

# Bestedingsplan OV-FONDS

## 1 Inleiding

In het coalitieakkoord is het OV-Fonds aangekondigd. Dit fonds is gekoppeld aan de provinciale programma's Openbaar Vervoer en OV-knooppunten en heeft als doel woon- en werkgebieden duurzaam met elkaar te verbinden. In het OV-Fonds is tot en met 2023 20 miljoen euro opgenomen. In dit (concept) bestedingsplan is aangegeven hoe de drie onderwerpen 'Programma OV-Knooppunten', 'OV en Ketenaanpak' en 'Regionale OV-Toekomstbeeld' die gezamenlijk aan deze ambitie bijdragen, inhoudelijk samenkomen en hoe de middelen op een transparante, efficiënte en doelmatige wijze kunnen worden besteed. De bouwstenen voor dit bestedingsplan zijn het 'Regionaal OV-Toekomstbeeld', 'OV- en ketenaanpak' en het 'Programmaplan OV-Knooppunten 2019-2023'.

## 2 Coalitieakkoord

In het coalitieakkoord is benoemd dat de verstedelijksopgave alleen mogelijk is als er tegelijkertijd een goede ontsluiting door een toekomstbestendig mobiliteitssysteem wordt gerealiseerd (zie kader voor de relevante teksten uit het coalitieakkoord). Hierbij is niet alleen de toegankelijkheid binnen de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en de verbinding met de aanliggende regio's van belang, maar ook de bereikbaarheid binnen NHN. Nieuwe concepten zoals MAAS en hubs kunnen hier een rol in spelen.

### Duurzaam Doorpakken 2019

#### OV-Knooppunten

*"Het beleid voor OV-knooppunten wordt voortgezet. We stimuleren woningbouw en bedrijvigheid rondom de 60 treinstations en vier grote busstations die zijn aangewezen als OV-knooppunt"*

#### Openbaar vervoer

*"De woonopgave in de MRA is groot. De verstedelijkingsopgave is alleen mogelijk als tegelijkertijd wordt gezorgd voor een goede ontsluiting door een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Wonen en werken, en oude en nieuwe woongebieden moeten duurzaam met elkaar worden verbonden. Een duurzaam, voor iedereen toegankelijk en samenhangend OV-systeem is daarbij van groot belang." "Daarbij is niet alleen de mobiliteit binnen de MRA, maar ook de verbinding tussen de MRA en de aanliggende regio's van essentieel belang". "Ook besteden we in de visie nadrukkelijk aandacht aan nieuwe concepten zoals 'mobility as a service' en de beschikbaarheid van voldoende en hoogwaardig ingerichte P&R-locaties. We stellen een OV-fonds in voor investeringen in het openbaar vervoer"*

#### Overzicht nieuw beleid 2019-2023

*Openbaar-Vervoerfonds incl. OV-knooppunten: 20.000.000,-.*

Binnen het coalitieakkoord zijn de beleidsprogramma's OV-knooppunten, Wonen en Openbaar Vervoer onlosmakelijk verbonden onder de opgave 'Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid'. De ontwikkeling van knooppunten, vanuit een regionale strategie (op corridorniveau), en het verbeteren van de hiermee samenhangende deur-tot-deur reis (ketenreis) dragen bij aan een betere benutting en beter gebruik van het OV-netwerk.

## **3 Bouwstenen OV-fonds**

### **3.1 Programma OV-Knooppunten**

In het programma OV-Knooppunten staat duurzame verstedelijking op optimaal bereikbare en aantrekkelijke OV-knooppunten centraal. Door het concentreren van ruimtelijke-economische ontwikkelingen op goed bereikbare locaties zoals openbaarvervoersknooppunten, ontstaat meer samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit. Zo wordt de bestaande OV-structuur van een regio gebruikt als ruggengraat voor verdere verstedelijking.

Het primaire doel van het programma is efficiënt ruimtegebruik door het clusteren van functies, het optimaliseren van het gebruik van het OV-netwerk en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom knooppunten door het creëren van prettige verblijfsplekken.

De provincie stimuleert nieuwbouw van woningen en bedrijvigheid rondom OV-knooppunten, zodat de bestaande ruimte en het bestaande OV-netwerk beter wordt benut. OV-knooppunten zijn belangrijke schakels in de reis van mensen op weg naar werk, voorzieningen of recreatieve bestemmingen. Een goede inrichting en het optimaliseren van een multimodale deur-tot-deur reis (ketenreis) is daarvoor noodzakelijk, o.a. door betere en meer verbindingen (fiets/(H)OV) van en naar OV-knooppunten, het realiseren van fietsenstallingen en een zo soepel mogelijke overstap te creëren. Dit kan alleen bereikt worden door langdurige samenwerking met alle partners in de keten.

Verdichten rondom OV-knooppunten leidt er toe dat we op goed bereikbare locaties nabijheid creëren wat leidt kortere reistijden, vermindering van de toename van files en CO2 uitstoot. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de ambitie van het College op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid en tegelijkertijd sparen we hiermee het open landschap rondom steden. OV-knooppunten zijn bij uitstek plekken waar kansen voor klimaatadaptatie liggen. Het zijn gebieden met veel verharding waarvoor binnen een integrale gebiedsontwikkeling maatregelen genomen kunnen worden, zoals vergroening en waterberging. Bovendien wordt met knooppuntenbeleid bijgedragen aan de realisatie van de doelen van het Klimaatakkoord (zie verder de duurzaamheidsambities in het Programma OV-knooppunten 2019-2023).

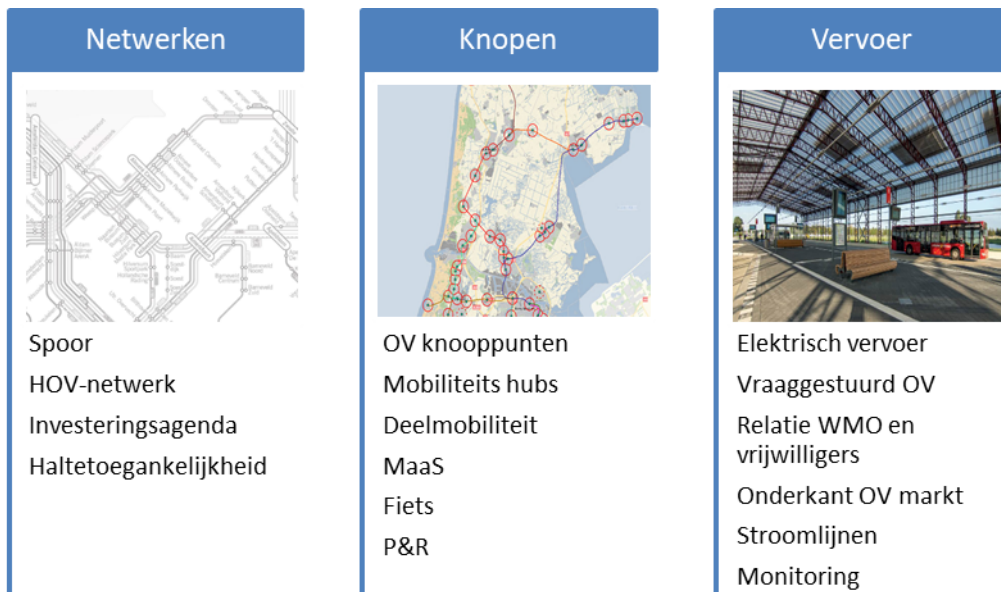
### **3.2 ROVT & Ketenaanpak**

Het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 voor heel Noord-Holland en Flevoland (ROVT) is eind 2019 bestuurlijk vastgesteld<sup>1</sup> en aangeboden aan de minister van I&W in het BO MIRT. Het ROVT bevat een voorkeursnetwerk 2040, een handelingsperspectief voor de komende jaren en vormt de gezamenlijke adaptieve inzet voor het landelijke OV Toekomstbeeld welke in het BO MIRT van najaar 2020 zal worden vastgesteld.

In het ROVT wordt ingegaan op het functioneren van het OV-netwerk van Noord-Holland. Dit OV-netwerk bestaat uit een complex geheel van treinen, metro's, trams en bussen. Vandaar dat Noord-Holland samen met Rijk, regionale partners en gemeenten werkt aan dit beeld 2040. Het optimaliseren van de ketenreis en knopen, heeft een positief effect op het netwerk en daarmee zijn het ROVT en de Ketenaanpak onlosmakelijk verbonden.

---

<sup>1</sup> Het voorkeursnetwerk OV 2040 is door colleges van de vijf bestuurlijk opdrachtgevers (B&W Amsterdam en Almere, Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio en Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Flevoland) vastgesteld.



In de OV- en ketenaanpak zijn drie uitwerkingsrichtingen benoemd: netwerken, knopen en vervoer. Hierbinnen is de reis van deur tot deur essentieel. Om het openbaar vervoer aantrekkelijk en concurrerend te maken, is het ervaren van een goede ketenreis essentieel. Dit heeft betrekking op het afstemmen van de overstap, de informatievoorziening, het zorgen voor voldoende (fiets)parkeerplekken, enz. Maar ook in de beleving van de omgeving: je veilig voelen, een aantrekkelijke omgeving ervaren of keuze uit verschillende modaliteiten hebben. Vanuit gemeenten en partners is er steeds meer aandacht voor de verdere ontwikkeling van overstappunten (hubs). Dit zijn multimodale knooppunten met P+R/P+B, waar men de auto parkeert en met het openbaar vervoer of de fiets verder richting de grote steden kan reizen. Hierbij kan ook sprake zijn van nieuwe (HOV)hubs, waar men kan overstappen op andere modaliteiten. Deze ontwikkeling sluit ook aan bij de wens van steeds meer gemeenten om ruimte voor voetgangers en fietsers voorop te stellen (actieve mobiliteit). Digitalisering van mobiliteit (smart mobility) zorgt ervoor dat mensen en goederen efficiënter en slimmer gebruik kunnen van maken van mobiliteit. De ontwikkeling van hubs wordt in samenhang met de huidige concessies bekeken, zodat het OV product kan verbeteren en doorontwikkelen.

De samenhang tussen programma's Openbaar Vervoer, Ketenaanpak en OV-Knooppunten uit zich in het optimaliseren van de hele ketenreis. Een goede (OV) bereikbaarheid (netwerk, vervoer, soepele overstap), goede langzaam verkeersroutes, efficiënt ruimtegebruik en kwaliteit van de leefomgeving komen hierin samen. Met deze integrale aanpak wordt bijgedragen aan de opgave uit het coalitieakkoord "Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid".

## 4 Aanpak OV-fonds

Voor het inzetten van de financiële middelen is een aantal uitgangspunten bepalend. Aan de hand van deze punten zal de komende jaren worden bepaald waarop wordt ingezet met capaciteit en budget.

### 4.1 Doelstellingen

Allereerst zijn gezamenlijke doelstellingen leidend voor de inzet van middelen. In deze doelstellingen staat de reiziger in de keten centraal.

Het gaat om de volgende gezamenlijke doelstellingen:

#### 1. **Optimaliseren van de ketenreis**

Strategie: creëren van multimodale knooppunten (bieden van voldoende keuze tussen modaliteiten), het faciliteren van een comfortabele en snelle overstap tussen modaliteiten, goede (logische) en veilige wandel- en fietsroutes en passende ketenvoorzieningen.

#### 2. **Het beter benutten van de bestaande ruimte rondom stationsgebieden**

Strategie: stimuleren van woningbouw, bedrijvigheid en voorzieningen binnen het OV-knooppunt.

#### 3. **Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond het (bus- of trein)stationsgebied.**

Strategie: het creëren van toekomstbestendige (denk aan duurzame en actieve mobiliteit, klimaatadaptatie en stedelijk groen), veilige en aantrekkelijke OV-knooppunten.

#### 4. **Het waarborgen van de samenhang op corridor-/trajectniveau en afstemming binnen het bredere OV-netwerk.** Strategie: afstemming op regionaal niveau met gemeenten en andere partners en het opstellen (of updaten) van regionale strategieën.

### 4.2 Prioritering

Omdat er keuzes gemaakt moeten worden, wordt een prioritering aangebracht (zie onderstaande kaart). Hiertoe zijn de opgaven vanuit beleidsprogramma's Mobiliteit, OV-Knooppunten Wonen, Economie en Klimaatadaptatie in onderlinge samenhang gezien. Daarnaast zijn de strategische beleidstrajecten van belang zoals de Omgevingsvisie NH2050, het ROVT en de MRA trajecten Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid (SBaB) en de Verstedelijkingsstrategie. Hieruit ontstaat het volgende beeld met de belangrijkste opgaven:

1. De verstedelijkingsdruk met bereikbaarheidsopgave binnen de MRA.
2. Regionale centra in Noord-Holland Noord die vallen binnen het "Daily Urban System" van Amsterdam en de verbinding vormen tussen de MRA en Noord-Holland Noord.
3. De bereikbaarheid in relatie tot leefbaarheid in Noord-Holland Noord.

De verschillende verbindingen en corridors van het OV-netwerk lopen door deze opgaven heen.

Het mobiliteitsnetwerk moet nieuwe ontwikkelingen op het gebied van wonen, economie, natuur en bereikbaarheid aan kunnen. Door het OV-systeem als ruggengraat te gebruiken voor verstedelijking en door het optimaliseren van een hierop aansluitend fijnmaziger netwerk van OV- en langzaam verkeersverbindingen creëren we zoveel mogelijk nabijheid van voorzieningen en werkgelegenheid en zorgen we voor korte reistijden. We benutten hiermee de bestaande infrastructuur en zorgen voor goede verbindingen tussen steden in Noord Holland.

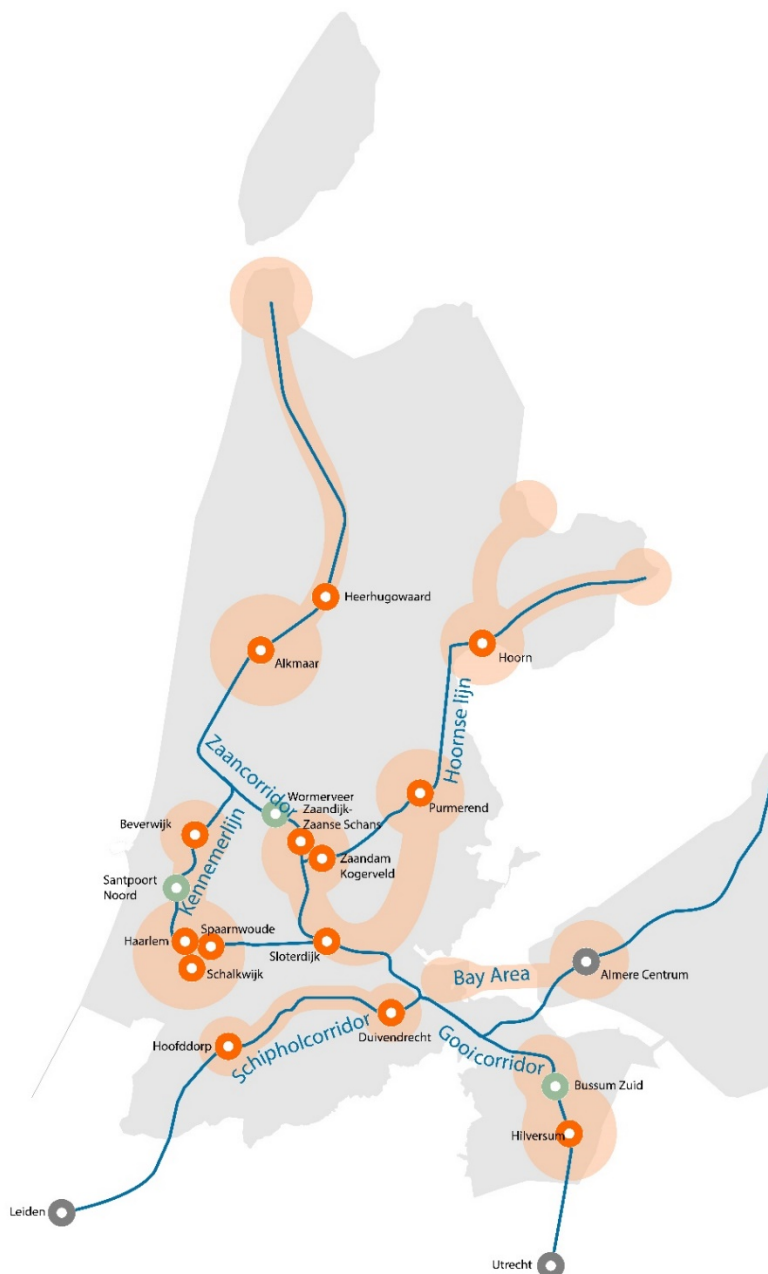
Op het gebied van wonen, werken, recreatie en mobiliteit groeien de relaties over de bestuurlijke grenzen heen. Het gebied rond Amsterdam van waaruit men dagelijks naar de regio Amsterdam reist breidt zich steeds verder uit. In de Verstedelijkingsstrategie voor de MRA is de relatie met Noord-Holland Noord essentieel. Noord-Holland Noord maakt namelijk voor een belangrijk deel onderdeel uit van het 'Daily Urban System' van Amsterdam. Een flink deel van de mensen dat in de MRA werkt, woont in Alkmaar en Hoorn. Zo werkt bijvoorbeeld 17% van de beroepsbevolking in Hoorn in Amsterdam (Rapportage Daily Urban System Amsterdam SBAB, 2018). Door de sterke ontwikkeling van Amsterdam op het gebied van werkgelegenheid is het aantal gebieden met een beroepsbevolking die een sterke oriëntatie op Amsterdam heeft, toegenomen. De verwachting is dat met een toenemende verdichting en een verdere concentratie van de werkgelegenheid in Amsterdam deze ontwikkeling zich verder voortzet. Hoe beter de bereikbaarheid van woon- en werklocaties binnen de stedelijke regio van Amsterdam, hoe verder het dagelijkse systeem zich uitstrekt.

Het meer landelijke gebied van Noord-Holland Noord maakt vervolgens onderdeel uit van het dagelijkse systeem van regionale centra als Alkmaar, Hoorn en steden in de periferie van de MRA zoals Purmerend. De regionale centra zijn belangrijke schakels tussen de MRA en NHN en zijn van betekenis voor zowel de omliggende kernen als voor gehele regio. Het gaat daarbij om de regionale woonopgave, voorzieningen en goede verbindingen binnen de regio. Ook in het ROVT is aangegeven, dat bijvoorbeeld Alkmaar en Hoorn belangrijke schakels zijn tussen het treinnetwerk en onderliggend OV-netwerk. Goede bereikbaarheid van deze

regionale centra en een fijnmazig netwerk van OV- en langzaam verkeersverbindingen binnen Noord-Holland Noord zijn essentieel voor de leefbaarheid in Noord-Holland.

NS, gemeenten en de provincie Noord-Holland stellen het komende jaar een meerjarige, gezamenlijke Regionale Ontwikkelagenda op. Bestaande regionale strategieën voor de Zaancorridor en de Kennemerlijn worden hiervan onderdeel, maar ook de Hoornse lijn en het traject richting Enkhuizen en de Helderse Lijn zullen hierin worden opgenomen. In de ontwikkelagenda worden maatregelen op het gebied van OV bereikbaarheid, ketenmobiliteit (deur-tot-deur reis) en knooppuntontwikkeling opgenomen. Ook wordt gekeken naar het beter laten aansluiten en doorontwikkelen van de OV-concessies en wordt antwoord gegeven op de vraag wat er nodig is om het eindbeeld van het Regionale OV-Toekomstbeeld te realiseren. De agenda wordt in afstemming met de betreffende regio's opgesteld.

In onderstaande kaart zijn de prioritaire OV-knooppunten (oranje) en de prioritaire buitenpoorten (groen) aangegeven. In blauw en licht oranje prioritaire corridors en OV verbindingen.

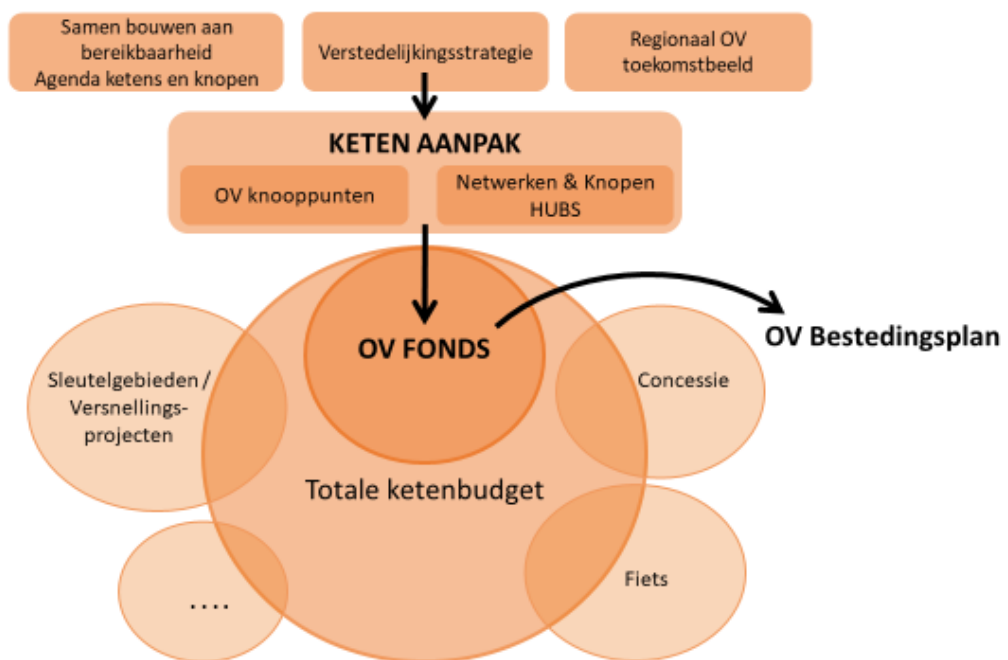


### 4.3 Energie en draagvlak

Tenslotte spelen de urgentie voor bepaalde knooppunten bij onze externe partners en hun investeringsvoornemens een rol bij de prioritering. Het betekent niet per definitie dat alleen de projecten op de prioriteitenkaart in aanmerking komen voor een bijdrage. Het is belangrijk een adaptieve strategie te hanteren zodat kan worden ingespeeld op urgente ontwikkelingen of kansen die zich op een bepaald moment voordoen.<sup>2</sup> Het kan zijn dat ontwikkelingen in voldoende mate door andere partijen worden gefinancierd en onze betrokkenheid zich beperkt tot kennisdeling, stimuleren of verbinden. In een aantal gevallen is cofinanciering van de provincie nodig bijvoorbeeld om het laatste zetje te geven bij projecten. Het grote aantal partijen dat actief is bij de grote gebiedsgerichte opgaven maakt het complex, maar tegelijkertijd ook kansrijk door de mogelijkheid geldstromen te bundelen. Dit levert kansen voor het efficiënt inzetten van middelen.

### 4.4 Adaptief en relatie met provinciale middelen

Op basis van bovenstaande uitgangspunten kan een adaptief en flexibel bestedingsplan worden opgezet. Gericht op resultaat en het behalen van de doelstellingen. Bovendien zorgt de aanpak voor het gericht inzetten van provinciale middelen, waarbij de opgave leidend is. Dit wordt in een bredere context geschetst in onderstaand schema. Aan de bovenkant is te zien welke processen en producten van invloed zijn. Verder is zichtbaar dat het OV-Fonds onderdeel is van het totale ketenbudget.



*OV-Fonds budget i.r.t. andere provinciale budgetten en externe trajecten*

<sup>2</sup> Een huidige urgente ontwikkeling is de coronacrisis. Dit heeft een grote invloed op de samenleving en kan van invloed zijn op ontwikkelingen van de betrokken partijen.

Financiële bijdragen aan projecten en/of maatregelen die de ketenaanpak in Noord-Holland versterken komen niet uit één budget. Bij iedere aanvraag wordt gekeken welke budgetten en investeringsprogramma's elkaar kunnen versterken, zowel binnen de provincie, als van externe partners.

#### Rol provincie

Voor het bereiken van de doelen zal de provincie inzetten vanuit drie rollen: 1. Kennis-/expertrol (kennisontwikkeling en -deling), 2. Coördinerende/verbindende rol (samenwerking op regionaal-/corridor-/netwerkniveau) en 3. Stimulerende rol (ondersteunen van gemeenten door inzet van instrumenten of financiële middelen bij concrete maatregelen)

## 5 Aandachtspunten praktische uitwerking budget

Het OV-fonds bestaat uit een investeringsbudget van 20 miljoen euro.

#### Procesbudget

Om gemeenten te kunnen ondersteunen bij het formuleren van de opgaven, het verbinden van partijen en het opstellen van gebiedsvisies, maar ook bij kennisontwikkeling, onderzoek en innovatie, is de komende periode een aanvulling van het structurele budget nodig. Voorstel is vanuit het OV-fonds voor de periode 2021-2023 1,1 miljoen euro vrij te maken voor proceskosten.

Voorheen was een exploitatiebudget van 5 à 6 ton per jaar beschikbaar voor kennis- en instrumentontwikkeling, het stimuleren/ondersteunen van gemeenten bij de ontwikkeling van hun knooppunt (aanbieden van kennis, procesinstrumenten, onderzoek) en onderzoek en innovatie, beschikte het programma OV-knooppunten in de voorgaande jaren over een exploitatiebudget. Dit bestond voor 170.000 euro aan structurele middelen. Vanaf 2020 zijn alleen de structurele middelen beschikbaar. In de afgelopen jaren zijn voor verschillende corridors regionale strategieën en actieprogramma's opgesteld. Steeds meer gemeenten zijn sindsdien aan de slag gegaan met knooppuntontwikkeling en vragen hierbij onze ondersteuning. Om hen hierbij te blijven ondersteunen is het voorstel om 1,1 miljoen euro vrij te maken voor proceskosten.

Exploitatiebudget OV-Knooppunten (OVK)	2020	2021	2022	2023
Raming jaarschijven	110	330	330	330
Structureel budget	170 (220 via UI)	170	170	170

Naast het procesbudget zijn ook extra middelen nodig voor het in uitvoering brengen van het Regionaal OV toekomstbeeld. Binnen het ROVT zijn meer dan 150 OV-bouwstenen (onder andere verbeteringen van bestaande HOV-lijnen, bus, tram, lightrail, metro, trein en nieuwe verbindingen) onderzocht. Nader onderzoek naar de bouwstenen van het voorkeursnetwerk moet nog plaatsvinden. Deze verdere studies zullen tot nieuwe kennis en inzichten leiden. Daarom is het voorkeursnetwerk ook geen in beton gegoten blauwdruk, maar een adaptieve agenda. Ook hiervoor zou een claim op het OV-fonds gedaan kunnen worden.

Regionaal OV-Toekomstbeeld (ROVT)	2020	2021	2022	2023
Raming jaarschijven		200	350	350

Voorstel inzet totale budget OV-fonds

	2020	2021	2022	2023
Reserve OV-fonds				
Investeringsbudget*	5.000.000	5.000.000	5.000.000	3.000.000
Exploitatiebudget	110.000	530	680	680

\*Exacte verdeling wordt jaarlijks bepaald

#### *Middelen uit vorige collegeperiode*

Vanuit OV-knooppunten is nog 2,5 miljoen aan investeringsbudget beschikbaar vanuit de vorige periode. Dit budget is reeds bestemd voor twee projecten, namelijk Kogerveld fase 2 en de ontwikkeling van buitenpoort Santpoort noord (zie nadere toelichting bijlage 1).

#### *Rol partners*

Gemeenten, vervoerders en andere partners zijn nauw betrokken bij het opstellen (en herijken) van de regionale strategieën en actieprogramma's voor de Zaancorridor, Kennemerlijn en de Schipholcorridor. Nog in ontwikkeling zijn een strategie voor de Hoornse Lijn en de Gooicorridor. Hier is gezamenlijk bepaald wat er nodig is op corridor/netwerkniveau en niveau van de betreffende knooppunten en daarnaast de hiermee samenhangende ketenreis.

Complexe ontwikkelingen vergen forse langetermijninvesteringen van zowel publieke als private partijen. Vanwege de complexiteit en integraliteit van de opgaven is betrokkenheid en een lange adem van alle partners nodig. Het blijkt dat een bestuurlijke toezegging aan de voorkant van het gebiedsontwikkelingsproces vaak noodzakelijk is. Flexibiliteit en voortvarendheid bij onderhandelingen en de toekenning van budget is hierbij essentieel.

Specifiek voor de NS geldt dat zij per provincie een meerjarige, gezamenlijke en integrale ontwikkelagenda wil opstellen; de zogenaamde Regionale Ontwikkelagenda die wordt vastgesteld aan de Landsdelige OV- en Spoortafel. Met NS is afgesproken dat hiervoor binnen Noord-Holland de bestaande overlegstructuren en strategieën voor iedere corridor de basis zullen vormen. Provincie Noord-Holland is coördinator van het proces en dit wordt opgepakt binnen de bestaande bestuurlijke gremia (i.e. stuurgroepen Zaancorridor, Gooicorridor, Kennemerlijn etc.).

#### *Randvoorwaarden financiering*

Toetsing gebeurt niet alleen aan de hand van de doelstellingen en prioriteiten, zoals hierboven beschreven. Ook vindt een financiële toets plaats door een provinciaal planeconoom en wordt gekeken of er ook andere subsidiemogelijkheden zijn. Voor verdere randvoorwaarden zie bijlage 2 'Randvoorwaarden financiering'.



## **Bijlage 1          Projectenlijst (investeringsagenda)**

Als we kijken naar de genoemde uitgangspunten in het bestedingsplan is er een aantal projecten dat zich nu al aandient. Bij deze integrale projecten zijn wij al enige tijd als samenwerkingspartner betrokken. De projecten voldoen aan de doelstellingen en kunnen op korte termijn worden uitgevoerd. De ervaring met eerdere projecten vanuit Mobiliteit en het programma OV-knooppunten is dat het vaak lang duurt om van idee naar vastgesteld uitvoeringsplan met financiering te komen. Vanuit dit oogpunt ontstaat deze projectenlijst die als investeringsagenda OV-Fonds gezien kan worden. De projecten worden in willekeurige volgorde binnen de verschillende categorieën benoemd. De projecten zijn integraal, waarbij verschillende opgaven samenkomen en meerdere doelen worden behaald ten behoeve van OV bereikbaarheid, verbetering van de ketenreis en/of de optimalisering van knooppunten. Daarnaast wordt een adaptieve strategie gehanteerd, zodat kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen of kansen die zich op een bepaald moment voordoen.

### **1 Prioritaire projecten**

#### **A          Poort van Hoorn**

De gemeente Hoorn is sinds 2005 bezig met planvorming rondom station Hoorn. De laatste twee jaar wordt intensief samengewerkt, met de provincie maar ook de NS en ProRail. De gemeenteraad van Hoorn heeft 25 miljoen euro voor de integrale gebiedsontwikkeling vrijgemaakt. Momenteel wordt gewerkt aan de businesscase. Een breed gedragen plan met sluitende financiering is dichtbij.

Vanuit de provincie is dit een essentieel project. In de Omgevingsvisie NH2050 is Hoorn benoemd als essentiële schakel tussen MRA en Noord-Holland Noord. Als regionaal centrum heeft Hoorn een belangrijke functie voor zowel de omliggende kernen als voor de hele regio. Het gaat daarbij om de regionale woonopgave, voorzieningen en goede verbindingen binnen de regio. Bovendien zien we dat Hoorn in toenemende mate onderdeel uitmaakt van het daily urban system van Amsterdam en dat Hoorn als aanvulling kan dienen op woon- en werkmilieus in de MRA. In de plannen voor de Poort van Hoorn is naast woningbouw en voorzieningen een verplaatsing van het busstation voorzien, waardoor veel bussen door West-Friesland een kortere route krijgen richting station en niet langer een lastige spoorwegovergang hoeven te passeren, dit levert mogelijkheden om het OV-product voor heel West-Friesland te verbeteren, doordat deze ingreep doorwerkt in het functioneren/verbeteren van de concessie. Het busstation komt ook naast belangrijke regionale voorzieningen te liggen (ziekenhuis, en MBO). In het directe stationsgebied worden ook nog flink wat woningen ontwikkeld en wellicht kantoren. Het plan levert dus op meerdere manieren een bijdrage aan de provinciale doelen. Zo fungeert de Poort van Hoorn ook als Poort naar West-Friesland.

#### **B          Ontwikkelingen Haarlem (station, stedenbouw, HOV-netwerk)**

Haarlem heeft de laatste jaren een flinke groei meegemaakt in het aantal inwoners. De groei van de beroepsbevolking is terug te zien in de toename van het woon- en werkverkeer tussen Haarlem en Amsterdam aangezien de werkgelegenheid zich met name in Amsterdam voordoet. De afgelopen twee jaar (2018 en 2019) kende Haarlem een hoog migratiesaldo vanuit Amsterdam. Bij de gemeente liggen er plannen voor 7 ontwikkelzones met minimaal 11.000 woningen (evt. hoger op termijn). Vanuit OV-knooppunten werd gestudeerd op de Kennemerlijn (waarvan Haarlem onderdeel is) en de ontwikkeling van station Haarlem-Spaarnwoude. Sinds eind 2018 wordt de mobiliteitsopgave en woningbouw ontwikkeling voor heel Haarlem meer in samenhang bekeken. Essentieel hierin is de enorme groei van het HOV (de R-net lijnen) richting Amsterdam Zuidas, Bijlmer, Schiphol en Hoofddorp. Deze groei is zodanig dat het functioneren van het busstation Haarlem onder druk komt te staan en dat de leefbaarheid van de binnenstad op de politieke agenda is gekomen. In het faciliteren van de groei wordt ook juist ingezet op de fiets en het openbaar vervoer.

Ook het aantal treinreizigers groeit boven verwachting. Dit levert discussies op over het functioneren van het station Haarlem (het groeiende aantal reizigers moeten passen binnen de huidige passages en trapindeling ivm rijksmonument) en over mogelijkheden voor uitbreidingen in de dienstregeling richting Amsterdam. Vanuit de gezamenlijke studie wordt een busstation aan de zuidoostkant van Haarlem als belangrijkste maatregel gezien

om het HOV verder te laten groeien en Haarlem centraal te ontlasten. Daarnaast ontstaan er kansen voor gebiedsontwikkeling, omdat het stationsgebied niet meer bussen hoeft te faciliteren, het nieuwe busstation precies in een aantal ontwikkelzones ligt en het busstation de mogelijkheid biedt om nieuwe routes met bussen verder te laten groeien (die door een aantal ontwikkelzones lopen).

Kijkend naar de doelstellingen scoort dit project hoog. Door de groei van het bussysteem en steeds meer weerstand tegen de grote hoeveelheid bussen door de binnenstad is er veel druk om tot resultaat te komen. Daarom wordt voor het eind van het jaar/ begin volgend jaar een aanvraag verwacht vanuit de gemeente Haarlem voor een bijdrage in het busstation, dat allerhande ontwikkelingen bij het station en in de ontwikkelzones faciliteert. Kijkend naar vergelijkbare projecten in het land en de lokale problematiek met doorstroming op de schipholweg is de verwachting dat dit hoge kosten met zich meebrengt. Tegelijkertijd wordt de HOV ontwikkeling richting Amsterdam in veel trajecten als zeer belangrijk gezien: in het regionaal OV toekomstbeeld staat het in de top 5. Dit geldt ook voor het koerskompas OV van de vervoerregio.

### C Stationsgebieden en regio Alkmaar

In de regio Alkmaar wordt nu al enkele jaren gewerkt aan planvorming om woningbouw te realiseren in de regio (20.000 woningen). De ontwikkeling van de afgelopen tien jaar laat zien dat de druk op het Amsterdamse systeem steeds verder toeneemt en dat het 'daily urban system' van Amsterdam en de MRA steeds groter wordt. Dit geldt voor Amersfoort, Utrecht, Leiden en Haarlem, maar ook voor Alkmaar en Hoorn. De verstedelijking en de nabijheid neemt steeds verder toe. In dit perspectief lijkt een verdere ontwikkeling van Alkmaar dus steeds beter te passen binnen de doelen van de provincie. Dit betekent echter ook iets voor het mobiliteitssysteem. Er zullen dikkere stromen ontstaan tussen de Alkmaarse regio en de MRA. Het OV-systeem wordt als essentieel gezien in de ontwikkeling van de regio Alkmaar. Dit komt omdat het wegennet naar het zuiden (A9) nu al aan zijn maximale capaciteit zit en structurele uitbreidingen om enorme investeringen vragen. Uit eerdere studies met het Rijk bleek dat er niet één knelpunt zit in de A9, maar dat bij het structureel toevoegen van capaciteit een investering nodig is vanaf Haarlemmermeer/Haarlem tot aan de ring Alkmaar. Ook de verbinding richting Den Helder dient hierin goed bekeken te worden. De concessie in de Alkmaarse regio zal hierin eveneens een belangrijk onderdeel zijn en goed moeten aansluiten. Inzet wordt om, net als bij Hoorn, het regionale OV net verder te versterken. Uit het regionaal OV toekomstbeeld blijkt dat er nog optimalisaties mogelijk zijn in het spoor. NS heeft recentelijk aangegeven gezamenlijk met de provincie een ontwikkelagenda te willen maken voor het spoor. Daarnaast zal het belangrijk zijn om goed te kijken naar alle woningbouwplannen en deze optimaal te koppelen aan het OV-systeem om de groei van de mobiliteit in het openbaar vervoer mogelijk te maken. Er wordt momenteel gewerkt aan gezamenlijke studies voor zowel Alkmaar Noord als Alkmaar centraal.

### D Stationsgebied Hilversum

Het stationsgebied van Hilversum is al langere tijd in ontwikkeling. Eind 2007 werd het derde perronspoor in gebruik genomen waardoor er in Hilversum weer intercity's kunnen stoppen. Ook is er onder het station een nieuwe tunnel voor de treinreizigers en een fietstunnel gerealiseerd. Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuw busstation (o.a. door de komst van de R-net 320) en aan uitbreiding van de fietsenstalling. Er zijn plannen voor gebiedsontwikkeling rondom het station en recentelijk heeft de gemeente Hilversum de ambitie uitgesproken om tot maximaal 10.000 woningen te ontwikkelen rondom station Hilversum en station Mediapark (Sleutelgebied MRA). Deze verdichting heeft weer gevolgen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied. De verwachting is dat er vanuit de gemeente een bijdrage gevraagd voor de uitbreiding van de ondergrondse fietsenstalling. Er wordt bekeken welke middelen beschikbaar zijn in de verschillende subsidieprogramma's (woondeal, Rijksprogramma stallingen bij stations en OV-Fonds).

## 2 Potentiele projecten

Hierboven zijn 4 projecten benoemd die zeer goed scoren op de doelstellingen, draagvlak hebben binnen de regio en naar verwachting op korte termijn tot een financiële aanvraag komen. Op dit moment wordt daarnaast aan een veelheid projecten gewerkt, die mogelijk ook in deze collegeperiode tot een

investeringsverzoek kunnen leiden. Eerder zouden deze plannen worden in de planning/ramingen opgenomen worden. Gezien de beperkte hoeveelheid middelen is voor deze tweedeling gekozen.

- Stationsgebied Hoofddorp

OV-knooppunt station Hoofddorp loopt tegen de grenzen van haar capaciteit aan. Tegelijk kan het verbeteren van het OV-knooppunt en de stationsomgeving een vliegwiel zijn voor woningbouw- en economische ontwikkeling in de Haarlemmermeer. De complexiteit vraagt om een integrale aanpak voor de ontwikkeling van het knooppunt. De ambitie is om een toekomstbestendig knooppunt te ontwikkelen in een stedelijke omgeving, waarbij (omgevings)kwaliteiten zoals bereikbaarheid, beleving en ligging worden meegenomen. De verwachting is dat door in het stationsgebied keuzes te maken voor verkeersstromen en ruimtegebruik, mogelijkheden ontstaan om de ambities te realiseren. Provincie Noord-Holland en partners zien het optimaliseren van het knooppunt station Hoofddorp als een gezamenlijke opgave. Er wordt nu gestart met een gezamenlijke probleemanalyse om inzicht te krijgen in de opgaven en daarna vervolgstappen te kunnen definiëren.

- P&R Muiden

Busstations worden naast de 60 treinstations ook als OV-knooppunten gezien. Op dit moment maakt de ontwikkeling van P&R Muiden een sterke groei door. Er is er een uitgebreid aanbod van bussen uit Flevoland en het Gooi met eindbestemmingen Amsterdam Amstel en Amsterdam Bijlmer. Binnenkort komt hier een buslijn bij vanuit IJburg. De verwachting is dat op deze plek steeds meer bussen en bestemmingen gecombineerd zullen worden. Het huidige P&R terrein functioneert zo goed dat het aantal autoparkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen niet langer voldoet. Daarbij wordt op circa 700 meter afstand een nieuwe woonwijk 'de Krijgsman' ontwikkeld (2000 woningen). De verwachting is dat het gebruik van dit busstation aanzienlijk zal toenemen. Vanuit de regio komen er nu veel klachten over sociale veiligheid en het gebrek aan voorzieningen. De intentie is dit busstation verder te ontwikkelen.

- Buitenpoorten

Binnen het team OV-knooppunten is de laatste jaren gewerkt aan het uitwerken van het concept 'buitenpoorten'. Dit zijn stations die dichtbij de natuur liggen en kunnen worden benut als poort naar het landschap. Dit vult treinen in de rustige uren en biedt de stedeling toegang tot het prachtige groen dat Noord-Holland te bieden heeft. Om deze buitenpoorten verder te ontwikkelen en aantrekkelijk te maken zijn lokaal maatregelen nodig. Het gaat dan om de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied (vergroening), bewegwijzering, duidelijke/nieuwe looproutes, ketenvoorzieningen (bijvoorbeeld huurfietsen), faciliteiten als kleinschalige horeca. Bij de eerste pilot rondom Santpoort Noord zijn hier ervaringen mee opgedaan. Santpoort Noord werkt op dit moment samen met de provincie en andere partners aan een inrichtingsplan voor het stationsgebied. De verwachting is dat dit jaar een verzoek om een bijdrage wordt gedaan. Naast Santpoort wordt ook voor Bussum Zuid en Wormerveer (irt de Zaanse Schans) gewerkt aan een gezamenlijk plan om de functie van buitenpoort te versterken.

- Hub en concessie ontwikkeling en Noord-Holland

Eerder zijn een aantal grote busstations benoemd in deze prioriteitenlijst. Daarnaast wordt gewerkt aan de ontwikkeling van faciliteiten rondom kleinere haltes. Er wordt gekeken naar aanvullende voorzieningen om het OV aantrekkelijker te maken en beter te laten aansluiten op de wensen van de reiziger. Te denken valt aan fietsenstallingen bij de haltes, deelfietsen, fietskluizen, pakketkluizen of deelauto's. Dit wordt het ontwikkelen van hubs genoemd. Binnen Gooi & Vechtstreek wordt dit gekoppeld aan de nieuwe concessie. Ook voor Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord wordt er gewerkt aan plannen voor het door ontwikkelen van de huidige concessies.

- Duivendrecht

Het reizigersaantal dat gebruik zal maken van station Duivendrecht zal de komende jaren toenemen, vanwege de plannen voor woningen, kantoren, hotels en andere voorzieningen in De Nieuwe Kern, Entrada en het Amstel Business Park. Het is van belang dat er een goed en integraal plan komt voor de stationsomgeving, waar alle functies in worden meegenomen en waarin ruimte ontstaat voor een aantrekkelijke, levendige stationsomgeving. De woningbouwopgave De Nieuwe Kern is één van de projecten binnen de MRA die in aanmerking komt voor de Bouwimpuls (Investeringsbudget van het Rijk). Bundeling van opgaven en budgetten is hier noodzakelijk om alle kansen te benutten.

### **3 Projecten vorige periode (restant investeringsbudget OV-knooppunten 2,5 miljoen)**

- **Kogerveld fase 2**

Zaanstad is een belangrijke samenwerkingspartner voor de provincie, onder andere door de mogelijkheden voor woningbouw en kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte rondom de stations Zaandam Kogerveld, Zaandam en Zandijk Zaanse Schans. Met name rond station Kogerveld is de planontwikkeling inmiddels in volle gang. De Kogerveldwijk bestaat uit veelal naoorlogse stadsuitbreidingen met een lage dichtheid en een eenzijdige en laagwaardige woningvoorraad van sociale huurwoningen en goedkope koopwoningen. Voor fase 1 van Kogerveld hebben GS op 18 december 2018 besloten een bedrag van € 6 mln. te reserveren.

Fase 1 bestaat uit de ontwikkeling van Hofwijk Noord in de Boerejonkerbuurt, vlakbij het station. Op korte termijn wordt daar gestart met de aanpak van twee zwaar vervuilde aanpalende bedrijventerreinen: het gebied van de voormalige palenfabriek Kan Palen en het gebied rond verffabriek Touwen. Touwen wordt verplaatst naar een andere locatie, beide gebieden worden ingrijpend gesaneerd en bestaande bebouwing wordt gesloopt. Dit levert in totaal 750 nieuwe woningen op. Voor dit project heeft de provincie een subsidie van € 3.225.000,- beschikbaar gesteld. Daarna worden naastgelegen gebieden aangepakt. Deze vallen nog onder eerdergenoemde reservering voor Kogerveld fase 1.

Vervolgens start fase 2 van Kogerveld. Hierbij gaat het om verschillende andere projecten in de Boerejonkerbuurt (o.a. de kop van de Paltrokstraat). In totaal wordt hiervoor nog een subsidiebehoefte van rond € 2,5 mln. voorzien.

- **Buitenpoort Santpoort Noord**

Santpoort Noord werkt op dit moment samen met de provincie en de andere betrokken partners aan een inrichtingsplan voor het stationsgebied. Hierbij vormen onder andere de resultaten uit de pilot uitgangspunt. De verwachting is dat dit jaar een verzoek om een bijdrage wordt gedaan.

### **4 Overige OV-knooppunten**

Naast de bovenbeschreven OV-knooppunten wordt bij meer OV-Knooppunten gewerkt aan planvorming. Ook deze knooppunten, die buiten de prioritering vallen, kunnen bijdragen aan de doelstellingen.

## **Bijlage 2 Randvoorwaarden financiering**

Toetsing gebeurt niet alleen aan de hand van de doelstellingen en prioriteiten, zoals in de notitie beschreven. Om ervoor te zorgen dat subsidies voor doelmatig worden besteed wordt - na de toetsing aan de doelstellingen en prioriteiten - bij de toekenning van subsidies een vaste procedure gevolgd. Er vindt een financiële toetsing plaats door een provinciale planeconoom en wordt gekeken of er ook andere subsidiemogelijkheden zijn. Hieronder is aangegeven waar de subsidieaanvraag op wordt beoordeeld.

### **De subsidieaanvraag (buiten uitvoeringsregeling) wordt uitgebreid beoordeeld op de volgende criteria/aspecten:**

1. Zijn de beoogde activiteiten en resultaten voldoende duidelijk en gedetailleerd omschreven?  
  
Bijvoorbeeld: Een aantoonbare verbetering van het functioneren van het netwerk, OV Knooppunt of ketenreis?
2. Is voldoende aangetoond dat de activiteiten bijdragen aan de doelstellingen, zoals die door de Provincie Noord-Holland in het kader van het OV-fonds zijn vastgesteld?
3. Staan de kosten van de projectactiviteiten in redelijke verhouding tot de beoogde resultaten?
4. Is voldoende aangetoond hoe de activiteiten door de gemeente gefinancierd gaan worden?
5. Is voldoende aangetoond dat cofinanciering noodzakelijk is voor het uitvoeren van de activiteiten waarvoor cofinanciering is aangevraagd?
6. Zijn er voor het type project, waarvoor de subsidieaanvraag is ingediend, in het verleden subsidies geheel of gedeeltelijk toegekend?
7. De bijdrage van de provincie is maximaal 50% van de kosten van het totale publieke pakket aan maatregelen binnen een gebiedsontwikkeling.
8. Er zijn geen reguliere alternatieve financieringsmogelijkheden (subsidies en regelingen);
9. Het past binnen de vigerende wet- en regelgeving (bijvoorbeeld met betrekking tot staatssteun, de Provinciale Ruimtelijke Verordening of bestemmingsplannen e.d.).
10. Het effect van de investering moet binnen 5 jaar zichtbaar zijn.
11. Alleen gemeenten kunnen voor een eventuele financiële projectgerichte bijdrage in aanmerking komen.