

# SprintStad

## Zaancorridor

### Resultaten IenM 14.07.2014

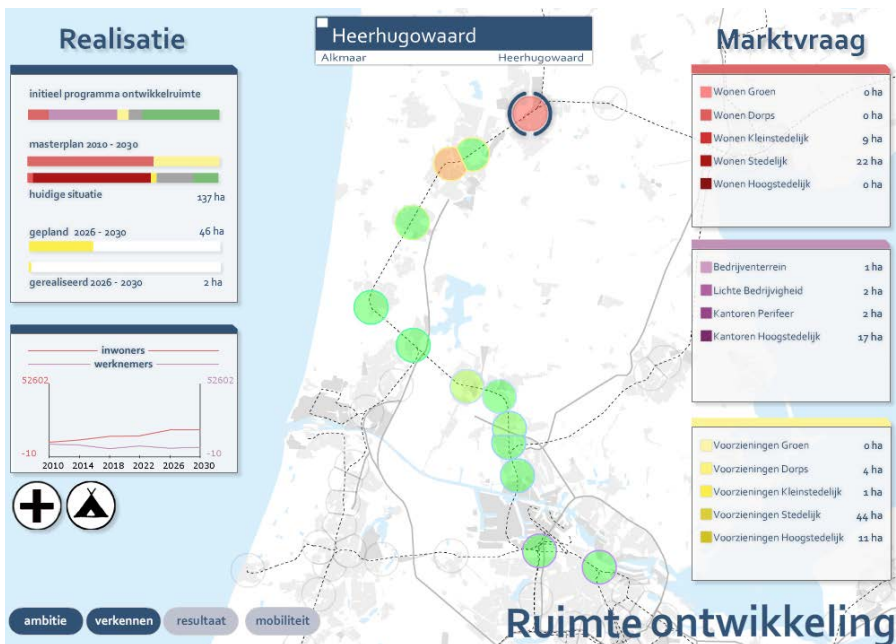


Op 14 juli is een uitgebreide SprintStad Zaancorridor gespeeld met verschillende deelnemers vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. SprintStad simuleert ontwikkeling van mobiliteit en ruimte op een corridor, over een periode van 20 jaar. Het doel van het spel is inzicht te krijgen in de samenhangende kansen rond stationslocaties langs een specifiek traject op het gebied van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Sinds 2010 wordt SprintStad ontwikkeld door de Vereniging Deltametropool – een organisatie die zich inzet voor de duurzame ontwikkeling van de Randstad – in samenwerking met Technische universiteit Delft en Movares, met financiële steun van Next Generations Infrastructures. Deze planning support tool voor transit-oriented development werd in maart en oktober 2013 ook al toegepast op de Zaancorridor. De eerste keer met ambtenaren van de gemeenten, provincie Noord-Holland en de NS, de tweede keer met wethouders van de betreffende gemeenten en Gedeputeerde Talsma.

In dit korte verslag worden de resultaten van 14 juli inzichtelijk gemaakt en vergeleken met de eerder gespeelde sessies op de Zaancorridor.

#### Aanwezigen 14.07.2014

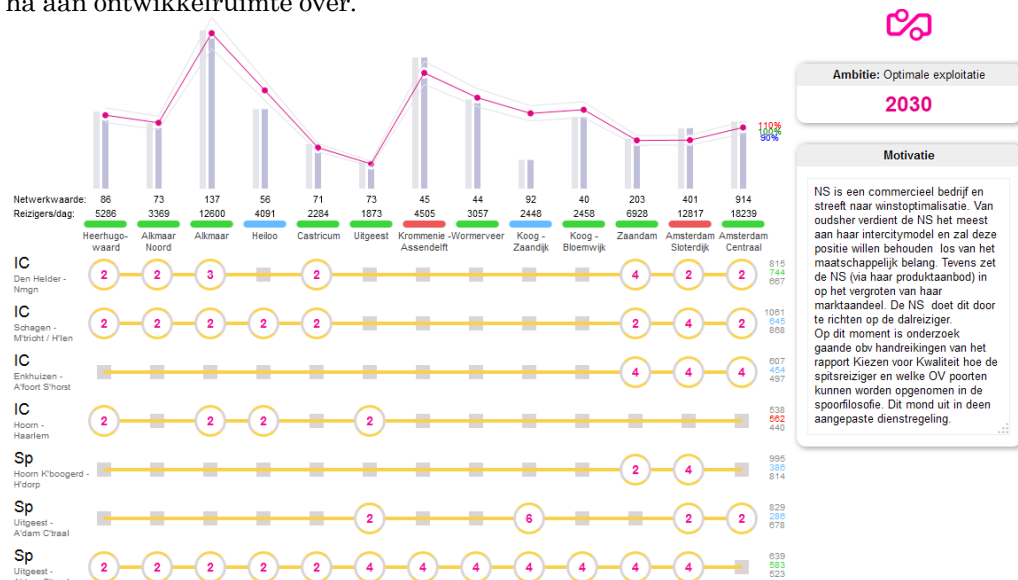
Ward Deckers	DGB	Programma Beter Benutten
Michel Duinmayer	DGB-US	Knooppunten en netwerken
Clement Jager	DGRW	Gebieden en projecten
Gert-Jan de Maagd	KIS	Kennis Innovatie en Strategie
Michael van der Paverd	DGB	Projectleider Projectenpool
Eric Verroen	RWS	Integrale Governance van Modellen
Han Wieringa	DGB-WV	Programma Meer Bereiken
Martin Zimmerman	DGB-OVS	Integrale Governance van Modellen
Paul Gerretsen		Vereniging Deltametropool
Miriam Ram		Vereniging Deltametropool



Station	Jaar	Project
Heerhugowaard	2010	Randstedelijke recreatievoorz.
	2018	Regionaal Ziekenhuis
Alkmaar	2010	Regionaal opleidingscentrum
	2010	Regionaal opleidingscentrum
	2026	Hotel en wellness resort
Heiloo	2026	P+R voorziening
Castricum	2014	Archeologisch centrum
Krommenie	2022	Startpunt routes & restaurant
Zaandam	2018	IKEA
Sloterdijk	2014	P+R voorziening

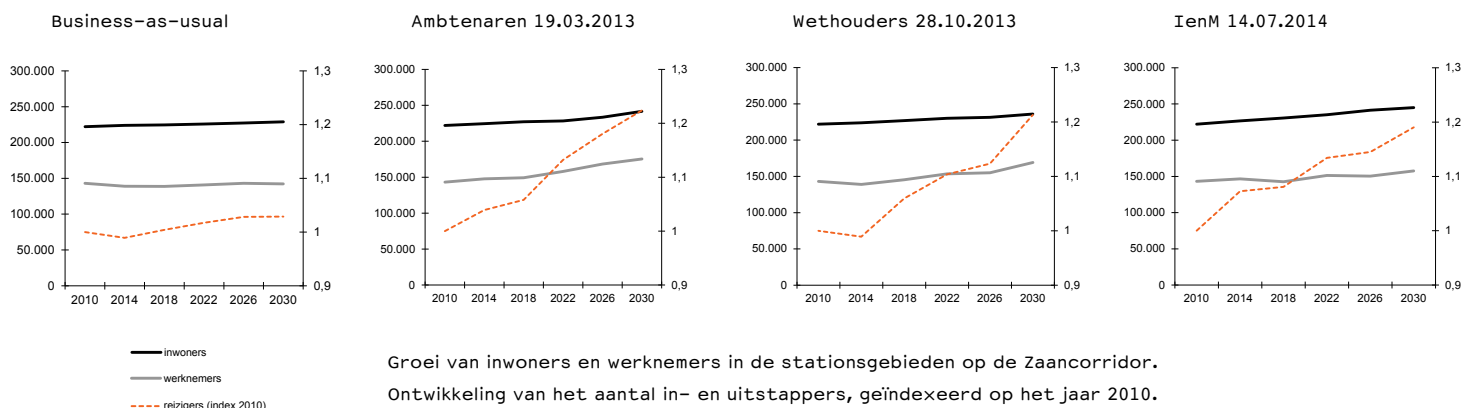
### Ruimtelijke ontwikkeling in 2030

Bij de meeste stations zijn vrijwel alle plangebieden ontwikkeld. Daarnaast zijn in overleg met de provinciespeler 10 regionale voorzieningen gebouwd. Rondom Heerhugowaard ging het mis, daar was nog 45 ha aan ontwikkelgebied over. In Alkmaar verliep de laatste ronde niet erg goed, maar was toch nog slechts 3 ha aan plangebied over. Krommenie-Assendelft had nog 33 ha aan ontwikkelruimte over, daar is echter voor gekozen om maar een deel van de ruimte daadwerkelijk te benutten voor nieuw programma. Koog-Zaandijk besloot voorzigtiger te ontwikkelen dan in het masterplan aangegeven. Uiteindelijk was daar daarom nog 26 ha aan ontwikkelruimte over.



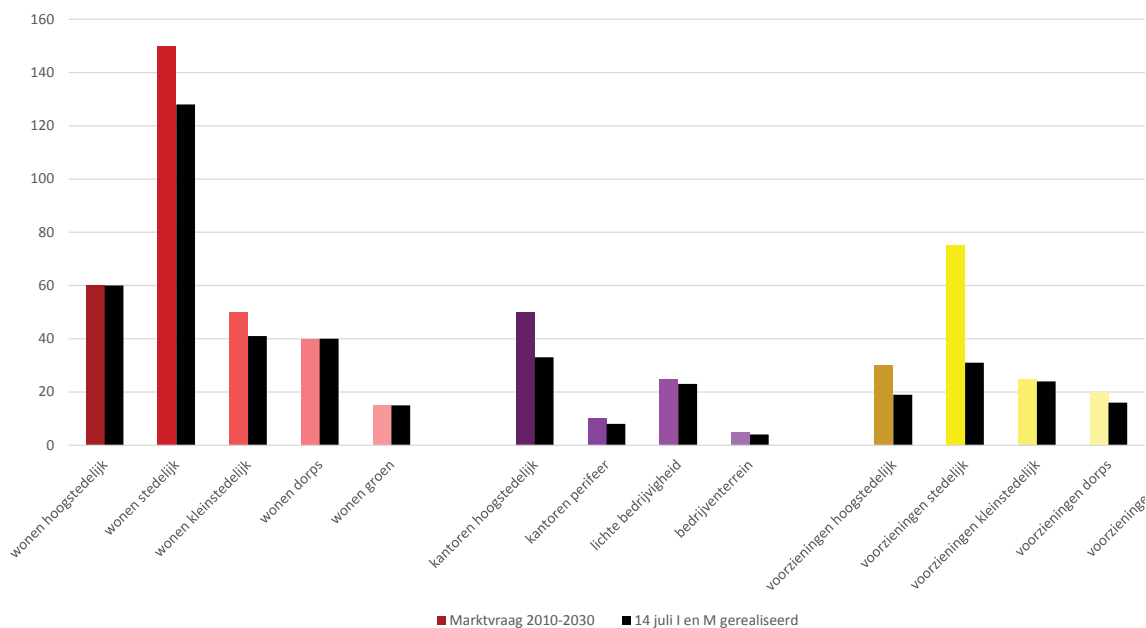
### Mobiliteit in 2030

De sprinter is doorgetrokken tot aan Heerhugowaard. In Alkmaar Noord en Castricum vervangt deze sprinter een intercity-dienst. Bij Heiloo is met de extra sprinter nog wel sprake van overbediening. Op een aantal stations is daarnaast de ic-frequentie verhoogd, maar hoe realistisch is een dergelijke dienstregeling? Bij veel van de stations heeft uiteindelijk toch geen frequentieverhoging plaats gevonden: Alkmaar Noord, Castricum, Uitgeest, Wormerveer, Krommenie-Assendelft en Koog Bloemwijk worden in 2030 met net zoveel treinen bediend als in 2010. Amsterdam Centraal zelfs met minder treinen. Krommenie-Assendelft wordt in 2030 echter onderbediend, daar had de frequentie dus omhoog kunnen gaan. De grootste reizigersgroei t.o.v. 2010 vond plaats op Heerhugowaard, Heiloo en Amsterdam Sloterdijk. Ook is een behoorlijke reizigersgroei zichtbaar bij Zaandam en Krommenie-Assendelft.



### Reizigersgroei op de corridor

In de eerste ronde (2014) vond een aanzienlijke steiging van reizigers plaats. Er werd goed afgestemd op de marktvraag, maar er werden (per ongeluk) ook twee opleidingscentra bij Alkmaar gebouwd. In de rondes daarna bleven de reizigers verder stijgen. De uiteindelijk reizigersgroei bleef echter achter ten opzichte van de eerder gespeelde sessies met de ambtenaren en de wethouders.



### Realisatie van de marktvraag

De reizigersgroei werd mede veroorzaakt doordat 80% van de marktvraag ook daadwerkelijk werd gerealiseerd. In het scenario Business-as-usual was dit slechts 56%, tijdens de sessie met de ambtenaren 86% en de wethouders realiseerden 71% van de marktvraag. De reizigers stegen echter minder hard omdat met name in de wat lagere dichtheden werd gebouwd. Uiteindelijk bleef er daardoor veel stedelijk programma over, vooral in kantoren en voorzieningen.

In Amsterdam CS en Amsterdam Sloterdijk werd wel volop ingezet op (hoog)stedelijk wonen, voorzieningen en kantoren. Heerhugowaard realiseerden met name stedelijk wonen, maar zette in op de verkeerde type voorzieningen (kleinstedelijk ipv stedelijk) waardoor dat niet van de grond kwam. Zaandam en Alkmaar bouwden een mix van programma met vooral (klein)stedelijk wonen en diverse types werkgelegenheid en voorzieningen. Daarnaast werd in Koog-Zaandijk en Koog Bloemwijk gekozen voor wat meer stedelijke dichtheden. Het kleinstedelijk wonen werd vooral gerealiseerd in Alkmaar Noord, Krommenie-Assendelft en Wormerveer, aangevuld met lichte bedrijvigheid of kleinstedelijke/dorpse voorzieningen. Rondom de andere stations (Castricum, Heiloo, Uitgeest) werd ingezet op de groene en dorpse milieus. Passend bij het huidige karakter van deze dorpen. Wanneer nog wat beter was samengewerkt en vooral Zaandam, Alkmaar en bijvoorbeeld Koog Zaandijk wat meer hadden ingezet op het stedelijke programma zou dat een positief effect hebben gehad op zowel de realisatie van de marktvraag als de reizigersgroei op de corridor.