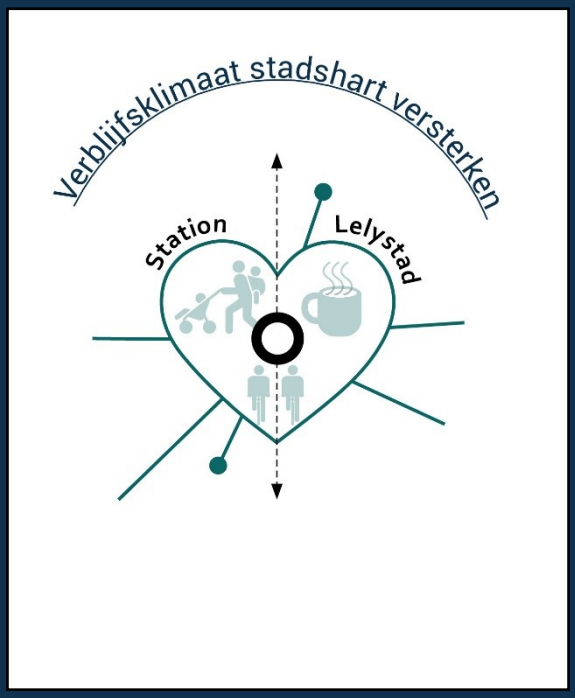
Verbindingen
Door het stationsgebied te vernieuwen en samen te voegen met het stadshart ontstaat in het centrum van Lelystad dé entree voor de stadsdelen en de verbindingen met de sterke flanken (Lelystad Airport, Kustzone en Nationaal Park Nieuwland) (2). Door het busstation te verplaatsen worden deze verbindingen verbeterd en de nabijheid/bereikbaarheid vergroot (1).

Verblijfsklimaat entree
Door woningen toe te voegen (3), de openbare ruimte te upgraden en meer en kwalitatieve ruimte te creëren voor voetgangers ontstaat er een prettig woon- en verblijfsklimaat in de entree van de stad. Hierdoor wordt het imago verbeterd en ontstaat een aantrekkend effect op arbeidskrachten, bezoekers, bewoners en reizigers.

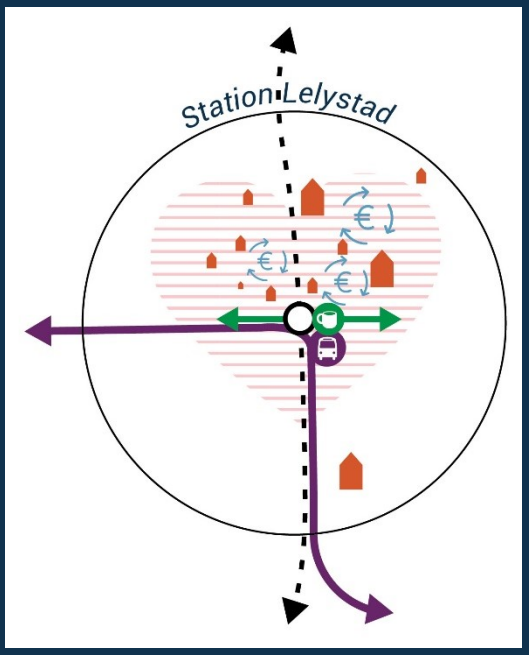


LELYSTAD

Veranderopgave



Visie 2030



Functieveranderingen

	2020	2030
		+1400 woningen
	Gezinnen en ouderen	Toevoegen jongere stedelijke doelgroepen; alleenstaanden en stellen tot 35 jaar
€	Dienstverlening en zorg	Verschuiving van vooral banen in zorg, overheid en zakelijke dienstverlening naar meer goederengerichte en logistieke activiteiten voor wijde omgeving
	Relatief veel arbeidsplaatsen	8600: verschuiving van zo'n 500 arbeidsplaatsen die bij het ziekenhuis verdwijnen en terugkomen op nieuwe plekken
	Stadshart en station 2 gebieden	Eén centrumgebied rondom het ov-knooppunt
	Theater en ziekenhuis	Lelystad Airport, Kustzone en Nationaal Park Nieuwland (optimale verbinding met flanken)
	Functioneel station	Kwalitatief stationsgebied voor vervoer en verblijf: entree van de stad
	Lokale en regionale halte/stop	Station is een bestemming en multimodaal knooppunt met goede overstapmogelijkheden
	n.v.t.	n.v.t.
	Inefficiënt busvervoer	Nieuw busstation en goede doorstroming voor optimale bediening van wijken en flanken
	Veel ruimte voor auto	Geen doorgaande autoroutes meer en minder ruimte voor de auto
	Niet uitnodigend voor fiets	Meer ruimte voor de fiets in centrum en snelfietsroutes richting flanken
	Niet uitnodigend voor voetganger	Meer ruimte voor voetganger en aantrekkelijke verblijfsruimtes

PURMEREND

VAN UITBREIDINGSSTAD NAAR COMPLETE EN COMPACTE STAD

PURMEREND 2020

Rond het treinstation liggen in principe alle functies die een complete stad zich wenst (voorzieningen, woningen, winkels en ruimte voor werk). Maar ze liggen verspreid en zijn gescheiden door infrastructuur en parkeerplaatsen. Met als gevolg dat bij het verlaten van het station het lastig oriënteren is, de kwaliteiten en sfeer van (het nabij gelegen buitengebied van) Purmerend zich niet automatisch presenteren en de verblijfskwaliteit beperkt is tot enkele plekken. Purmerend is met de bus sterk verbonden met de regio, veel meer dan met de trein.

PURMEREND 2030

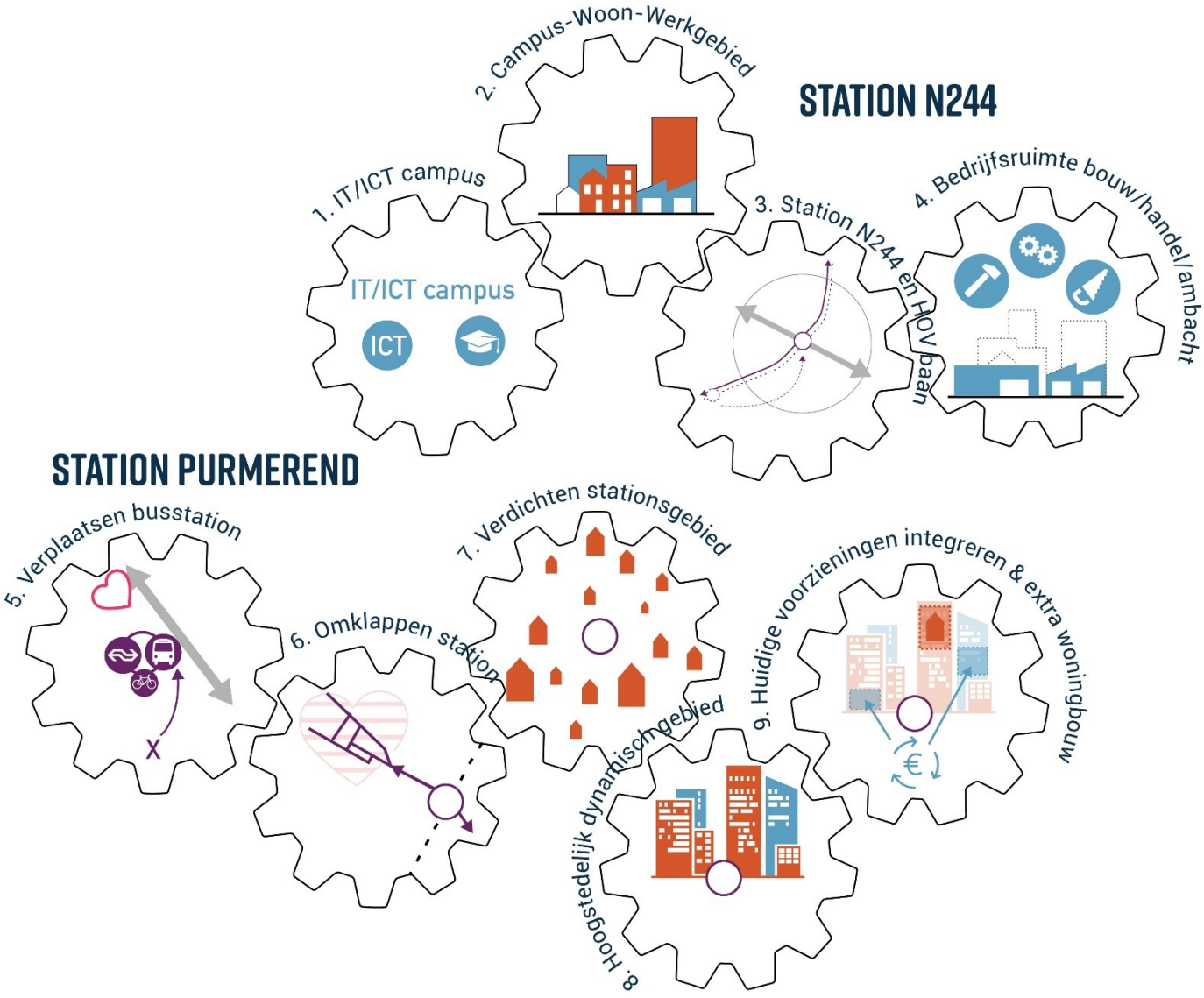
Op het station van Purmerend komen bus, trein en HOV samen. Het station vormt de entree van het vergrootte stadshart. Station en stadshart zijn met een aantrekkelijke en aaneengesloten verblijfsruimte aan elkaar verbonden. Alle reeds aanwezige voorzieningen zijn duidelijk zichtbaar en maken van Purmerend een complete en compacte stad met een stadhart waar veel meer dan voorheen gewoond en gewerkt wordt.

Ter hoogte van de N244 is een nieuw station met moderne IT/ICT campus ontwikkeld, waar gewoond en gewerkt wordt. Het station en de campus vormen samen een nieuw bronpunt in de stad.

PURMEREND VAN 2021 NAAR 2030

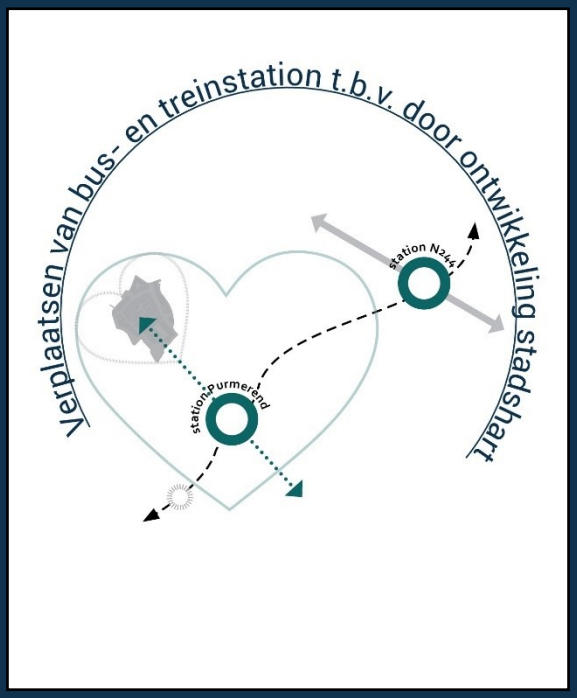
Station Purmerend
Door zowel het trein- als busstation te verplaatsen naar de Waterlandlaan wordt het sterke busnetwerk van Purmerend verbonden aan het treinstation. Dit versterkt de overstapfunctie van het station (5). Bovendien komt het station door de verplaatsing in een directe lijn met het historisch centrum te liggen. Hierdoor kan het stadshart worden vergroot (6) en komt het centraler in Purmerend te liggen. In het vergrote stadshart worden zo'n 6800 woningen toegevoegd (7) waardoor een hoogstedelijk dynamisch gebied rondom het station ontstaat (8).

Station N244
Tegelijkertijd wordt een tweede bronpunt in de stad gecreëerd. De Koog wordt getransformeerd tot IT/ICT campus (1). De nieuwe campus biedt ruimte aan nieuwe IT/ICT arbeidsplaatsen en aan zo'n 3500 extra woningen (2). Om te zorgen voor een goede ontsluiting van de campus wordt aan de N244 een nieuw station ontwikkeld waar bus, HOV en trein samenkomen (3). Ook de bereikbaarheid van bedrijventerrein Baanstee verbetert door het nieuwe station, waardoor ook de hier gevestigde bouw, handel en ambachtelijke bedrijvigheid verder kan groeien (4). Deze nieuwe mobiliteitshub vervangt station Purmerend Overwhere.

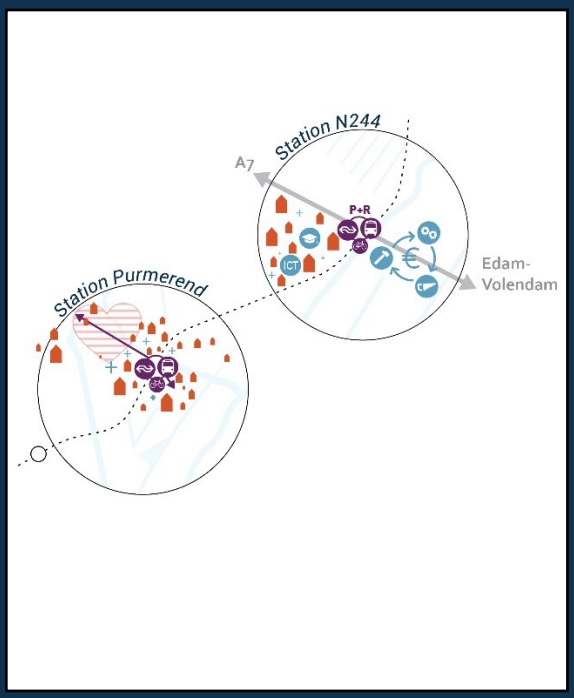


PURMERENDE

Veranderopgave

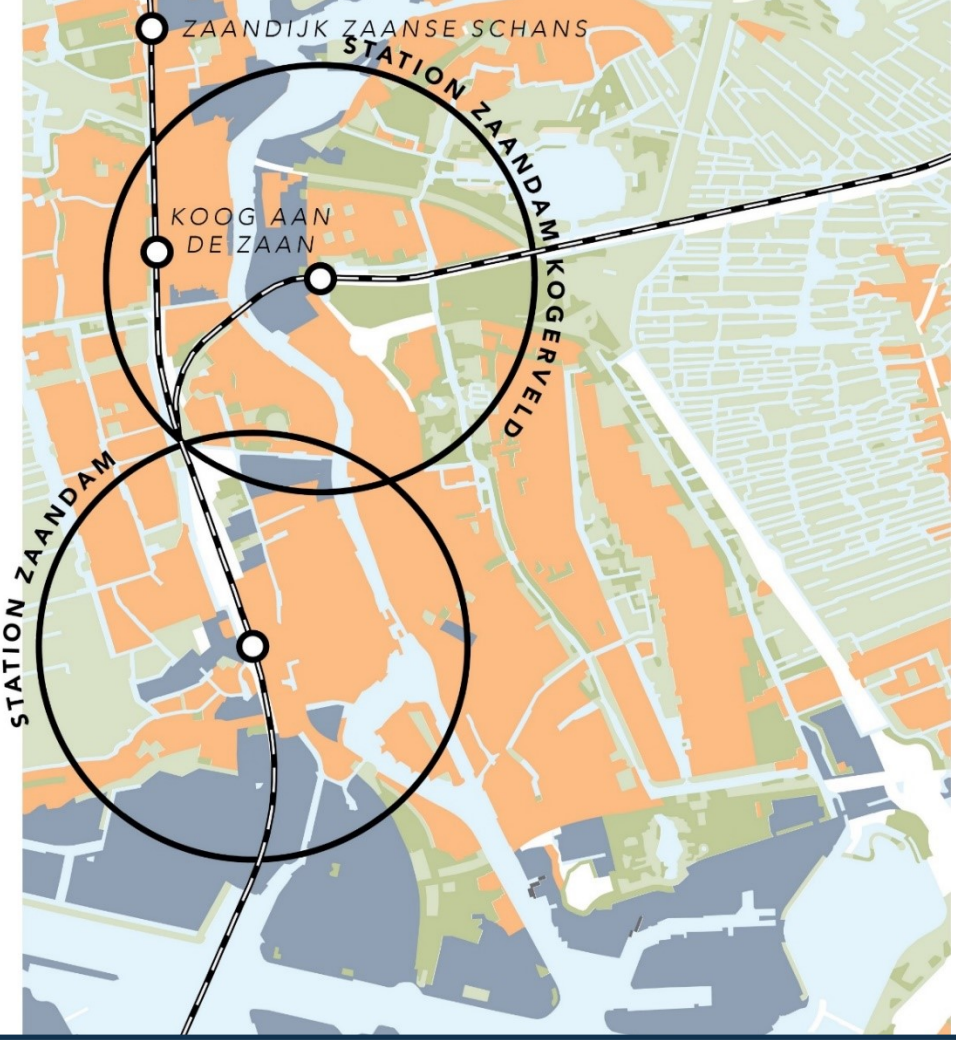


Visie 2030



Functieveranderingen

	2020	2030
		Minimaal 6800 woningen erbij.
	Gezinnen	Jongeren, eenpersoonshuishoudens, studenten, expats en ouderen.
€	Zorg, ICT, logistiek	IT/ICT in het bijzonder gaming. Bouw en food.
	Relatief weinig arbeidsplekken rond station	Extra arbeidsplaatsen toevoegen.
	Geen verbinding tussen binnenstad en station	Binnenstad en stationsgebied zijn verbonden en complementair aan elkaar.
	Bibliotheek, poppodium, stadhuis	Hotel, stadsboulevard met horeca en culturele voorzieningen.
	Opzichzelfstaand station, barrière	Station als toegangspoort naar de binnenstad. Nieuw station bij N244.
	Eenzijdige spits naar Amsterdam, 1x p. 30min	Tegenspits vanuit Amsterdam organiseren.
	n.v.t.	Frequentieverhoging van sprinter Sloterdijk – Purmerend Overwhere
	Eenzijdige spits naar Amsterdam. Geen connectie met de trein	Tegenspits vanuit Amsterdam organiseren. Goede overstap op trein.
	Veel ruimte voor de auto .	Geen doorgaande route voor de auto. Autoluw centrum.
	Niet uitnodigend voor fiets	Ruim baan voor de fiets. Snelle fietsverbinding met Amsterdam.
	Niet uitnodigend voor voetgangers	Voetganger heeft voorrang. Autoluw centrum.



Legenda

Bestaande situatie

- Bestaand werkgebied
- Bestaand stedelijk gebied
- Spoor / treinstation
- 1200 meter contour OV-knoop

ZAANSTAD

VAN MODERNE CENTRUMONTWIKKELING NAAR COMPLETE STAD AAN DE ZAAN

ZAANSTAD 2020

Station Kogerveld is een sobere, kleinschalige maar ook functionele halteplaats die voornamelijk wordt gebruikt door bewoners uit de wijk Kogerveld of door werknemers en bezoekers van het Zaans Medisch Centrum. Ondanks dat het station het middelpunt in de wijk is, voelt de plek niet zo aan. Er zijn nauwelijks verbindingen tussen het station en de omliggende buurten en het station zelf is geen plek die uitnodigt tot verblijf.

Het stationsgebied Zaandam centrum is modern, herkenbaar en heeft veel winkels. De openbare ruimte is van hoge kwaliteit maar contrasteert sterk met aangrenzende gebieden. Waar je rond het station vooral een modern centrum ziet, zie je de geschiedenis van het gebied vooral terug in de lintbebouwing langs de Zaan.

ZAANSTAD 2030

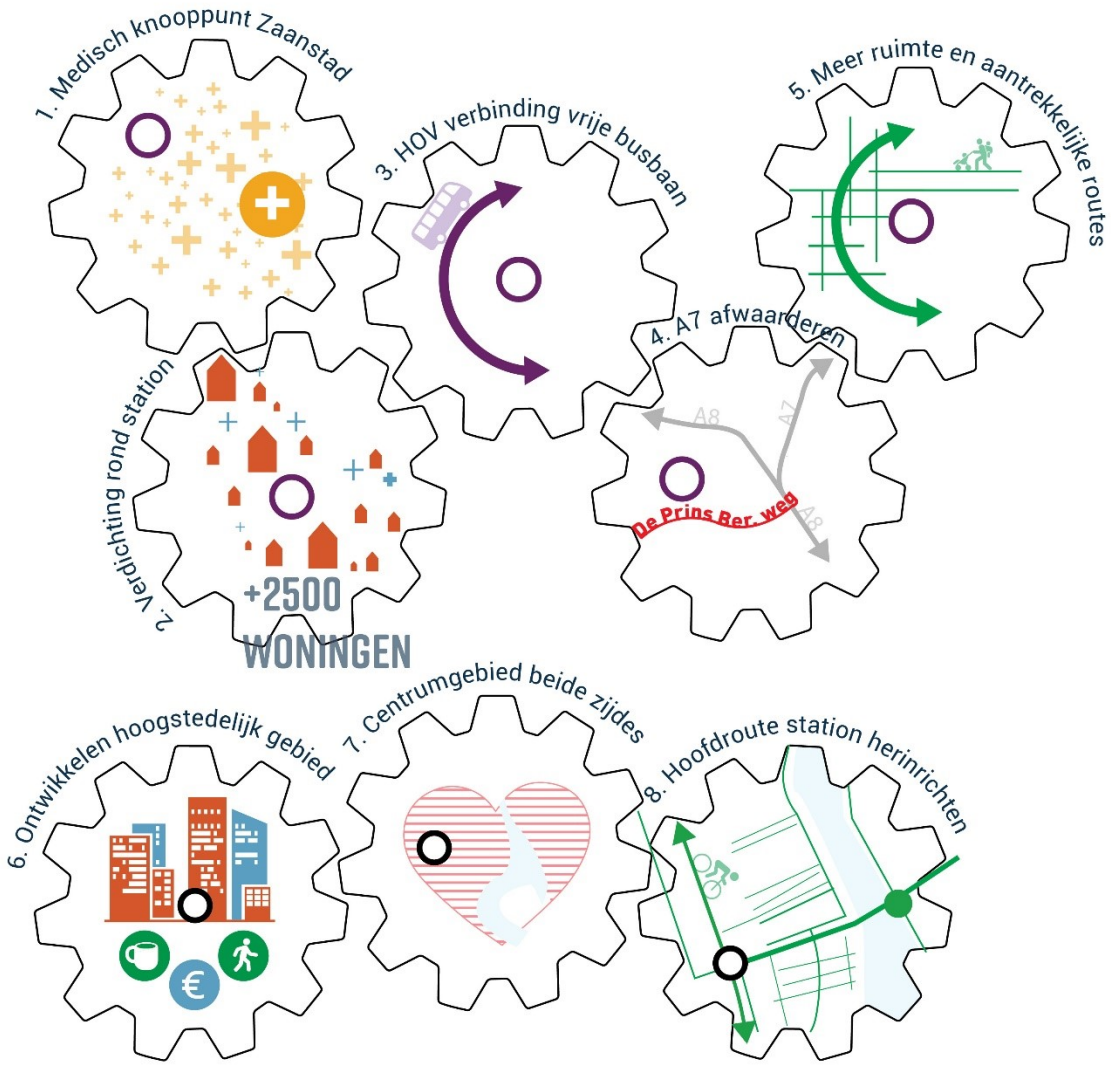
Kogerveld is getransformeerd van een halteplaats naar een multimodale knooppunt. Een centrale plek in de wijk waar vele reizigers dagelijks prettig en snel overstappen, verblijven of elkaar ontmoeten. Steeds meer medische en maatschappelijke organisaties weten Kogerveld te vinden als vestigingslocatie. De ZaanIJ-verbinding (ten oosten van de Zaan) biedt als tweede backbone veel nieuwe kansen op het gebied van woningbouw en economische activiteiten. De kracht van de Zaan staat meer centraal en de gebieden aan beide zijdes zijn beter met elkaar verbonden. Met de doorontwikkeling van corridor ZaanIJ wordt de relatie en bereikbaarheid met Amsterdam verder versterkt.

ZAANSTAD VAN 2021 NAAR 2030

Multimodale knoop Kogerveld
Door op en rond station Kogerveld een multimodale knoop te realiseren wordt de bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers en werknemers (van m.n. het ZMC) vergroot. De openbare ruimte krijgt een kwaliteitsimpuls en een stedelijker karakter (5) waardoor er een prettig reis- en verblijfsklimaat ontstaat. Hierdoor weten meer medische en maatschappelijke organisaties Kogerveld te vinden als vestigingslocatie (1).

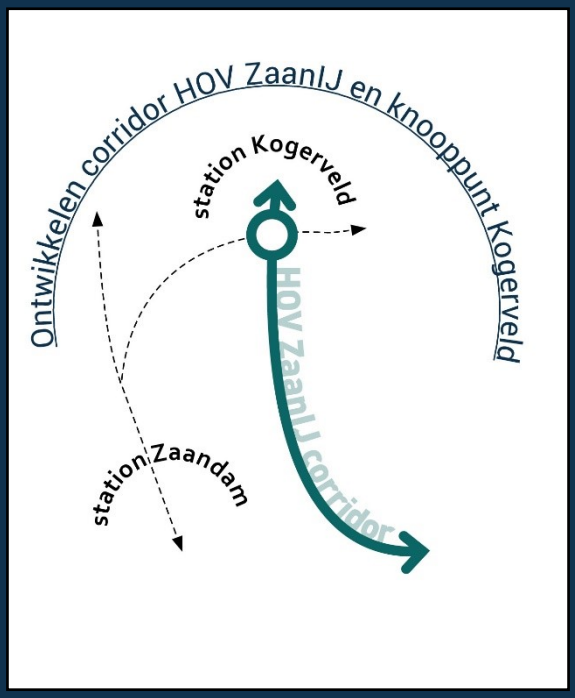
ZaanIJ
Door de corridorverbinding ZaanIJ (HOV met door ontwikkeling tot een metro, hoogwaardige tram of hybrideverbinding) aan te sluiten op zowel (de nieuwe multimodale knoop) Kogerveld als Zaandam centrum wordt de bereikbaarheid van de oostelijke delen van Zaandam enorm vergroot(3). Hierdoor ontstaat een tweede backbone (naast de spoorlijn) die Zaanstad verbindt met Amsterdam wat mogelijkheden biedt om dit gebied verder te versterken met woningbouw en economische activiteiten (6).

Sprong over de Zaan
Door in Zaandam Centrum beide zijdes van de Zaan beter met elkaar te verbinden en het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte door te trekken wordt het centrumgebied vergroot en krijgt een meer eenduidige uitstraling (7 & 8). In het centrumgebied aan de oostzijde van de Zaan wordt met knooppuntontwikkeling Peperstraat aangetakt op de corridor ZaanIJ.

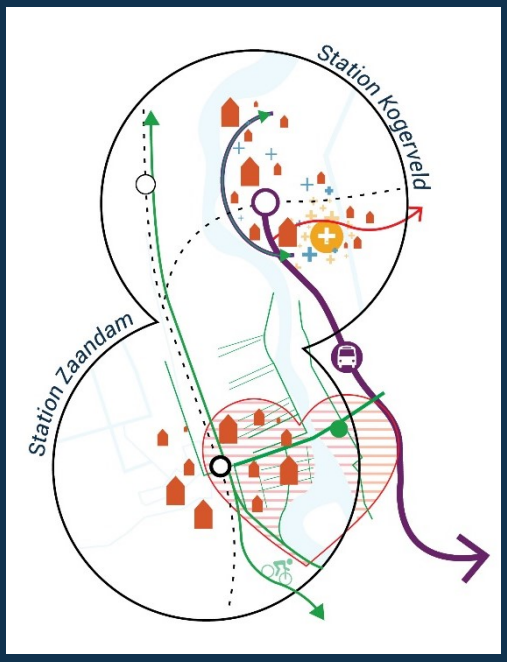


ZAANSTAD

Veranderopgave



Visie 2030



Functieveranderingen Zaandam Kogerveld

	2020	2030
	2100 woningen	+3250 woningen
	Lagere inkomens, gezinnen	Jonge gezinnen, empty nesters en senioren
	Zorg en maakindustrie	Zorg en maatschappelijke diensten
	8206 arbeidsplekken (binnen straal 1200m)	Uitbreiding kleinschalige bedrijvigheid
	Functioneel, weinig relatie met de omgeving	Station Zaandam Kogerveld vormt het middelpunt van de buurt met een duidelijk eigen profiel
	Zaans Medisch Centrum	Medisch knooppunt Zaandam: ZMC en aanverwante diensten
	Lokale halte/stop voor trein en bus	Regionaal multimodaal knooppunt die onderdeel is van de HOV ZaanIJ corridor
	Elke 30 min sprinter naar A'dam en Hoorn	Waar mogelijk – ivm brugopeningsregime en vervoerswaarde – frequentie verhogen
	Niet optimale busverbinding met Amsterdam	HOV ZaanIJ (die door ontwikkelt tot metro, hoogwaardige tram of hybrideverbinding)
	Veel ruimte voor auto	Auto terugdringen; stadsstraten ingericht
	Weinig ruimte en kwaliteit	Kwalitatieve lokale en regionale fietsverbindingen & soepele overstap fiets-OV
	Weinig aandacht voor voetganger	Snelle overstapmogelijkheden en veilige oversteken voor voetgangers

Functieveranderingen Zaandam Centrum

	2020	2030
	...	+ 4000-4500 woningen
	Een- en tweepersoonshuishoudens	Senioren, starters, alleenstaanden en stellen
	Voedsel- en maakindustrie	Voedselindustrie en dienstverlening
	8100 arbeidsplaatsen	Beperkte toevoeging in horeca, startups en zzp'ers
	Stationsgebied staat op zichzelf	Stationsgebied is één geheel met het gebied aan- en over de Zaan
	Winkels	Winkels, horeca en Zaans museum
	Regionaal station	Een entree voor de stad, Zaan en regio
	Hoofdzakelijk reizigers richting Amsterdam	Grotere tegenspits richting Amsterdam en meer treinen
	n.v.t.	Doorontwikkeling HOV ZaanIJ die aansluit op de Noord-Zuidlijn
	Functioneel busstation onder het stadhuis	Toegankelijkheid busstation is geoptimaliseerd
	Niet uitnodigend voor auto	Autoluw; wel een gunstige plek voor taxi's en een Kiss & Ride
	Nieuw fietspad de Slinger en fietsenstalling	Goede en veilige fietsverbindingen met andere delen van Zaandam
	Veel ruimte voor voetganger	Ruimte en kwaliteit voor voetganger doortrekken naar de rest van het centrum

Legenda

Bestaande situatie

Bestaand werkgebied

Bestaand stedelijk gebied

Spoor / treinstation

1200 meter contour OV-knoop

ALKMAAR

ONDERTITEL

ALKMAAR 2020

Het stadshart van Alkmaar wordt gekenmerkt door de historische omgeving met een menselijke maat, een gemoedelijke sfeer, horeca, cultuur en een uitgebreid en gevarieerd winkelaanbod (top 10 leukste winkelstad). De mix van wonen, werken en recreëren beperkt zich echter tot de historisch binnenstad die aan de noordoostzijde wordt begrensd door het kanaal. Hierdoor staat de binnenstad op zichzelf en vormt geen verbinding met de overzijde van het water.

ALKMAAR 2030

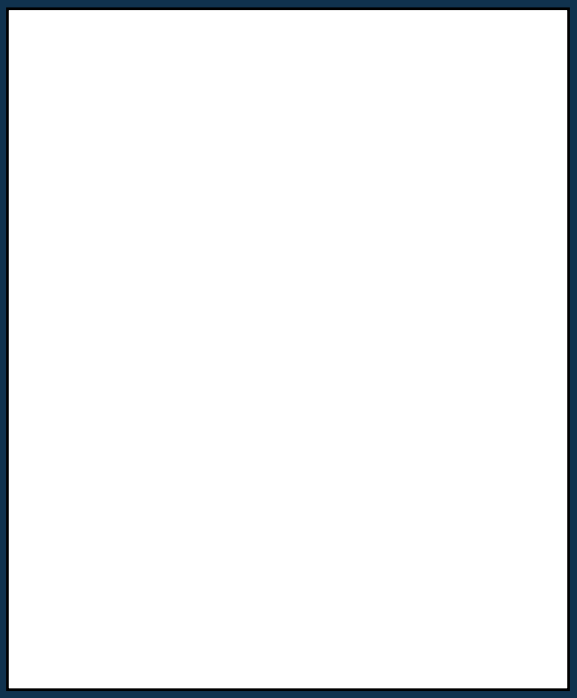
Het station vormt de entree van het vergrote stadshart. Het stadshart kenmerkt zicht door aantrekkelijke verblijfsruimtes en het kanaal vormt een zichtbare stadsrivier die de verschillende delen van de stad met elkaar verbindt. Langs het kanaal hebben bedrijventerreinen plaatsgemaakt voor een modern centrummilieu met een mix van wonen, werken en recreëren. Er is een eigentijdse stad ontstaan met een contrastvol stadshart dat historische en moderne bebouwing combineert.

ALKMAAR VAN 2021 NAAR 2030

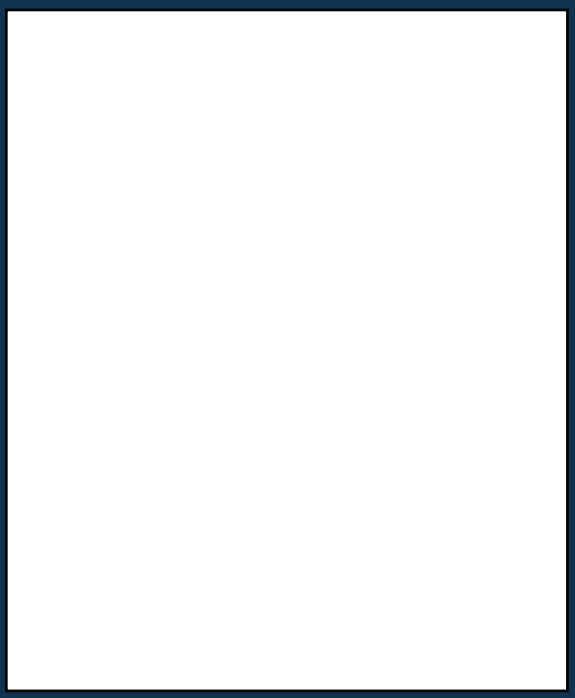
Begin januari 2021 worden de strategische projecten door de gemeente Alkmaar, in het kader van Bereikbare Steden, gedefinieerd. Dan loopt deze gemeente gelijk op met de zeven andere middelgrote gemeenten van de MRA.

ALKMAAR

Veranderopgave



Visie 2030



Functieverandering

	2020	2030
	...	+ 12.500 - 15.000 woningen
	Alle doelgroepen	jongeren, jonge gezinnen om demografische balans terug te brengen
	Zorg en detailhandel	Toerisme, energie en agro economie
	Beperkte toename arbeidsplaatsen	Verdere toename, met name in de recreatie en toerisme sector
	Compact historisch stadshart	Station, historisch centrum en de moderne Overstad vormen samen één stadhart.
	Kaasmarkt, historische binnenstad	Oevers van het kanaal / stadsrivier, historische binnenstad
	Entree voor historische binnenstad	Het station vormt de entree voor het vergrootte stadshart
	Regionaal treinstation	Frequentieverhoging van treinen richting MRA
	Oncomfortabel busstation	Comfortabel busstation met goede overstap op de trein
	Uitnodigend voor de auto	Minder uitnodigend maar goed bereikbaar voor de auto
	Niet uitnodigend voor de fiets	Meer ruimte voor fietsers en nieuwe fietsroutes naar stadshart en omliggend landschap
	Niet uitnodigend voor voetganger	Meer ruimte voor voetgangers en nieuwe wandelroutes van station naar binnenstad en Overstad

Legenda

Bestaande situatie

Bestaand werkgebied

Bestaand stedelijk gebied

Spoor / treinstation

1200 meter contour OV-knoop

HOORN

ONDERTITEL

HOORN 2020

Rond het station en het stadhart zijn in principe alle functies die een stad zich wenst (voorzieningen, woningen, winkels en ruimte voor werk). Maar de functies zijn verspreid en gescheiden door infrastructuur en parkeerplaatsen. Met als gevolg dat bij het verlaten van het station het lastig oriënteren is en de verblijfskwaliteit beperkt is. Het station en spoor vormen een barrière tussen het noorden en zuiden van Hoorn.

HOORN 2030

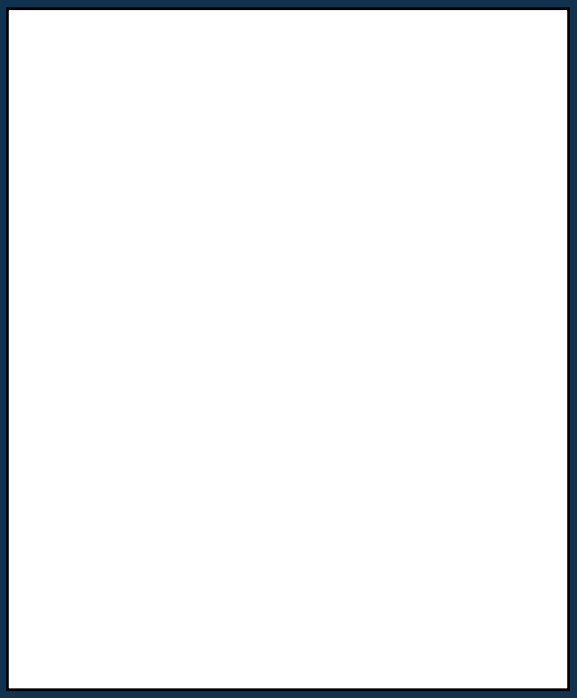
Hoorn is de culturele hoofdstad van Westfriesland waar je vanaf het station direct het historische stadshart in loopt. Er is veel aantrekkelijke aaneengesloten verblijfsruimte: met veel groen, meer beleving van het water en de historische singelstructuur. Aan de noordzijde van het station is een modern hoog stedelijk milieu dat complementair en goed verbonden is met het stadshart aan de zuidzijde van het spoor.

HOORN VAN 2021 NAAR 2030

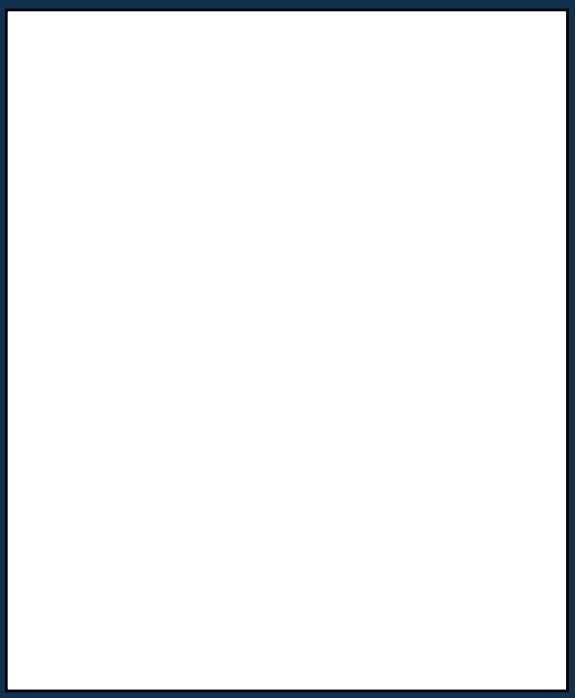
Begin januari 2021 worden de strategische projecten door de gemeente Hoorn, in het kader van Bereikbare Steden, gedefinieerd. Dan loopt deze gemeente gelijk op met de zeven andere middelgrote gemeenten van de MRA.

HOORN

Veranderopgave



Visie 2030



Functieveranderingen Hoorn

2020	2030
...	minimaal +1000 woningen
gezinnen	jongeren, jonge gezinnen en ouderen
zorg, bouw, agribusiness, maakindustrie	nieuwe aanvullende zorgfuncties, extra regionale voorzieningen, recreatie en toerisme
+ 3500 in de afgelopen 10 jaar (34.000 totaal)	verdere toename voor meer balans tussen wonen en werken in de stad
stadshart en station staan op zichzelf	stadshart loopt door tot aan het station
museumstoomtram, ziekenhuis	Huis van de Stad, stadsstrand
restruimte in de stad, barrière	multimodaal mobiliteitsknooppunt, verbindt stationskwartier met binnenstad en strandwijk, entree van de stad
eenzijdige spits naar Amsterdam	tegenspits vanuit Amsterdam, hogere frequentie
n.v.t.	n.v.t.
matige busverbindingen met de regio	busstation aan de noordzijde van het treinstation, betere verbinding met regio
veel ruimte voor de auto	autoluwe omgeving rond het station en de binnenstad
beperkt ruimte voor de fiets	meer ruimte en voorrang voor de fiets en fietsparkeren
weinig ruimte voor de voetganger	meer ruimte en voorrang voor de voetganger