

Advies aan Provinciale Staten	
Tbv Statenvergadering d.d	6-11-2017
Commissie	Ruimte Wonen & Water
Datum commissievergadering	19-10-2017
Onderwerp:	Voordracht Middelen programma OV-knooppunten (VD-67).

Uw contactpersoon

K. Mellema

AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 3924

mellemak@noord-holland.nl

26 oktober 2017

1|8

De commissie adviseert de Voordracht Middelen programma OV-knooppunten (VD-67) als bespreekstuk te agenderen voor de PS vergadering van 6 november 2017.

Voor de behandeling van dit punt in de commissie RWW: zie hieronder het uittreksel uit het conceptverslag van de vergadering van de commissie RWW van 19 oktober 2017.

5 a. Voordracht Middelen OV-knooppunten

De **voorzitter** licht toe dat de commissie M&F is uitgenodigd bij de onderwerp. De commissie wordt gevraagd te adviseren aan PS over de voordracht die wordt behandeld in de PS-vergadering van 6 november 2017.

INSPREKERS

Mevrouw **Stam** spreekt in als wethouder van de gemeente Heerhugowaard. Zij is blij met de voordracht Middelen OV-knooppunten; een belangrijke stap om knooppuntenontwikkeling daadwerkelijk in diverse gemeenten, waaronder Heerhugowaard, aan te jagen. Het is goed dat de provincie daarbij niet alleen regisseert, maar ook faciliteert en investeert. De gemeente wordt daarmee gestimuleerd om alles op alles te zetten om ambitieuze plannen tot uitvoering te brengen en daarbij gemeentelijke en provinciale doelstellingen te vervullen.

De inspreker zegt dat er een goede ambtelijke samenwerking tussen provincie, gemeente, ProRail en NS is die al tot veel heeft geleid. De gemeente merkt dat de aanpak van het OV-knooppunt veel ontwikkelingen stimuleert; er liggen nu al concrete plannen van investeerders voor woningbouw, voorzieningen en aanpak van de buitenruimte. De gemeente Heerhugowaard ziet het grote belang en gaat fors investeren. Het College heeft besloten tot de aanpak van de Zuidtangent waardoor het knooppunt goed wordt ontsloten en de deelgebieden van het stationsgebied met elkaar in verbinding komen.

De inspreker meent dat de barrières van de Zuidtangent en de spoorse doorsnijding integraal opgelost dienen te worden en dat dit een voorwaarde is om het OV-knooppunt echt te laten werken. De totale kosten hiervoor bedragen 24 mln. euro. De gemeente neemt het spoor voor haar rekening door middel van een spooronderdoorgang. Hiervoor is 18 mln. beschikbaar, zoals expliciet is vermeld in het raadsvoorstel dat naar de gemeenteraad is gestuurd voor besluitvorming in november 2017. De inspreker constateert echter een discrepantie met de bedragen in de voordracht en maakt zich daarover zorgen. Zij vraagt de commissie om dit gedeelte van de bijlage niet eerder vast te stellen dan dat in gesprek tussen de gemeente en de provincie helder is gemaakt hoe tot afspraken kan worden gekomen. Het moet voor PS duidelijk zijn hoe de bijdrage gaat renderen en hoe deze beantwoordt aan de doelstellingen en ontwikkelingen. Voor de gemeenteraad moet het helder zijn hoe de votering van 24 mln. met de provinciale bijdrage tot stand komt. Anders kan de gemeente niet met de ontwikkeling van het knooppunt starten. De inspreker hoopt dat het laatste zetje van de provincie uitmondt in een optimaal functionerend knooppunt.

VRAGEN VANUIT DE COMMISSIE

De heer **Struben** (D66) constateert dat er een verschil zit tussen het raadsvoorstel en wat bij PS voorligt; in de voordracht wordt gesteld dat het totaalbedrag 40 mln. is en dat daar 16 mln. tekort op is. Uit het raadsvoorstel blijkt niet of het spoor gedekt wordt uit de 18,6 mln.

Mevrouw **Stam** antwoordt dat de spooronderdoorgang volledig wordt gedekt door de 18,6 mln.

De heer **Bruggeman** (SP) heeft uit de toelichting van de provincie begrepen dat zij niet wil meebetalen aan spoorse doorsnijdingen en dus ook niet aan de tunnel en dat de gemeente zich hierbij neerlegt. Hij vraagt of er sprake is van heen en weerschuiven van het budget waardoor de provincie aan de lat zal staan voor uitgaven die eigenlijk thuishoren bij de gemeente Heerhugowaard.

Mevrouw **Stam** zegt dat haar niet duidelijk is waar het bedrag van 40 mln. vandaan komt. Zij wil deze onduidelijkheid graag bespreken. In het voorstel wordt gesproken over 24 mln. waarvan de gemeente 15 mln. gespaard heeft en 3,6 mln. van het Rijk afkomstig is. Hierdoor kan de gemeente de volledige tunnelbak betalen. De overige 6 mln. zijn vooral voor de verbindingen in het stationsgebied en de aanpassing voor fietspaden zodat het knooppunt optimaal bereikbaar wordt.

De heer **Heijnen** (CDA) vraagt of de inspreker kan toelichten hoe het verschil van 6 mln. is ontstaan. Ook vraagt hij waar het verschil tussen de 40 mln. en de 24 mln., 16 mln., vandaan komt.

Mevrouw **Stam** geeft aan dat het haar niet duidelijk is hoe de 40 mln. in de stukken terecht is gekomen. Zij weet dat de 16 mln. vooral investeringen in de openbare ruimte betreffen. Zij denkt dat dit vooral gaat om private investeringen die plaatsvinden als het knooppunt is aangepakt, maar zij wil hier graag over overleggen.

De heer **Kramer** (VVD) vraagt of GS de 6 mln. al hebben toegezegd en waar het probleem zit als PS de bijlage vaststellen.

Mevrouw **Stam** antwoordt dat er geen toezeggingen van de provincie zijn gedaan. Er is overlegd over de mogelijkheden van dit specifieke project dat niet van de grond komt als de provincie de 6 mln. niet bijdraagt. De inspreker benadrukt dat het college de raad zal vragen om commitment te tonen. Na het raadsbesluit wil zij graag met de provincie in gesprek over cofinanciering en de voorwaarden hiervoor.

EERSTE TERMIJN

De heer **Bruggeman** (SP) maakt complimenten voor de voordracht. Gedeputeerde Talsma heeft destijds een enorm dik telefoonboek met mogelijkheden verstrekt waaruit goede keuzes zijn gemaakt. Er staan veel projecten in de voordracht die te maken hebben met het verbeteren en sociaal veiliger maken van de stations en de omgeving. Hij vindt dit toe te juichen ziet een tegenstelling met de manier waarop de omgeving van het Centraal Station van Amsterdam is ingericht met veel overbodige sokken- en lingeriewinkels.

De heer Bruggeman vraagt naar de zin over de maatregelen bij station Santpoort-Noord "Wanneer er duidelijkheid is ...", die niet wordt afgemaakt. Hij hoort graag waarover duidelijkheid moet komen. Er zijn ook projecten waarbij het accent ligt op de gebiedsontwikkeling rond stations, maar waar dat al langer lastig gaat, zoals bij Beverwijk. Hij is benieuwd of in dit geval de provincie als oliemannetje tussen de gemeenten Beverwijk en Velsen kan functioneren. Wat betreft Zaanstad-Kogerveld merkt hij op dat dit station niet aan de Zaanlijn ligt. Hij is benieuwd waarom het genoemd wordt.

Wat betreft de op infrastructuur gerichte ontwikkelingen buiten het station, onderschrijft de heer Bruggeman volledig het standpunt van GS dat investeringen in betere benutting van het openbaar vervoer niet bedoeld zijn om autotunnels in Heerhugowaard e.d. te financieren. De SP wil dit echt niet doen.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of dit ook het geval is als er ook fietsen doorheengaan.

De heer **Bruggeman** (SP) antwoordt dat dat een ander verhaal is, maar dat dat hier niet het geval is. De aanleiding voor de investeringen is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) op de Zaanlijn. De deal was destijds dat NS met meer treinen wilde gaan rijden en dat de provincie ervoor zou zorgen dat er meer passagiers komen door ontwikkeling van de knooppunten. De heer Bruggeman merkt op dat er de laatste maanden problemen zijn met de capaciteit op het spoor waardoor er al 535 treinen opgeheven zijn. Hij wil dat de gedeputeerde aan NS en ProRail vraagt hoe die ervoor zorgen dat het PHS in de toekomst wel gaat werken.

Tot slot geeft de heer Bruggeman het goede voorbeeld van station Koog aan de Zaan waar op het perron een Indiaas afhaalrestaurant zit. Hij vindt dit een geweldige voorbeeld van het leefbaarder en sociaal veiliger

maken van de omgeving. De eigenaar verdient wat hem betreft de gouden medaille van het OV-knooppuntenbeleid. Hij komt nog een keer met het initiatiefplan om de firma Smullers op alle stations in Nederland te verbieden, gezien de vieze patat die men verkoopt.

De heer **Heijnen** (CDA) merkt op dat de invullen van het OV-knooppuntenbeleid een lange adem kent. Met de stijgende woningbouwbehoefte in de provincie wordt het programma steeds belangrijker. Het reizen tussen stations kan in Nederland soms voelen als een hele onderneming mede omdat stations niet op orde zijn of ver weg liggen. Beter OV kan de verbindingen tussen steden en dorpen, en werken en wonen versterken; dat is een mooie rol voor de provincie als regisseur waarbij zij dienstbaar kan zijn. De CDA-fractie ondersteunt daarom van harte deze inzet.

OV-knooppunten werken alleen als het OV op orde is. Er zijn bijvoorbeeld signalen over te volle en te weinig treinen op de Kennemerlijn. De heer Heijnen vraagt zich af wat er van de inspanningen voor de stations overblijft als NS en ProRail zich onvoldoende inzetten en vraagt of GS hierover gesprekken voeren; is dit voor de Kennemerlijn gebeurd en hoe zit het met andere projecten?

De heer Heijnen mist in het stuk de corridor Amsterdam-Hoorn, terwijl die in de inleiding als kansrijk wordt omschreven. Ook de belangenvereniging van de West-Friese bedrijven vraagt om een impuls en spreekt al over een doorgetrokken Noord-Zuidlijn. Hij vraagt of deze corridor kan worden toegevoegd of dat GS dit kunnen aanjagen.

Er is blijkbaar een misverstand over de bedragen en de wijze waarop Heerhugowaard en de provincie samenwerken. Het lijkt de heer Heijnen goed dat de partijen om tafel gaan en dat PS dat stukje van de bijlage nog niet in detail vaststellen als het gesprek tussen gemeente en provincie nog loopt.

De heer **Kramer** (VVD) is blij met de inspraak; hij hoopt duidelijk te krijgen wat de selectiecriteria zijn voor het toedelen van de subsidies. Uit het stuk begrijpt hij dat het toekennen en de toetsing daarvan een grijs gebied is. Hij krijgt graag een nadere duiding.

Er zijn twee concrete voorstellen voor Zaanstad en Heerhugowaard, maar bij de andere OV-knooppunten worden geen bedragen genoemd. De heer Kramer vraagt of hiervan een financiële doorrekening is en hoe men aan het voorgestelde bedrag komt.

Het OV-knooppuntenbeleid heeft ook als doel om meer woningen te realiseren, maar de heer Kramer ziet ook knooppunten die alleen de recreatieve waarde onderstrepen, zoals Santpoort-Noord. Hij vraagt of dit de bedoeling is geweest.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) is blij met uitwerking van het voorstel dat een initiatief van wijlen Tjeerd Talsma is geweest. Hij maakt complimenten aan de gemeenten en GS. Het vindt het heel positief dat dit samen met gemeenten is gedaan. Het voorstel biedt mogelijkheden om buiten de MRA meer woningen te bouwen.

Het doortrekken van de lijn naar Hoorn lijkt de heer Papineau Salm een goed idee; Obdam is bijvoorbeeld een uitstekende plek voor meer woningen. Hij is benieuwd waarom dat niet meegenomen is als mogelijke locatie. Het punt van de cofinanciering is prima; de heer Papineau Salm wil niet te veel in detail meekijken, maar kaders meegeven. Hij roept op om goed op de participatie met bewoners te letten, want op sommige plekken, zoals in Heerhugowaard, vinden ingrijpende veranderingen plaats.

Volgens de heer Papineau Salm is ProRail helemaal niet geïnteresseerd in de Kennemerlijn. Hij wil graag een toelichting op de gesprekken tussen GS en de gemeenten langs de Kennemerlijn en hoe die verlopen. Wat in het voorstel staat, staat haaks op wat hij weet, maar hij vindt het heel belangrijk dat de lijn er is, ook voor recreatie zoals bij Santpoort-Noord.

De heer **Kramer** (VVD) vraagt waarom daar subsidie naartoe moet gaan.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) stelt dat recreatie ook een van de doelstellingen van de provincie is. De heer Papineau Salm roept de gemeente Heerhugowaard en de provincie op om om tafel te gaan en de kwestie uit te spreken voor de volgende PS-vergadering.

De heer **Kramer** (GroenLinks) is blij met de nota. Hij weet niet welk standpunt de GroenLinks-fractie destijds heeft ingenomen, maar denkt dat men er niet aan ontkomt om knooppuntontwikkeling te gebruiken om een deel van de problematiek van het tekort aan woningen op te vangen.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of het klopt dat hij enige tegenzin bespeurt.

De heer **Kramer** (GroenLinks) zegt dat dit niet het geval is; hij wilde open zijn over het feit dat de continuïteit in de fractie er niet op voorhand is en een slag om de arm houden.

De heer **Kramer** merkt op dat de ontwikkeling rond de stations booming business is. Er komen vaak grote ontwikkelaars op af die een stevige poot in het project weten te verwerven. Het gaat om gevoelige projecten en als de provincie voor een behoorlijk bedrag gaat investeren, moet de provincie gebruikmaken van de mogelijkheden als regisseur en coördinator om ervoor te zorgen dat de projecten op een goede wijze verlopen. Hij doet daarbij ook op het borgen van de kwaliteit. Dit is een kwestie van overleg tussen provincie en betrokken gemeenten, maar hij wil er niet te terughoudend in zijn omdat de provincie in tegenstelling tot sommige gemeenten veel deskundigheid in huis heeft. De heer **Kramer** denkt daarbij aan de programmatische vereisten aan de woningbouw, bijvoorbeeld 40% sociale woningbouw, 40% woningbouw voor middengroepen en 20% duur zoals in Amsterdam wordt gehanteerd. Dit lijkt hem een goed kwaliteitsbeginsel. Ook denkt hij aan de stedenbouw en de architectuur waaraan ook ondersteuning kan worden verleend.

Rond grote bouwontwikkelingen ontstaan vaak fantasieloze shoppingmalls. De heer **Kramer** wil dit niet laten gebeuren; er zijn er te veel van in Nederland waardoor men soms niet eens weet waar men is.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt of er ook invloed kan worden uitgeoefend op de huren van die fantasieloze winkels.

De heer **Kramer** (GroenLinks) zegt daarop nog terug te komen.

Ook in de branchering kan men maatregelen treffen om te voorkomen dat er allemaal dezelfde ketens worden gevestigd. Men kan afspraken maken over de omvang van de ruimtes; als er te veel grote ruimtes zijn, komen de ketens daarop af. Als ruimtes niet mogen worden samengevoegd, trekt men kleinere ondernemers aan.

Mevrouw **Visser** (PvdD) heeft een vraag, een constatering met wat retorische vragen, en een aantal aanbevelingen. Zij vraagt hoe ervoor gezorgd kan worden dat OV-knooppunten een significante afname van het wegverkeer geven en of daar serieus onderzoek naar is gedaan. Zij constateert dat het allemaal wel erg langzaam gaat. In 2013 is al begonnen met een opdracht en daarna sukkelde het maar door. Zij vraagt of er niet wat meer vaart achter dit speerpunt gezet had kunnen worden. Men mag blij zijn als er eind dit jaar en 2018 werkelijk iets gaat gebeuren. Verder is alles blanco of nog nader te bepalen. De plannen zijn leuk, maar iets meer samenhang had gemogen; het lijkt nu als los zand aan elkaar te hangen waarbij iedere gemeente een idee kan indienen en de provincie in geld voorziet zonder dat er sprake is van een duidelijk overstijgend plan. Zij vraagt zich af of dit de meest efficiënte manier is om belastinggeld uit te geven en of dit het beste voor OV-knooppuntontwikkeling is. Mevrouw **Visser** vindt dat de provincie meer de regie moet nemen; zij mist de rode draad.

Een aantal aanbevelingen bij de ingediende plannen zijn: een rondvaartboot in Langedijk onder voorwaarde dat dit een elektrische boot is; in de openbare ruimte van Haarlem meer plek voor groen, neem vergroening mee als eis in de bouwplannen; een OV-fietsclub in Santpoort-Noord met elektrische fietsen en scootmobiel voor de mindervalide reiziger; nieuwe wijken in Heemskerk toespitsen op aardgasvrij, energiepositief en natuurinclusief bouwen en dit als eis voor de financiering stellen. De rode draad is om alle ingediende plannen te toetsen aan de volgende criteria: rekeninghouden met 100% elektrische openbaar vervoer; gelaagdheid aanbrenge door bijvoorbeeld een busterminal die verdiept of halfverdiept is en daarbovenop een parkachtige inrichting met ruimte voor horeca; looproutes die zijn voorzien van groene elementen en verlichting door zonne-energie; ruimte voor veilig parkeren van fietsen.

De heer **Heijnen** (CDA) vraagt zich af of gemeenten zo zelf nog mogen nadenken over de manier waarop ze hun station inrichten.

Mevrouw **Visser** (PvdD) antwoordt dat dit absoluut mag, maar dat als de provincie financiering verzorgt, zij suggesties kan doen voor de inrichting.

Mevrouw **Visser** vervolgt dat er ook gezorgd moet worden voor het makkelijk huren van elektrische ov-fietsen. Over het algemeen is de eis dat de ontwikkeling klimaatneutraal en liever nog klimaatpositief plaatsvindt en dat wordt voorkomen dat de omgeving rond het station een jarenlange bouwput wordt.

De heer **Kramer** (VVD) is blij dat de PvdD ook naar toetsingscriteria wil kijken. Hij vraagt hoe die in het stuk opgenomen dienen te worden.

Mevrouw **Visser** (PvdD) antwoordt dat zij dit nog niet heeft uitgewerkt.

De heer **Klein** (CU-SGP) ondersteunt van harte het beleid om woningbouw bij stations te concentreren. Het is belangrijk om het OV te stimuleren, te voorkomen dat er een nieuwe automobiliteitbehoefte ontstaat en om zo veel mogelijk het groene gebied open te houden. Hij is blij dat er versnelling lijkt plaats te vinden, want na

het dikke rapport Maak plaats was het lang stil. De CU-SGP-fractie maakte zich destijds zorgen over de beperkte middelen en de kosten van 40 mln. voor de ambitie. Daarin is een stap gezet; er zijn drie reserves gevonden die bij elkaar worden getrokken en een deel van het geld dat over is van de Zeesluis wordt toegevoegd. Dit geeft een enorm groot bedrag. De vraag daarbij is hoe de projecten zorgvuldig beoordeeld gaan worden, zoals de VVD-fractie ook vroeg. In hoeverre is bijvoorbeeld het kunnen realiseren van extra woningen een criterium.

NS maakt terugtrekkende bewegingen rond de Kennemerlijn. De heer Klein vraagt in hoeverre GS hierover in overleg is en welke concrete toezeggingen NS doet.

De heer Klein vraagt waarom GS Hilversum als los knooppunt presenteert en niet als onderdeel van de bredere Gooilijn. Bij Weesp wordt bijvoorbeeld de Bloemendalerpolder gebouwd en moet het station twee keer zo groot worden. Hij vindt het goed dat het een kwaliteitsimpuls krijgt. De gemeente Gooise Meren heeft ook allerlei plannen rond het station.

De heer Klein steunt de oproep van het CDA om de situatie rond Heerhugowaard goed op te lossen en ook die van de SP om Noord-Holland niet te overspoelen met lingeriewinkels.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt zich ook af hoe de provincie de aanvragen zorgvuldig gaat toetsen; is er een bepaald minimum dat wordt gevraagd rond de stationslocatie en wonen, werken en recreëren, bijvoorbeeld op het gebied van woningbouw? Voor het overige sluit ze zich aan bij de opmerking van de GroenLinks-fractie dat gezorgd moet worden voor kwaliteit rond de stations.

De heer **Struben** (D66) is blij met de voordracht en sluit zich aan bij de complimenten in het eerste deel van de altijd te lange volzin van de heer Bruggeman. Het is een complexe opgave met veel betrokken partijen. De beoogde integrale aanpak vraagt om samenwerking en dat is niet eenvoudig met alle eigen bevoegdheden en te overbruggen barrières. Het is begrijpelijk dat dit tijd kost. Er zijn kansen voor nieuwe ruimtelijke kwaliteit en het is goed dat de provincie helpt bij het tot stand komen van de plannen. Het is ook goed dat het voornemen is om met een jaarlijkse voortgangsrapportage te komen.

De heer Struben vraagt of het klopt dat als er ingestemd met de huidige voordracht in totaal 16,7 mln. beschikbaar is voor OV-knooppunten, en dat nu de vraag van 8,8 mln. ter goedkeuring voorligt. Het is van belang dat GS aangeven dat de subsidie pas verstrekt wordt als het plan uitvoeringsgereed is. De heer Struben vraagt wanneer er sprake is van subsidie en wanneer van cofinanciering. Op bladzijde 6 staat dat de conceptuitvoeringsovereenkomst aan GS wordt voorgelegd. Hij vraagt of hier PS bedoeld wordt, wat hij op prijs zou stellen.

In de Midterm Review staat dat de provincie niet bijdraagt aan de fietsenstallingen bij de stations en dat dit bij NS wordt gelegd. Dit vraagt om een integrale aanpak van de stations en de volle medewerking van NS. Tot slot gaat de heer Struben in op de vraag om cofinanciering door Heerhugowaard. Als het klopt dat het gaat om 16,7 mln. is dat 35% van het budget, terwijl nog niet duidelijk is wat voor andere knooppunten nodig is. Het is goed dat er bij Heerhugowaard een knooppunt komt en als er problemen zijn moeten ernaar gekeken worden, maar de provincie werkt niet mee aan spoorse doorsnijdingen. Ook is het de vraag hoe gewogen wordt. De heer Struben vraagt of de bijlage waarin de stations worden genoemd onderdeel is van het besluit of ter kennisname voorligt. Gezien de huidige stand van zaken lijkt het hem goed als het om het laatste gaat.

Mevrouw **Geldhof** (ged.) bedankt voor de complimenten. OV-knooppunten is een belangrijk beleidsveld voor de provincie dat veel kansen biedt. Het is een programma met een lange aanlooptijd. Het gaat vooral om het goed functioneren van de knooppunten waarbij een knooppunt behoefte kan hebben aan een betere ontsluiting naar het achterland, zoals Santpoort-Noord. Zij raadt aan om het rapport Maak Plaats en het daarin geïntroduceerde vlindermodel te bestuderen, dat aangeeft dat er per station en per gebied een andere opgave ligt. Er is een analyse gemaakt van de functie, de rol en de werking van een bepaald station op een bepaalde plek. Exemplaren kunnen bij de griffie worden aangevraagd.

Uit Maak Plaats volgt dat men moet kiezen tussen knooppunten. Het is niet de bedoeling dat bij elk knooppunt een eenheidsworst met hetzelfde aanbod in detailhandel ontstaat. De keuze daarin is aan de lokale ondernemers. Het is de bedoeling om te onderscheiden. De provincie is daarom gestart met gebiedsprocessen; het bij elkaar brengen van de partijen kost tijd. Het is niet de bedoeling dat de provincie zegt wat op welk station moet gebeuren, maar dat er een vorm van cocreatie ontstaat en gezamenlijk met alle betrokkenen wordt geïnventariseerd wat mogelijk is en er gedragen voorstellen komen. Er is dan uiteindelijk de mogelijkheid om gebruik te maken van cofinanciering van de provincie. Waar 'cofinanciering' staat, kan men 'subsidie' lezen, want het is een voorwaarde dat andere partijen ook wat doen. De voorwaarden staan beschreven. Het traject is erg interessant; het is een nieuwe manier van benaderen die door de andere provincies en het Rijk met veel belangstelling wordt gevolgd.

In de tekst over Santpoort-Noord zijn twee woorden weggevallen. Er moet staan: "duidelijkheid bij gemeenten". De provincie is van start gegaan vanuit Maak Plaats, maar er gekozen om te kijken naar de samenhang en het vanuit lijnen en perspectieven op lijnen te benaderen. Er is daarom begonnen met de Zaancorridor van Haarlem tot Heerhugowaard. De andere corridor is de Kennemerlijn tot Uitgeest waarover gesprekken plaatsvinden met betrekking tot het stimuleren van recreatie om de treinen beter gevuld te krijgen. Daarom moet een buitenpoort als station Santpoort-Noord aantrekkelijker worden en de toegankelijkheid van het gebied eromheen vergroot worden.

De provincie zit om tafel met gemeenten, NS en ProRail om als stuurgroep de opgave te definiëren. Als men aan de slag gaat, wordt iedereen rond de lijn actief betrokken, zoals ondernemersorganisaties, natuurorganisaties, ontwikkelaars e.d. Er wordt gekeken of men coalities kan smeden en dat kost tijd. Er lijkt nu een versnelling te komen, maar dat komt omdat al het voorwerk in de afgelopen jaren is gedaan. 27 november a.s. is er een werkbezoek aan de OV-knooppunten waarbij PS zelf kunnen zien hoe het werkt. De SP heeft gevraagd naar de station Beverwijk en de situatie met de gemeente Velzen. Ook daarmee is men bezig. Het station Zaanstad-Kogerveld hoort inderdaad niet bij de Zaanlijn maar is een bypass die meegenomen wordt omdat die er vlakbij ligt. De gesprekken met NS en ProRail vinden constant plaats; ook zij hebben er belang bij dat er verbetering komt van de bezetting van de treinen en de benutting van de stations.

De heer **Bruggeman** (SP) zegt dat de deal voor het PHS was dat NS meer treinen zou laten rijden en dat de gemeenten zouden zorgen voor meer passagiers. Op dit moment kan NS de treinen al niet meer volgens dienstregeling laten rijden en dan is het PHS nog niet eens ingevoerd. Daarbij gaat er aan de infrastructuur van het spoor niet veel gebeuren. De heer Bruggeman vraagt of aan NS wordt gevraagd of zij hun deel van de deal nakomen en of dat gaat lukken.

Mevrouw **Geldhof** (ged.) zegt dat alles met elkaar samenhangt; specifieke gesprekken over dienstregelingen en frequenties vinden niet plaats binnen OV-knooppunten maar vanuit mobiliteit en het spoortafeloverleg waar gedeputeerde Mobiliteit aanzit.

De heer **Bruggeman** (SP) vraagt of de gedeputeerde de gedeputeerde Mobiliteit op het hart wil drukken om de garantie te krijgen dat NS het PHS gaat waarmaken.

Mevrouw **Geldhof** (ged.) vermoedt dat haar collega er alles aan zal doen om de partijen aan gemaakte afspraken te houden en zal dit onder de aandacht brengen.

In de voordracht gaat het om 8,8 mln. Bij elkaar opgeteld is dan 16,8 mln. beschikbaar voor het programma dat wordt voorgelegd. Er kan niet al achter de komma worden meegegeven wat het bedrag is, omdat er nog gesprekken worden gevoerd. Er zijn indicaties en er is draagvlak wat in de lijst wordt aangegeven. Een paar projecten zijn concreet en andere niet. Naar mate de tijd verstrijkt, komen er meer projecten tot wasdom en kunnen GS terugkomen met een volledige lijst.

De provincie heeft inderdaad veel deskundigheid te bieden. Het doel is om de gemeenten verder op weg te helpen door te faciliteren in de gesprekken met partijen die rond een OV-knooppunt actief zijn.

Men is begonnen met de Zaancorridor en de Kennemerlijn is nu opgepakt. De Schipholcorridor is ook een interessante lijn waaraan heel veel knelpunten en kansen liggen. De Gooicorridor is nog niet in zijn totaliteit opgepakt, maar er ligt een grote kans bij Hilversum. De gedeputeerde vindt dat men de kansen moet pakken die zich voordoen.

De woningbouw is inderdaad belangrijk, maar zoals uit het rapport Maak Plaats blijkt, gaan de OV-knooppunten niet alleen om woningbouw maar om het totaal functioneren van het OV-knooppunt als plek waar vervoersmodaliteiten samenkomen. Daarnaast moet de openbare ruimte aantrekkelijk zijn en dient er geïnvesteerd te worden zodat meer mensen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en er dichterbij kunnen wonen.

Er zijn meerdere vragen gesteld over Heerhugowaard. De spoorse doorsnijding wordt betaald door Heerhugowaard zoals in het beleid van de provincie is afgesproken. De vraag is of een aansluiting daarop wel of geen onderdeel is van de gebiedsontwikkeling. Daarover zijn gemeente en provincie met elkaar in gesprek en dat wil men voortzetten.

In de bijlage staat een nadere toelichting op de verwachting hoe het budget besteed gaat worden op basis van de huidige informatie.

D66 heeft gevraagd naar de uitvoeringsovereenkomst. Dit ligt bij GS en dat is ook zo bedoeld.

TWEEDE TERMIJN

De heer **Kramer** (VVD) krijgt graag een reactie op zijn vragen over de uitvoeringscriteria en de toetsing.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) is blij met de toezegging dat er gesproken wordt met Heerhugowaard. Hij heeft gevraagd of de doelstellingen van de provincie, bijvoorbeeld op duurzaamheid en groen, worden toegepast bij de beoordeling van projecten. Hij vindt niet dat dit bij elk project specifiek genoemd moet worden.

De heer **Kramer** (VVD) vraagt of dit kritiek richting de VVD is.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) zegt dat het niet gaat om het afvinken en noemen van allerlei voorbeelden, maar dat het inhoudelijk beleid waarvan duurzaamheid, energiebesparing en goede landschappelijke kwaliteit onderdeel zijn, meegenomen wordt.

De heer **Kramer** (VVD) denkt daar anders over. PS moeten als controlerend en kaderstellend orgaan duidelijke kaders aan GS meegeven waaraan getoetst moet worden wie wel en geen subsidie krijgt. Het voorstel van de gedeputeerde is te vrijblijvend.

Mevrouw **Visser** (PvdD) herhaalt haar vraag of er serieus onderzoek gedaan is naar de manier waarop OV-knooppunten voor een significante afname van het wegverkeer kunnen zorgen.

De heer **Heijnen** (CDA) vindt het goed om te horen dat ProRail en NS betrokken zijn bij de gesprekken over de Kennemerlijn, maar wil dat de gedeputeerde aan de gedeputeerde Mobiliteit vraagt of die kan reflecteren over de status van de Kennemerlijn in relatie tot het OV-knooppuntenbeleid. Hij wil graag een terugkoppeling over de zorgen die er leven en het toekomstbeeld.

De heer **Bruggeman** (SP) stelt aan de commissie voor om het punt over een halfjaar of een jaar terug te laten komen om de voortgang te kunnen bezien op de onderwerpen die aan gedeputeerde worden meegegeven.

De heer **Struben** (D66) merkt op dat in het stuk ook sprake is van een jaarlijkse voortgangsrapportage. Natuurlijk is de conceptuitvoeringsovereenkomst aan GS, maar het lijkt hem erg belangrijk voor PS om te controleren waaraan het geld wordt besteed en of de doelen van de provincie worden gehaald. Zoals de PvdA-fractie opmerkte gaat het daarbij niet om specifieke voorwaarden, maar om de manier waarop de algemene doelen bereikt worden.

De heer **Klein** (CU-SGP) bedankt de gedeputeerde voor de beantwoording van de vragen. Hij is niet helemaal ervan overtuigd van het feit dat willekeur voorkomen kan worden en dat er een scherpe procedure ligt. Het gaat over heel veel geld en hij hecht eraan dat het zorgvuldig wordt gedaan.

Mevrouw **Geldhof** (ged.) antwoordt dat de selectiecriteria voor de subsidie op hoofdlijnen in de nota staan. Alle knooppunten zijn echter verschillend in die mate dat er geen keurslijf mogelijk is waarbinnen alles moet passen. Het gaat om maatwerk. De provincie zal het heel zorgvuldig aanpakken. Er zijn natuurlijk criteria waaraan moet worden voldaan: men moet een bijdrage leveren aan de doelstelling van het programma, kansen moeten benut worden en er moet urgentie zijn. Als daaraan niet voldaan wordt, komt er geen cofinanciering. De gedeputeerde wil ervoor oppassen om een generieke lijst te maken waarin staat waaraan men moet voldoen waardoor er vervolgens niets van de grond komt. Zij hoort vaak van PS dat men wil dat ervoor gezorgd wordt dat iets kan en dat dat niet door regeltjes wordt afgeremd. Het is onmogelijk om één stramien te vinden waardoor alles af te vinken valt.

De heer **Struben** (D66) begrijpt dit en vindt het verstandig, maar denkt dat PS op de hoogte willen worden gehouden van wat er gebeurt en wanneer subsidie toegekend wordt. Hij hecht aan kennis over de overeenkomsten.

De heer **Kramer** (VVD) zegt dat er twee concrete voorstellen liggen vanuit Zaanstad en Heerhugowaard en dat er nu al onduidelijkheid is. Om gedonder te voorkomen moeten aan de voorkant heldere criteria gesteld worden waaraan de gemeente moet voldoen om de subsidie binnen te halen. Er kan willekeur ontstaan als de ene gemeente die wel krijgt omdat het project binnen generieke criteria zou vallen en de andere niet.

De heer **Struben** (D66) reageert dat alle locaties verschillend zijn en in overleg met gemeenten zijn vastgesteld. Hij neemt aan dat ook de heer Kramer wil dat de gemeenten ruimte krijgen om hun eigen dingen te doen. Natuurlijk wordt naar de achtergronden gekeken. Hij roept op om ruimte te geven aan de gemeenten en de uitkomsten per locatie verschillend te laten zijn.

De heer **Kramer** (VVD) denkt dat de gemeenten op het beleid van de provincie moeten kunnen vertrouwen. Op dat punt is het onduidelijk. De inspreker heeft daarover een punt gemaakt. Als er aan het begin van het traject al onduidelijkheid is en er wordt gevraagd om dingen niet vast te stellen, moeten PS aan de voorkant kaders meegeven waarbinnen wel en geen subsidie wordt gegeven.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of de heer Kramer de criteria die in de voordracht staan onvoldoende vindt. Als dat het geval is, lijkt hem een amendement op zijn plaats.

De heer **Kramer** (VVD) zegt dat hij heeft gevraagd om een duiding van de criteria. Met de vier die erin staan, kan hij alle kanten op.

Mevrouw **Geldhof** (ged.) vervolgt dat er een voortgangsrapportage komt waarin wordt teruggelegd wat de resultaten zijn en waarover de mening van PS wordt gevraagd. Op die manier kan PS bijsturen. De gedeputeerde zal aan haar collega Mobiliteit vragen om een en ander op papier te zetten n.a.v. de opmerkingen van het CDA over de Kennemerlijn. Ook de vraag over het onderzoek naar het wegverkeer van de PvdD-fractie zal zij aan de gedeputeerde voorleggen en vragen of die daar een antwoord op geeft.

De **voorzitter** constateert dat het agendapunt geen hamerstuk is en in PS aan de orde zal komen.