

Definitieve onderzoeksagenda provincie Noord-Holland

Vervolg uitwerking Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT)

Versie: 7 januari 2021 | Kenmerk: 1547008/1547111

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
2.	Doel	2
3.	Richtinggevende documenten provincie Noord-Holland.....	2
3.1	Coalitieakkoord 'Duurzaam Doorpakken!' (2019-2023)	2
3.2	Omgevingsvisie NH 2050.....	2
3.3	Bestedingsplan en OV Fonds	3
4.	Het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040	3
5.	Criteria voor ordening ambities.....	4
6.	Totstandkoming onderzoeksagenda.....	6
6.1	Onderzoeksproces.....	6
6.2	Opgavegericht onderzoeken.....	7
6.3	Samenhang en integraliteit	7
6.4	Categorie 0 – lopende projecten in 2020	7
6.5	Categorie 1 – Ambities 2021	7
6.6	Categorie 2 – Ambities 2022	8
6.7	Categorie 3 – Ambities 2023	8
6.8	Categorie 4 – Ambities na 2023	9
7.	Financieel	9
8.	Proces en vervolg.....	10
BIJLAGE I – Toelichting criteria.....		11
BIJLAGE IIa/b – Tabel onderzoeksagenda (geordend) en tabel beoordeling ambities		14
BIJLAGE III – Plan van aanpak Vervolg ROVT (regionale HOV bus- en trambouwstenen)		16

1. Inleiding

Eind 2019 is door de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT) vastgesteld. In 2020 zijn de drie OV-autoriteiten tot een gezamenlijk plan van aanpak¹ gekomen om het voorkeursnetwerk en de daarbij horende bouwstenen te realiseren. Elke OV-autoriteit is verantwoordelijk voor het vervolg van en deel van de bouwstenen uit het ROVT. Hierbij presenteert de provincie Noord-Holland de definitieve onderzoeksagenda ROVT als eerste vervolgstap naar realisatie van de bus- en tramambities in Noord-Holland.

De conceptversie is in het najaar 2020 besproken in zowel de (ambtelijke als bestuurlijke) Provinciaal Verkeer- en Vervoerberaden (PVVB's) als de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid. Nu ligt er een breed gedragen definitieve onderzoeksagenda voor waarmee in de komende jaren tot en met 2023 voortvarend aan de slag kan worden gegaan voor toekomstige investeringen in ons openbaar vervoer.

2. Doel

De onderzoeksagenda is besproken met de omgeving (in- en extern, bijvoorbeeld met partneroverheden) waarmee de provincie Noord-Holland samen de verschillende bouwstenen wil gaan oppakken. Hierna zullen we het niet meer hebben over bouwstenen, maar over ambities uit het ROVT – dit sluit meer aan op de huidige fase en adaptiviteit van het voorkeursnetwerk. Met de onderzoeksagenda agenderen we de ambities voor de provincie Noord-Holland en kunnen we na vaststelling door naar de volgende fase – de ambities nader detailleren en onderzoeken. De onderzoeksagenda is geordend op basis van zes criteria. Na vaststelling door de provincie Noord-Holland is het resultaat een breed gedragen onderzoeksagenda.

3. Richtinggevende documenten provincie Noord-Holland

3.1 Coalitieakkoord '*Duurzaam Doorpakken!*' (2019-2023)

Binnen de provincie Noord-Holland is er na de komst van het coalitieakkoord '*Duurzaam Doorpakken!*' een bredere aandacht voor de ontwikkeling van openbaar vervoer. Openbaar vervoer, wonen en OV-knooppunten zijn 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 en het bereikbaarheid houden en maken van bestaande respectievelijk nieuwe woningen.

3.2 Omgevingsvisie NH 2050

In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (vaststelling Provinciale Staten november 2018) is het integrale beleid van de provincie opgenomen. De Omgevingsvisie schetst een vijftal samenhangende bewegingen naar de toekomst toe: Schiereiland Noord-Holland, Metropool in ontwikkeling, Sterke kernen & sterke regio, Nieuwe energie en Natuurlijk vitaal groen systeem.

De Omgevingsvisie presenteert geen eindbeeld, maar laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes voor de hele provincie zijn om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod en een aantal principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Mobiliteit is één van de ambities in de Omgevingsvisie.

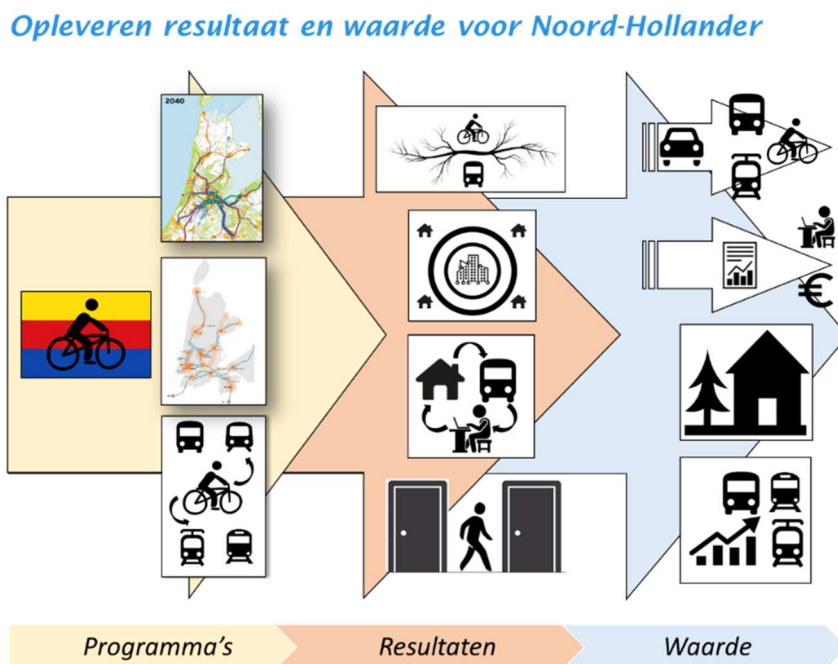
¹ Het plan van aanpak is voor de volledigheid bijgevoegd in verband met enkele verwijzingen hiernaar in deze onderzoeksagenda.

3.3 Bestedingsplan en OV Fonds

In het coalitieakkoord is het OV Fonds aangekondigd. In het OV Fonds is tot en met 2023 een bedrag van 20 miljoen euro opgenomen voor investeringen in het openbaar vervoer. Op 14 september 2020 is het Bestedingsplan OV Fonds vastgesteld² door Provinciale Staten (Voordracht 39 | 2020). Dit fonds is gekoppeld aan Openbaar Vervoer en OV-knooppunten en heeft als doel woon- en werkgebieden duurzaam met elkaar te verbinden. In het Bestedingsplan is aangegeven hoe de drie onderwerpen 'Programma OV-Knooppunten', 'OV en Ketenaanpak' en het 'Regionaal OV Toekomstbeeld', die gezamenlijk aan deze ambitie bijdragen, inhoudelijk samenkomen. In het Bestedingsplan is een prioritering aangebracht met prioritaire OV-knooppunten, corridors en OV-verbindingen. Daarnaast is aangegeven hoe de middelen kunnen worden besteed voor een goede (OV-) bereikbaarheid (netwerk, vervoer, soepele overstap), efficiënt ruimtegebruik en voor een kwalitatieve leefomgeving. Met deze integrale aanpak wordt bijgedragen aan de opgave uit het coalitieakkoord 'Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid'.

4. Het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040

Het Regionaal OV Toekomstbeeld omvat een voorkeursnetwerk in 2040 dat bestaat uit diverse ambities (in het ROVT nog bouwstenen) met als basis hoogwaardige OV-verbindingen (HOV) voor onder andere bus, tram en metro. Deze hoogwaardige verbindingen vormen samen met lokale buslijnen het totale OV-netwerk. Het voorkeursnetwerk is nadrukkelijk geen blauwdruk maar vormt de gezamenlijke adaptieve inzet van de opdrachtgevers (provincie Noord-Holland, provincie Flevoland en Vervoerregio Amsterdam) waarmee naar verwachting de toekomstige mobiliteits- en leefbaarheidsopgaven binnen onze diverse Daily Urban Systems en de provincie adequaat aangepakt kunnen worden. Het netwerk en de ambities zijn bij het vaststellen van het voorkeursnetwerk onderschreven door alle gemeenten, vervoerders, belangenorganisaties, vervoerregio en de twee provincies. Het realiseren van het totaal aan ambities moet leiden tot een netwerk van stevige OV-verbindingen met meerwaarde voor alle Noord-Hollanders. Figuur 1 geeft weer welke waarde deze programma's voor de Noord-Hollander moet opleveren.



Figuur 1. Waarde voor de Noord-Hollander centraal

² https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2020/September_2020/Besluiten_Provinciale_Staten_Noord_Holland_van_14_september_2020

De provincie Noord-Holland werkt aan het ROVT, de OV-knooppuntenaanpak en het optimaliseren van de ketenreis (gele pijl). Dit is de inzet van de provincie die een aantal verschillende resultaten gaan opleveren (rode pijl):

- Een stevig OV-netwerk voor de hele provincie (tot in de 'haarvaten') door een combinatie van HOV, lokale OV verbindingen en fiets;
- Goed aangesloten regio's op Noord-Hollandse steden door inzet op verbonden *Daily Urban systems*;
- Ruimtelijke ontwikkelingen als wonen en werken rondom (sterke) OV-knooppunten met goede toegang tot OV; en
- De gefaciliteerde deur-tot-deurreis door goed aangesloten OV, deelmobiliteit en fietsvoorzieningen.

De concrete resultaten leveren meerwaarde op voor de Noord-Hollandse reiziger in de vorm van (blauwe pijl):

- OV en fiets als aantrekkelijk alternatief voor de auto (modal shift);
- Economische vitaliteit in de regio door bereikbaarheid van economische toplocaties en werkgelegenheid;
- Leefbare regio's en steden door duurzaam OV gecombineerd met efficiënt ruimtegebruik; en
- Hoogwaardig OV dat de groeiende mobiliteitsvraag comfortabel faciliteert.

Het voorkeursnetwerk ROVT 2040 voorziet in een flink aantal ambities in Noord-Holland. Echter, dit netwerk loopt niet direct langs ieder dorp of stad in de provincie. Het voorkeursnetwerk moet daarom altijd in samenhang worden gezien met de lokale lijnvoering van busverbindingen. In de opdrachtverlening en herijking van OV-concessies wordt aandacht besteed aan de samenhang tussen lokale buslijnen en het voorkeursnetwerk ROVT. Door goede aansluitingen heeft iedere Noord-Hollander baat bij dit voorkeursnetwerk en kan makkelijk gebruik maken van het voorkeursnetwerk.

De woon- en verstedelijkingsopgave in Noord-Holland is groot en is alleen mogelijk als tegelijkertijd wordt gezorgd voor goede ontsluiting van zowel regio als stad en omliggend Daily Urban System. Het OV-netwerk in 2040 moet dekkend, duurzaam en voor iedereen toegankelijk zijn, vooral waar wonen en werken slim met elkaar verbonden worden. Om het netwerk te realiseren moeten de ambities van het netwerk eerst worden onderzocht voordat verdere stappen kunnen worden ondernomen.

5. Criteria voor ordening ambities

Het belang en de noodzaak van de ambities staat buiten kijf. Voor de inhoudelijke onderbouwing verwijzen we naar het ROVT 2040, waarin de ambities uitvoerig zijn uitgewerkt. Nu moet worden bepaald welke ambities we wanneer agenderen voor onderzoek (fase 1 plan van aanpak, zie ook figuur 2). In fase 2 vindt de nadere detaillering van de ambities plaats. In deze onderzoeksagenda staan de regionale bus- en tramambities van het voorkeursnetwerk ROVT centraal. Het gaat hierbij om de ambities waar de provincie Noord-Holland via investeringsprogramma's, zoals het integraal Meerjaren Programma Infrastructuur (imPI) en concessies, invloed op heeft. Met de onderzoeksagenda wordt de eerste stap gezet van ambitie naar project en uiteindelijk realisatie van het OV-netwerk in Noord-Holland.

Omdat we niet alle ambities tegelijkertijd kunnen initiëren moeten we bepalen wat als eerste wordt gedaan. Elke ambitie is door de deelnemende partneroverheden onderschreven en vastgesteld. Daarom wordt elke ambitie onderzocht. Omdat er al overeenstemming bestaat over het belang kiezen we ervoor om de ambities niet op basis van inhoud te ordenen, maar op basis van bestuurlijke en procesmatige criteria. In fase 2 (zie figuur 2) wordt de onderzoeksagenda uitgevoerd – dit noemen we hierna de initiatieffase.



De ambities waarvoor wij als Noord-Holland verantwoordelijk zijn, zijn langs een zestal criteria gelegd. Aan de hand van de zes criteria hebben we vervolgens een ordening aangebracht in het totaal aan ambities op basis van een stoplichtsysteem. Hoe meer criteria op 'groen' staan per ambitie, des te hoger de ambitie op de onderzoeksagenda komt. Des te hoger een ambitie op de onderzoeksagenda, des te sneller deze wordt onderzocht (zie hoofdstuk 4). Hieronder de criteria in het kort.

De volledige toelichting op de definities van de zes criteria staan in bijlage I. Hier staat ook weergegeven wat we verstaan onder ‘groene’ noteringen. Ambities kunnen dus ook op ‘oranje’ of ‘rood’ staan. Als dit wijzigt kan een ambitie daarmee ook hoger op de agenda komen te staan. Wijzigingen kunnen plaatsvinden als de provincie of partneroverheden nieuwe toewijding, draagvlak, energie, etc. kunnen toezeggen. Dit kan invloed hebben op de positie van een ambitie in de onderzoeksagenda. De provincie gaat hierover ook actief in gesprek met partneroverheden.

6. Totstandkoming onderzoeksagenda

In de onderzoeksagenda staan de regionale bus- en tramambities van het voorkeursnetwerk ROVT centraal. Het gaat hierbij om het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) netwerk van bus-, tram-, metro- en spoorverbindingen die samen de ruggengraat van het OV vormen. Het lokale onderliggende OV-netwerk in combinatie met het HOV-netwerk zijn samen de robuuste basis voor bereikbaarheid in de provincie. De aansluitingen van lokaal OV op het HOV-netwerk zijn daarom essentieel. Optimalisaties van het lokale netwerk worden opgepakt binnen de herijkingen en aanbestedingen van de concessies. Hierdoor wordt naar het totale OV-netwerk in de provincie gekeken. Het voorkeursnetwerk ROVT biedt de basis waarop de regionale OV-concessiebeheerders het lokale netwerk kunnen ontwikkelen.

Op deze onderzoeksagenda staan alle ambities uit het ROVT waarvoor de provincie Noord-Holland als OV-autoriteit voor verantwoordelijk is. De ambities staan op de agenda geordend op basis van de scores die zijn toegekend op basis van de criteria uit hoofdstuk 5. De ambities zijn ingedeeld in vier categorieën die bepalen in welk jaar de onderzoeken worden geïnitieerd. Belangrijk is daarbij de opmerking dat dit niet per se betekent dat de resultaten van de onderzoeken ook in dit jaar worden opgeleverd. Voor elke categorie staat omschreven hoe deze globaal zijn gedefinieerd (zie voor uitgebreide toelichting op de criteria bijlage I). Voorafgaand aan de agenda wordt het onderzoeksproces geschetst.

6.1 Onderzoeksproces

Alle ambities beginnen met een initiatief. In het geval van het ROVT programmeren we alle ambities in de initiatieffase op de onderzoeksagenda vervolg ROVT (fase 2 plan van aanpak, figuur 2). In fase 2 worden de ambities uit het ROVT nader uitgewerkt en eerste varianten onderzocht. Naast een goede verkenning van de ambities heeft het onderzoek in de initiatieffase als doel om de initiatieven zodanig uit te werken dat de ambities gereed zijn om te programmeren als project. Initiatieven met betrekking tot de provinciale infrastructuur worden opgenomen in het iMPI. Het iMPI heeft net zoals de meeste ambities uit het ROVT o.a. als doel projecten te organiseren ten behoeve van verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur. Dit heeft als voordeel dat er geen nieuw programma hoeft te worden opgesteld en van bestaande structuren gebruik kan worden gemaakt. Ook blijft het totaal aan OV en infrastructurele projecten zo overzichtelijk. Indien op basis van onderzoeksresultaten uit de initiatieffase programmering in het iMPI niet mogelijk is, wordt naar een andere oplossing gezocht, zoals organiseren in een OV-concessie of het project door een gemeente laten oppakken. Initiatieven met betrekking tot lijnvoering en frequentie worden niet geprogrammeerd in het iMPI, maar opgepakt vanuit de concessies.

Nadat projecten uit de initiatieffase, die voldoen aan de voorwaarden, zijn opgenomen en geprogrammeerd in het iMPI doorlopen alle projecten de volgende drie hoofdfasen: studie-, plan- en realisatiefase. De hoofdfasen zijn opgedeeld in verschillende stappen, die worden uitgewerkt door projectteams (voor een nadere gedetailleerde uitwerking van de opbouw verwijzen wij naar het iMPI zelf). Een groot voordeel van benutting van deze bestaande structuur is dat PS zicht houdt op het promoveren van projecten naar de volgende fase en kosten gedekt worden uit bestaande begrotingsposten voor infrastructuur en OV. De iMPI-structuur dekt ook het besluitvormingsproces van promotie tot studiefase tot aan de realisatie van een ambitie uit het ROVT. In figuur 3 zijn de projectfasen schematisch weergegeven.



Figuur 3: schematische weergave projectfasen iMPI

Na de agenda en toelichtingen op de categorieën staat de financiële dekking voor de onderzoekagenda toegelicht (hoofdstuk 7). Omdat er voor de initiatieffase t/m 2023 onderzoekskosten zijn begroot worden alle ambities geagendeerd van 2021 t/m 2023 (categorie 1 t/m 4).

6.2 Opgavegericht onderzoeken

In de initiatieffase willen we dat in onderzoeken opgavegericht te werk wordt gegaan. In plaats van onderzoeken of de ambitie in deze vorm kan worden uitgevoerd zal in deze fase ook aandacht worden besteed aan de bijdrage van de ambitie op het gebied van (lokale) bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaat, economie, verstedelijking en ontwikkeling van het Daily Urban System, landschappelijke inpasbaarheid en leefbaarheid. Dit betekent dus dat in deze fase de onderzoeken zich (nog) niet hoeven te beperken tot een modaliteit op het traject, maar dat breed kan worden gekeken naar de beste oplossing om het voorkeursnetwerk te realiseren. Zodoende verzorgen we aan de bron aandacht voor de diverse opgaven en zijn we beter in staat om adequaat de bandbreedte te bepalen van de onderzoeken in de daaropvolgende hoofdfasen en vroegtijdig aandacht te besteden aan meer dan alleen bereikbaarheid.

6.3 Samenhang en integraliteit

In de onderzoeksagenda staan de regionale bus- en tramambities in Noord-Holland van het voorkeursnetwerk ROVT centraal. Het gehele voorkeursnetwerk bestaat uit een totaal (HOV) netwerk van bus-, tram-, metro- en spoorverbindingen die met elkaar samenhangen. Daarom wordt de onderzoeksagenda en de daaruit volgende onderzoeken, conform het Plan van Aanpak Vervolg ROVT, besproken in het coördinatieteam ROVT en het wekelijks Strategisch OV- en Spoorcoördinatie overleg waarin de drie OV-autoriteiten (provincie Noord-Holland, provincie Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam) vertegenwoordigd zijn. Daarnaast zijn zowel ProRail en NS eenmaal per maand uitgenodigd tijdens het laatstgenoemde overleg. Op deze wijze wordt de integrale samenhang tussen onderzoeken en modaliteiten in het oog gehouden. In de voortgangsrapportage zal op deze werkwijze worden teruggekomen en waar nodig herijkt.

6.4 Categorie 0 – lopende projecten in 2020

Van de 17 ambities zijn er drie projecten die al in de studie-, plan- of realisatiefase zitten. Omdat deze projecten zich al in de vervolgfase na de initiatieffase bevinden hoeven deze projecten geen aanspraak te maken op financiële middelen die beschikbaar zijn voor de initiatiefonderzoeken voor ambities uit het ROVT. Deze projecten zijn al opgenomen in de structuur van de iPMI.

Projecten categorie 0:

<i>Ambitie</i>	<i>Nummer conform ROVT</i>
Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol)	153
Doorstromingsmaatregelen HOV-Bus Kruispunt Schouw ongelijkvloers	115
HOV-verbinding Wijckerpoort/Wijckermolen (HOV station Beverwijk)	164

6.5 Categorie 1 – Ambities 2021

Voor de ambities in deze categorie staan de meeste seinen op groen. Er zijn afspraken gemaakt over onderzoeken en kunnen mogelijk worden ondergebracht bij bestaande processen. Daarnaast bestaat er breed politiek draagvlak waarmee capaciteit en middelen over het algemeen geborgd zijn. Deze ambities staan vaak ook als onderdeel/bouwsteen opgenomen in andere (boven)regionale programma's zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) of Beter Benutten Regionaal OV (BBROVA). Dit duidt op breder draagvlak en vergroot de haalbaarheid van de

ambities. De goede beoordeling op de diverse criteria zetten de ambities categorie 1 in onderzoeksjaar 2021 en worden dus als eerstvolgende opgepakt.

Ambities categorie 1:

<i>Ambitie</i>	<i>Nummer conform ROVT</i>
Doorstromingsmaatregelen & Frequentieverhoging HOV-Bus Amsterdam - Zaandam	107
Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem - Hoofddorp	78
Routewijziging HOV-bus IJmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude	80
Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem - Amsterdam Zuid / Schiphol Noord	81
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Nieuwe bus/tramtunnel Haarlem	88a en b
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Verrailen Haarlem - Schiphol - Amsterdam Zuid langs A9	
Routewijziging N5-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout	79
HOV-verbinding Heemskerk - Beverwijk - A9 - Amsterdam/Schiphol	160
Doorstromingsmaatregelen N5 bus Heemstede - Zandvoort	166
HOV-verbinding 321 Hilversum - Amsterdam Zuid	[nieuw]

Voor 2021 (categorie 1) staan relatief veel ambities op de agenda. Dit heeft te maken met het voornemen om de projecten in Zuid-Kennemerland rondom de HOV A9 integraal te onderzoeken. Ambities hebben invloed op elkaar. Door deze projecten in één onderzoek ('gebiedsaanpak') mee te nemen ontstaat inzicht in afhankelijkheid. Nadere specificering kan later per ambitie worden uitgevoerd in de context van de gebiedsaanpak. Het gaat hierbij om de ROVT bouwstenen 78, 79, 80, 81, 88, 160 en 166.

6.6 Categorie 2 – Ambities 2022

De ambities in categorie 2 scoren in diverse criteria goed op haalbaarheid, breder draagvlak en rendement. Deze staan op een later moment op de onderzoeksagenda omdat er nog geen politiek draagvlak bestaat in coalitieakkoorden of concrete toezeggingen zijn of uitzicht op financiële middelen of capaciteit voor de ambities. Omdat samen met partneroverheden nog nader moet worden overlegd over capaciteit om de onderzoeken uit te voeren staan deze ambities op 2022 op de onderzoeksagenda. Dit biedt de gelegenheid om met partners het gesprek aan te gaan en meer criteria op 'groen' te krijgen.

Ambities categorie 2:

<i>Ambitie</i>	<i>Nummer conform ROVT</i>
Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn - Medemblik / Wervershoof	118
Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen	111

6.7 Categorie 3 – Ambities 2023

Ambities in categorie 3 hebben vooralsnog de meeste criteria op 'rood' staan. Hier moeten nog afspraken over worden gemaakt met partneroverheden en bestuurlijk en politieke draagvlak

worden bepaald voordat we over kunnen gaan op de onderzoeksfase. Ook weegt het verwachte oplossende vermogen op knelpunten in combinatie met de rendabiliteit van deze verbindingen mee. De verbindingen zijn gewenst, maar zijn niet direct op korte termijn nodig om knelpunten op te lossen en naar verwachting kosten deze verbindingen concessiehouders geld. Daarom eerst onderlinge afspraken voordat de ambities nader worden uitgewerkt.

Ambities categorie 3:

<i>Ambitie</i>	<i>Nummer conform ROVT</i>
Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp - Uithoorn - Hilversum / Breukelen	54
Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - 't Gooi over de A1	161

6.8 Categorie 4 – Ambities na 2023

De ambities in deze categorie hebben nog geen benodigde commitment en daar lijkt op korte termijn ook geen zicht op. De ambities worden na 2023 wel onderzocht.

Ambities categorie 4:

<i>Ambitie</i>	<i>Nummer conform ROVT</i>
Intensiveren HOV IJmuiden – Amsterdam Sloterdijk	87
Nieuwe HOV-verbinding Lelystad – Hoorn	7
Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof	27

7. Financieel

Voor de nadere uitwerking van de ambities in Noord-Holland is onderzoeks- of procesbudget beschikbaar vanuit het Bestedingsplan OV Fonds:

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

Dit budget is gekoppeld aan de jaarschijven van het coalitieakkoord. Het gaat hier expliciet om de verdiepende onderzoeken voor de ambities. Voor de daadwerkelijke uitvoering en realisatie van de ambities zijn middelen nog niet georganiseerd. Dit is deels afhankelijk van de initiatieffase die eerst moet plaatsvinden. In die fase wordt ook aandacht besteed aan de wijze van financiering van de uitvoering waarbij ook wordt gekeken naar de mogelijkheden van cofinanciering van bijvoorbeeld partneroverheden. In de verdiepende onderzoeken komt dit vraagstuk terug. Indien een ambitie de initiatieffase doorlopen heeft, kan deze promoveren naar studiefase (en verder) van het iMPI en wordt de ambitie geprogrammeerd in de structuur van de iMPI.

Zoals in de Voordracht 39 | 2020, behorende bij het Bestedingsplan OV Fonds, staat worden investeringsbeslissingen per maatregel / project ter besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten en ter informatie verstuurd aan Provinciale Staten. Jaarlijks zal de voortgang van de onderzoeksagenda worden teruggekoppeld door middel van een rapportage. Tussentijds kan als er een bijzondere aanleiding is met een beknopte update de voortgang gemeld worden.

8. Proces en vervolg

Na vaststelling van de onderzoeksagenda vervolg ROVT door de Provinciale Staten kan gestart worden met het oppakken van de aanvullende onderzoeken. Aan het einde van het jaar wordt de onderzoeksagenda besproken in de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid door middel van een (jaarlijkse) voortgangsrapportage. In de jaarlijkse voortgangsrapportage wordt aandacht besteed aan de monitoringsrapportage en de mate van integraliteit geëvalueerd. PS worden geïnformeerd door middel van een brief. Bij deze voortgangsrapportage worden partneroverheden actief meegenomen in het proces. Dit gebeurt onder andere via de PVVB's.

BIJLAGE I – Toelichting criteria

Onderstaand worden de criteria en focus nader toegelicht. Om tot een ordening te komen zijn in totaal zes criteria geformuleerd op basis waarvan de 18 ambities een waarde krijgen toegekend. Deze waarde bepaalt vervolgens de ordening en daarmee de plek in de onderzoeksagenda.

De onderstaande criteria staan niet op volgorde van prioriteit of belang. De waarde wordt toebedeeld op basis van de combinatie van criteria zonder verdere weging.

1. Bestaande energie

Projecten die al zijn gestart of die goed passen bij bestaande projecten kunnen positief scoren op het criterium 'bestaande energie'. Enerzijds kan dit betekenen dat er bestaande projecten of organisatiestructuren zijn (zoals een OV-concessie) waarin een ambitie kan worden meegenomen (1.1). Anderzijds kan bestaande energie worden gedefinieerd als toezeggingen of afspraken om ambities te onderzoeken/te implementeren, zoals een toezegging in een OV-concessie of de vier prioriteiten uit het Bestedingsplan van het OV Fonds (Poort van Hoorn, stationsgebied en regio Alkmaar, ontwikkelingen Haarlem en stationsgebied Hilversum) (1.2).

1.1 Organisatie	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, er bestaat een project of organisatie waar deze ambitie in kan worden meegenomen.
nee	Nee, er bestaat geen project of organisatie waar deze ambitie in kan worden meegenomen.
1.2 Toezeggingen	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, er is een toezegging of afspraak waar deze ambitie in kan worden meegenomen.
nee	Nee, er bestaat geen toezegging of afspraak waar deze ambitie in kan worden meegenomen.

2. Zichtjaar

Het voorkeursnetwerk ROVT heeft als zichtjaar 2040. Bepaalde ambities zijn eerder in de tijd geplaatst. Projecten zijn opgedeeld in streefjaren 2030 of 2040. Des te eerder het streefjaar des te hoger de ambitie op de onderzoeksagenda.

2. Zichtjaar	
Waarde tabel	Toelichting
2030	Streefjaar ambitie is 2030.
2040	Streefjaar ambitie is 2040.

3. Draagvlak

Ambities waarover afspraken zijn gemaakt in coalitieakkoorden (van de provincie Noord-Holland of gemeenten) of beleidsstukken die nadrukkelijk door gemeenteraad of provinciale staten zijn vastgesteld kunnen bij voorbaat rekenen op politiek draagvlak. Dit politieke draagvlak is de essentie van dit criterium, immers bevordert een politieke meerderheid soepele besluitvorming. Dit maakt het zowel makkelijker als urgenter om deze ambities te onderzoeken en uiteindelijk te

realiseren. Coalitieakkoorden en vastgestelde beleidsdocumenten zijn richtinggevende documenten waarmee partijen in den brede hun ambities en doelstellingen weergeven. Ambities hebben ook raakvlakken als zij in 'de geest van' coalitieakkoorden of vastgesteld beleid zijn en krijgen daarom ook een 'groene' notering. Hierbij zijn passages over 'verbeteren van mobiliteit in het algemeen' niet voldoende – de ambitie moet wel worden geraakt of specifiek benoemd.

3.1 Coalitieakkoord PNH	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, deze ambitie staat in het coalitieakkoord of vastgestelde beleidsdocumenten van de provincie Noord-Holland.
misschien	Er staat een passage in het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland dat de doelstelling van deze ambitie onderschrijft.
nee	Nee, deze ambitie staat niet in het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland
3.2 Coalitieakkoord Lokaal	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, deze ambitie staat in de coalitieakkoorden of vastgestelde beleidsdocumenten van betrokken gemeenten.
misschien	Er staat een passage in een lokaal coalitieakkoord of vastgesteld beleidsdocument dat de doelstelling van deze ambitie onderschrijft - echter is dit (nog) niet het geval
nee	Nee, deze ambitie staat niet in een coalitieakkoord of vastgesteld beleidsdocument van betrokken gemeenten.

4. Toewijding

Capaciteit en middelen zijn altijd beperkt. Door het toewijzen van FTE en/of het vrijmaken van geld voor het onderzoeken van ambities is de toewijding aan het project zeker en wordt de ambitie hoger op de onderzoeksagenda geplaatst. Van belang hierbij is dat het benoemen van de ambitie in bijvoorbeeld beleidsdocumenten nog geen 'ja' betekent op dit criterium. Alleen toekenning van financiële middelen of capaciteit leidt tot positieve waarde.

4. Toewijding	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, de provincie of betrokken partneroverheden hebben financiële middelen of capaciteit toegezegd voor de uitvoering van het onderzoek naar de ambitie.
misschien	Misschien, er is zicht op financiële middelen of capaciteit voor het onderzoek naar de ambitie, maar nog niet toegezegd.
nee	Nee, de provincie of betrokken partneroverheden hebben geen financiële middelen of capaciteit (toegezegd) voor de uitvoering van het onderzoek naar de ambitie.

5. Haalbaarheid

Sommige factoren dragen bij aan de haalbaarheid van een ambitie. De haalbaarheid houdt de kans in dat een ambitie financieel en ambtelijk is onderbouwd. Hierin maken we het onderscheid in twee factoren. Een ambitie is financieel onderbouwd als deze naar verwachting kostendekkend is. De verbinding kan door een OV-uitvoerder rendabel worden uitgebaat (5.1). Een ambitie is ambtelijk onderbouwd als het nut en noodzaak in meerdere programma's en trajecten staat opgenomen waardoor 'meekoppelkansen' bestaan – de ambitie kan ook worden opgepakt in bestaande ambtelijke structuren (5.2), zoals het Landelijke OV Toekomstbeeld, het pact van de

regio, Ontwikkelkompas OV 2030 (BBROVA), Netwerkstrategie SBaB, regionale visies en concessievraagstukken.

5.1 Rendement	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, deze ambitie is naar verwachting kostendekkend (kostendekkingsgraad >100% - zie ROVT).
nvt	Betreft bestaande verbinding, geen nieuwe verbinding of hogere frequentie of N5-systeem (geen HOV)
nee	Nee, deze ambitie is naar verwachting niet kostendekkend (kostendekkingsgraad <100% - zie ROVT)
5.2 Meekoppelkansen (werk met werk)	
Waarde tabel	Toelichting
4≥	Deze ambitie staat in vier of meer andere (ambtelijke) trajecten of programma's opgenomen als ambitie, bouwsteen of afspraak.
<4	Deze ambitie staat in minder dan vier (ambtelijke) trajecten of programma's opgenomen als ambitie, bouwsteen of afspraak.

6. Zicht op financiering realisatie

Het laatste criterium is gericht op de toekomst. Kunnen we vaststellen of redelijkerwijs aannemen dat er zicht is op financiering voor de realisatie van de ambitie? Het belangrijkste verschil met criterium 4 is dat het hier gaat om realisatie, dus de totale investering i.p.v. alleen de onderzoekskosten.

6. Zicht op financiering	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, de totale investeringskosten zijn zeker of zijn met grote zekerheid toegezegd.
misschien	Er is redelijkerwijs kans op financiering, maar deze is nog niet formeel toegezegd.
nee	Nee, er is vooralsnog geen zicht op financiering voor de realisatie van deze ambitie.

BIJLAGE IIa – Tabel onderzoeksagenda (geordend)

Omschrijving ambitie [bouwsteennummer conform ROVT]	Ordering	Onderzoeksjaar
Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol) [153]	0	2020
Doorstromingsmaatregelen HOV-Bus Kruispunt Schouw ongelijkvloers [115]	0	2020
HOV-verbinding Wijckerpoort/Wijckermolen (HOV station Beverwijk) [164]	0	2020
Onderzoeksjaar 2021		
Doorstromingsmaatregelen & Frequentieverhoging HOV-Bus Amsterdam - Zaandam [107]	1	2021
Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem - Hoofddorp [78]	1	2021
Routewijziging HOV-bus IJmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude [80]	1	2021
Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem - Amsterdam Zuid / Schiphol Noord [81]	1	2021
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Nieuwe bus/tramtunnel Haarlem [88]		
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Verrailen Haarlem - Schiphol - Amsterdam Zuid langs A9 [88]		
Routewijziging N5-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout [79]	1	2021
HOV-verbinding Heemskerk - Beverwijk - A9 - Amsterdam/Schiphol [160]	1	2021
Doorstromingsmaatregelen N5 bus Heemstede - Zandvoort [166]	1	2021
HOV-verbinding 321 Hilversum - Amsterdam Zuid [nieuw]	1	2021
Onderzoeksjaar 2022		
Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn - Medemblik / Wervershoof [118]	2	2022
Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen [111]	2	2022
Onderzoeksjaar 2023		
Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - 't Gooi over de A1 [161]	3	2023
Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp - Uithoorn - Hilversum / Breukelen [54]	3	2023
Onderzoeksjaar na 2023		
Intensiveren HOV IJmuiden - Amsterdam Sloterdijk [87]	4	2023>
Nieuwe HOV-verbinding Lelystad - Hoorn [7]	4	2023>
Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof [27]	4	2023>

Nb.: voor 2021 (categorie 1) staan relatief veel ambities op de planning. Dit heeft te maken met het voornemen om de projecten in Zuid-Kennemerland rondom de HOV A9 integraal te onderzoeken. Ambities hebben invloed op elkaar. Door deze projecten in één onderzoek ('gebiedsaanpak') mee te nemen, ontstaat inzicht in afhankelijkheid. Nadere specificering kan later per ambitie worden uitgevoerd in de context van de gebiedsaanpak. Het gaat hierbij om de bouwstenen 78, 79, 80, 81, 88, 160 en 166.

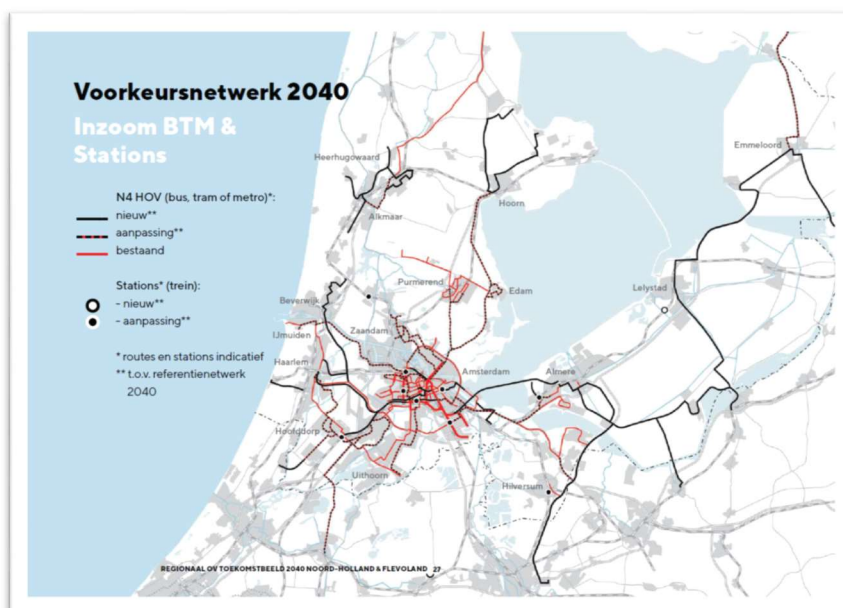
Bijlage 2b: Onderzoeksagenda Vervolg ROVT 2040 - tabel beoordeling ambities

#	Ambities [bouwstenen conform ROVT]	Criteria / filters										Ordering	Vertaling naar jaren onderzoek s-agenda
		1. Bestaande energie			2. Zichtjaar (conform ROVT)	3. Draagvlak		4. Toewijding	5. Haalbaarheid		6. Zicht op financiering voor uitvoering / realisatie		
		Organisatie (inclusief in lopende energie)	Toezeggingen (om te onderzoeken of afspraak in bij concessie)	Provincie Noord-Holland		Lokaal	Rendement (kostenrendement conform ROVT)		Meekoppelkans en (werk-met-werk?) (grote kans op haalbaarheid en				
1	Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof [27]	nee	nee	2030	ja, bereikbaarheid GV	ja, Huizen en BEL	nee	goed	3	nee	4	2023>	
2	Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk-Schiphol) [133]	ja	ja	2023	ja, bereikbaarheid Bollenstreek	nee	ja	goed	3	ja	0	2020	
3	Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem - Hoofddorp [78]	ja, kwartiermakersfase gestart	ja	2030	ja, bereikbaarheid S'hoi en ZKL/kust	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	goed	3	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
4	Routewijziging HOV-bus IJmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude [80]	ja, kwartiermakersfase gestart	ja	2030	ja, bereikbaarheid S'hoi	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	nvt	4	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
5	Intensiveren HOV IJmuiden - Amsterdam Sloterdijk [87]	nee	nee	2030	nee	ja, Haarlem	nee	goed	4	nee	4	2023>	
6	Doorstromingsmaatregelen & Frequentieverhoging HOV-Bus Amsterdam - Zandam [107]	ja	ja	2040	ja, doornemen metro Zandam/Pomerleind	nee	ja	goed	6	nee	1	2021	
7	Opwaarderen busverbinding HOV-stermet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen [111]	ja	nee	2030	ja, bereikbaarheid NHN	misschien	misschien, lvm stationsaanpak Heerhugowaard	matig	3	nee	2	2022	
8	Doorstromingsmaatregelen HOV-Bus Kruispunt Schouw ongelijkvloers [115]	ja, Bereikbaarheid Wland reconstructie N247	ja	2023	misschien (bereikbaarheid BIV)	nee	ja	nvt	3	ja	0	2020	
9	Opwaarderen busverbinding HOV Hoom - Medemblik / Werversloot [118]	ja, Poort van Hoom	nee	2030	ja, bereikbaarheid NHN	nee	nee	goed	3	misschien, perspectief op financiering	2	2022	
10	Vluchstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem - Amsterdam Zuid / Schiphol Noord [81]												
	Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Nieuwe bus/trantunnel Haarlem [88]	ja, kwartiermakersfase gestart	ja	2040	ja, bereikbaarheid S'hoi en ZKL/kust	ja, Haarlem	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	goed	6	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
	Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Verrailen Haarlem - Schiphol - Amsterdam Zuid langs A9 [88]												
11	Nieuwe HOV-verbinding Lelystad - Hoom [7]	nee	nee	2050	ja, Houtmidsdijk	ja, Hoom	nee	matig	2	nee	4	2023>	
12	Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp - Uithoorn - Hilversum / Breukelen [34]	ja, verkennend onderzoek regio	nee	2040	ja, bereikbaarheid GV	nee	nee	matig	4	nee	3	2023	
13	Routewijziging NS-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout [79]	ja, kwartiermakersfase gestart	ja	2040	ja, bereikbaarheid ZKL/kust	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	nvt	4	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
14	HOV-verbinding Heemskerk - Beverwijk - A9 - Amsterdam/Schiphol [160]	ja, kwartiermakersfase gestart	ja	2040	ja, bereikbaarheid S'hoi	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	nvt	5	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
15	Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - t Gooi over de A1 [161]	nee	nee	2040	ja, bereikbaarheid GV	nee	nee	goed	4	nee	3	2023	
16	HOV-verbinding Wijkertpoort/Wijkermolen (HOV station Beverwijk) [164]	ja	ja	2030	ja, bestaand project	nee	ja	nvt	3	ja	0	2020	
17	Doorstromingsmaatregelen NS bus Heemstede - Zandvoort [166]	ja	ja	2030	ja, bereikbaarheid ZKL/kust	misschien	ja	nvt	3	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
18	HOV-verbinding 321 Hilversum - Amsterdam Zuid (aangeboden in concessie GV; starten met een spitslijn) [nieuw]	ja	ja	2030	ja, bereikbaarheid GV	nee	ja	goed	3	ja	1	2021	

BIJLAGE III – Plan van aanpak Vervolg ROVT (regionale HOV bus- en trambouwstenen)

Vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040

Plan van aanpak voor regionale bus- en trambouwen voor de
provincies Noord-Holland en Flevoland



Definitief

Opgesteld door:

Coördinatieteam Vervolg ROVT (Vervoerregio Amsterdam, provincie Flevoland
en provincie Noord-Holland)

Besproken met gemeenten in Noord-Holland en Flevoland in augustus 2020

8-9-2020

Inhoudsopgave

1.	Inleiding en doel	2
1.1.	Vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld noodzakelijk en start nu	2
1.2.	Opdracht voor vervolg nadere uitwerking ROVT	2
1.3.	Leeswijzer	2
2.	Context en uitgangspunten	3
2.1.	Context en aandachtspunten	3
2.2.	Focus op regionale bus- en trambouwen	3
2.3.	Relatie met andere trajecten	3
2.4.	Relatie met huidige situatie (COVID-19)	4
3.	Aanpak via cyclus van vier fasen	5
3.1.	Kwartiermaken en inventariseren (fase 0)	5
3.1.1.	Coördinatieteam is aan zet voor organiseren proces vervolg ROVT	5
3.1.2.	Inventariseren: bepalen focus en urgentie	6
3.2.	Cyclisch proces (fase 1 tot en met 4)	7
3.2.1.	Fase 1 – agenderen en prioriteren (ordenen)	7
3.2.2.	Fase 2 – nadere detaillering (onderzoek) en uitvoeren	9
3.2.3.	Fase 3 – monitoren: signaleren en informeren van de status	10
3.2.4.	Fase 4 – bijstellen, herijken en vervolg	11
4.	Organisatie, planning, kosten en communicatie	12
4.1.	Organisatie	12
4.1.1.	Platform Mobiliteit MRA en participatie gemeenten	12
4.1.2.	Kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie	12
4.1.3.	Coördinatieteam Vervolg ROVT	13
4.1.4.	Individuele OV-autoriteiten aan zet	13
4.2.	Planning	13
4.3.	Benodigd budget	13
4.4.	Betrekken omgeving (in-en extern)	14
	Bijlage 1: lijst BTM-projecten ROVT per corridor 2030/2040	15
	Bijlage 2: inventarisatie bus- en trambouwen ROVT vs lopende programma's en projecten	18
	Bijlage 3: eerste (ambtelijke) inventarisatie betrokkenheid gemeenten bij Vervolg ROVT	19

1. Inleiding en doel

1.1. Vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld noodzakelijk en start nu

Met de vaststelling van het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland (ROVT) en het aanbieden van het bijbehorende boekje *‘Kansrijke Noodzaak, schaa sprong naar het mobiliteitssysteem van morgen’* aan de minister op 20 november 2019, is een einde gekomen aan een periode van meer dan twee jaar onderzoek en besluitvorming in onze regio. Het ROVT is door vijf partijen (colleges van provincies Noord-Holland en Flevoland, gemeenten Almere en Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam) bestuurlijk vastgesteld als:

- input voor het Landelijke Toekomstbeeld OV (LTOV);
- input voor SBAB-onderzoeken en verkenningen;
- uitgangspunt voor regionale uitwerking van de bouwstenen voor HOV-bus en tramverbindingen door de beide provincies en de Vervoerregio Amsterdam.

Met de vaststelling van het ROVT hebben de betrokken bestuurders aangegeven de noodzaak te zien om (snel) vervolgstappen te zetten die zijn gericht op realisatie van het voorkeursnetwerk ROVT. Dit netwerk is overigens geen in beton gegoten blauwdruk. Voordat realisatiebesluiten aan de orde zijn, zal nog veel onderzoek moeten worden uitgevoerd.

Voor het ROVT wordt verwezen naar: <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/regionaal-ov-toekomstbeeld-2040-aangeboden-aan-minister/>

1.2. Opdracht voor vervolg nadere uitwerking ROVT

Goed openbaar vervoer houdt regio's aantrekkelijk om te wonen, te werken, te leren, te ondernemen en te bezoeken. Met onze ambitie voor 2040 zetten we in op economisch vitale en leefbare regio's. In het bestuurlijk overleg Platform Mobiliteit MRA van 11 maart 2020 is een globale aanpak voor het vervolg van het ROVT voorgelegd. Bestuurders hebben ingestemd met de verdere uitwerking van de regionale bouwstenen van het ROVT, welke tot stand zijn gekomen uit onderzoek naar de (regionale) opgaven (bijv. met betrekking tot woningbouw en werkgelegenheid) in de provincies Noord-Holland en Flevoland. Zoals in het ROVT aangegeven zal de aanpak van het verder uitwerken van deze bouwstenen decentraal plaatsvinden. Bus- en trammaatregelen uit het voorkeursnetwerk ROVT staan centraal. De betrokken OV-autoriteiten (Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en provincie Flevoland) zijn verantwoordelijk. Vanuit elke partij is een coördinator aangewezen. Een coördinatieteam ROVT, bestaande uit drie personen vanuit de betreffende OV-autoriteiten (zie H4), is opgericht om de voortgang van de uitvoering van de regionale bouwstenen te monitoren, te agenderen, van elkaar te leren en samen te werken waar dat gewenst is. Het gedachtengoed van het ROVT wordt door het coördinatieteam in de gaten gehouden.

Als eerste start de kwartiermakersfase. Centraal in deze fase staat het opstellen van het voorliggende plan van aanpak (PvA). Het doel van dit PvA is om een werkwijze te beschrijven waarmee vervolga cties voor het ROVT georganiseerd kunnen worden en bevat tevens voorstellen voor de governance van dat vervolg. De vervolgu itwerking en realisatie van de bouwstenen bedden we in bij reeds lopende projecten of agenderen we voor opname in reguliere planprogrammeringen, zoals:

- de OV- en Ketenaanpak (provincie Noord-Holland);
- de Investeringsagenda Mobiliteit (Vervoerregio Amsterdam);
- en het Programma Mobiliteit en Ruimte (provincie Flevoland).

1.3. Leeswijzer

Het voorliggende PvA is door het coördinatieteam opgesteld. In de volgende hoofdstukken worden de context, uitgangspunten en aanpak beschreven. Ten slotte wordt een organisatievoorstel gedaan inclusief een doorkijk qua planning en middelen.

2. Context en uitgangspunten

2.1. Context en aandachtspunten

Het vervolg ROVT kan op bestuurlijke en ambtelijke steun rekenen en daarmee het vliegwiel vormen om vaart te maken en druk te zetten op verbeteringen in het OV. De opdrachtgevers voelen de urgentie om nu of in de nabije toekomst het OV te verbeteren en willen deze urgentie uitdragen. Dit zien we ook terug in de coalitieakkoorden. Duurzame bereikbaarheid en verstedelijking zijn belangrijke opgaven waarbij gestreefd wordt naar een balans tussen leefbaarheid en economische groei. De sterke groei van het aantal inwoners en banen, de grote woningbouwopgave en de groei van de economie op geconcentreerde plaatsen in met name de Metropoolregio Amsterdam (MRA) leidt tot een grote toename van de vraag naar mobiliteit. De vraagstukken van de energietransitie, klimaatdoelstellingen en circulaire economie komen hier nog bij. Bij elkaar zijn deze opgaven bijzonder groot en complex. Centraal staat het leggen van koppelingen tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het bestaande en toekomstige (H)OV-netwerk en fietsnetwerken.

De tijd is er rijp voor; er is algemeen gedeeld besef dat het OV wezenlijk bij kan dragen aan maatschappelijke en economische doelstellingen. Met het voorkeursnetwerk ROVT ligt er een ambitieus pakket aan maatregelen voor Noord-Holland en Flevoland. Met dit PvA gaan we een deel daarvan organiseren, prioriteren en is het doel ook realiseren. In het proces dienen we met een aantal aandachtspunten rekening te houden:

- Uitgangspunt voor het ROVT is de aanname dat bepaalde projecten zijn gerealiseerd. Te denken valt aan ERTMS, OV SAAL MLT, PHS en Zuidasdok. Aandachtspunt is dat binnen deze processen nog keuzes gemaakt dienen te worden die van invloed kunnen zijn op het voorkeursnetwerk ROVT.
- Focus van het eindproduct ROVT is gericht op héél Noord-Holland en Flevoland en dus niet alleen op bijvoorbeeld de MRA.
- Betrokkenheid en afstemming met alle regio's in de twee provincies is van belang. We moeten dit, net als het voortraject ROVT, samen doen voor o.a. draagvlak, realisatie en (co-)financiering.

2.2. Focus op regionale bus- en trambouwen

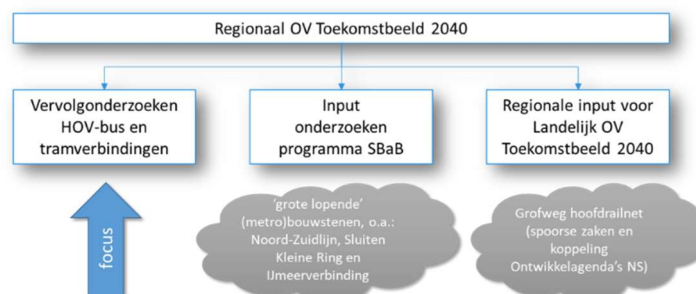
In dit PvA staan de regionale bus- en trambouwen van het voorkeursnetwerk ROVT centraal (zie ook H1.2). De uitwerking van dit deel van het ROVT vindt immers decentraal plaats en op betreffende bouwstenen hebben de decentrale partijen onder andere via hun investeringsprogramma's en concessies invloed. Het gaat hierbij om een aanzienlijk aantal bouwstenen. In bijlage 1 zijn de betreffende HOV-bus- en trambouwen uit het voorkeursnetwerk ROVT weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt hier verder op ingegaan.

2.3. Relatie met andere trajecten

In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) worden de 'grote' bouwstenen opgepakt. Voorbeelden zijn: Noord-Zuidlijn naar Schiphol / Hoofddorp, Sluiten Kleine Ring en Amsterdam Bay Area (IJmeerverbinding). Voor deze bouwstenen geldt de governance van SBaB. Het coördinatieteam ROVT gaat deze bouwstenen niet monitoren, maar houdt de voortgang wel in de gaten. Via het kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie komen diverse dossiers samen, zie H4.

Spoorgerelateerde bouwstenen, bijvoorbeeld hoofdrailnet en nieuwe stations, worden zo veel mogelijk meegenomen in het proces LTOV. Spoorgerelateerde bouwstenen worden behandeld en gemonitord vanuit de MRA-Spoorgroep. Daarnaast wil de NS graag met de regio's Regionale Ontwikkelagenda's voor Noord-Holland en Flevoland opstellen. Hier liggen meekoppelkansen (energie en middelen) om (spoor)bouwstenen uit het ROVT te realiseren. Ook hier geldt dat het coördinatieteam de voortgang in de gaten houdt via het kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie, zie H4.

Samengevat geeft afbeelding A een schematische weergave hoe en waar bouwstenen uit het voorkeursnetwerk ROVT worden opgepakt en wat relaties zijn met andere trajecten. Focus in dit PVA ligt op de regionale bus- en trammaatregelen en bouwstenen die niet in andere trajecten een plek hebben. Hierbij nog wel aandacht voor het LTOV dat zich ook op BTM / BRT (Bus Tram Metro / Bus Rapid Transport) richt via een eigen onderzoekstraject en werkstroom. Doel daarbij is om een inventarisatie en ordening te maken van BTM-input per landsdeel dat vertaald wordt naar input voor de Ontwikkelagenda LTOV. ROVT en LTOV kunnen elkaar daarin versterken.



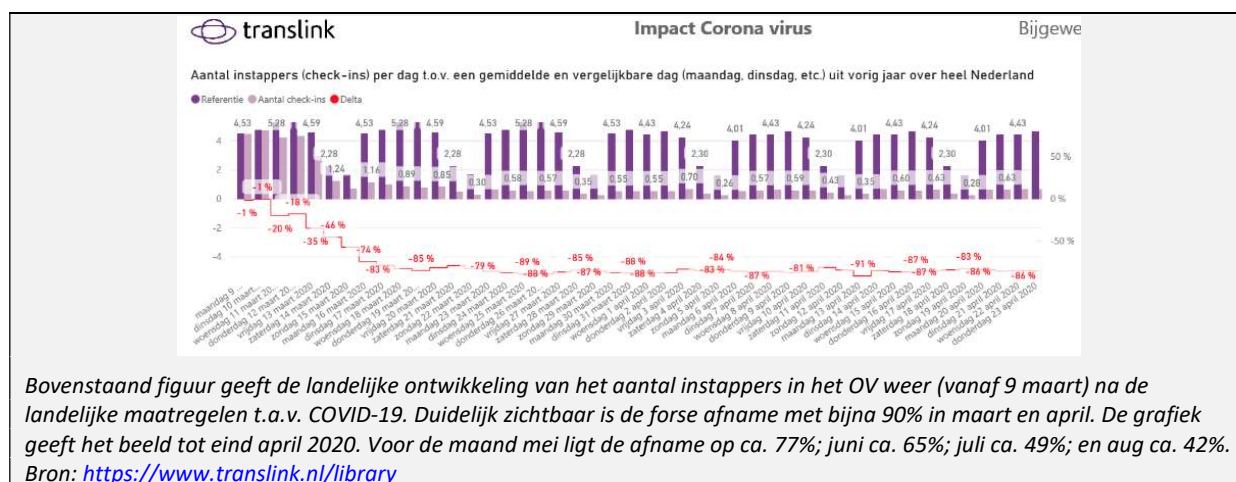
Afbeelding A: focus uitwerking Vervolg ROVT

2.4. Relatie met huidige situatie (COVID-19)

Nederland maakt deze maanden met COVID-19 een crisis mee die zijn sporen nalaat in de samenleving. Niet alleen is de samenleving maatschappelijk ontwricht geraakt, maar ook is economische schade aangericht. De impact is nog onzeker, ook voor de langere termijn, maar rekening wordt gehouden met een krimp van de Nederlandse economie, terwijl de overheidsbegroting zich geconfronteerd ziet met onverwachte (miljarden)uitgaven en dalende belastinginkomsten. Dit heeft ook invloed op het groei-/investeringsfonds voor mobiliteit.

De ambities uit het ROVT staan nog steeds overeind. Het streven is dat wij ons blijven inspannen om onze ambities nader in te vullen. Goed openbaar vervoer is een essentiële voorwaarde om onze regio de komende decennia bereikbaar en leefbaar te houden en de economie verder te laten groeien.

De COVID-19-crisis heeft de samenleving voor een ongekennde uitdaging gesteld, die ook effect heeft op mobiliteit. Belangrijke vraag daarbij is hoe we de mobiliteitsbehoefte van een weer opstartende economie en samenleving moeten faciliteren. In ieder geval behoort het openbaar vervoer tot de vitale sectoren die voortgezet dienen te worden. Samen met onze partners (gemeenten, vervoerders etc.) gaan we invulling geven aan deze ambitie¹.



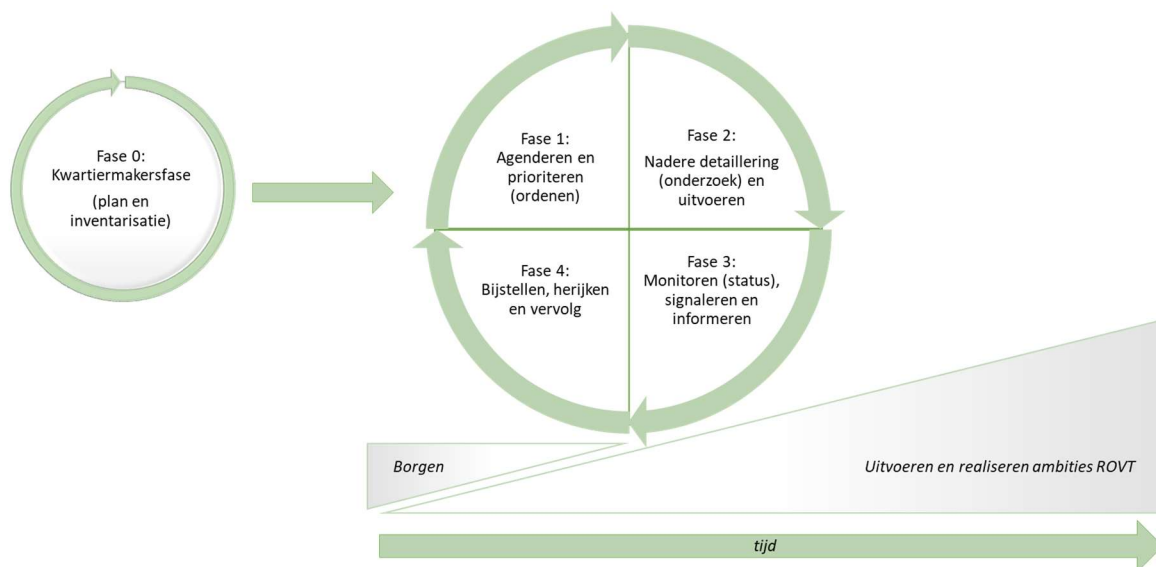
¹ In gesprekken met gemeenten en vervoerders merken we dat besluiten voor lange termijn bouwstenen in een ander daglicht staan. Men plaatst werkzaamheden (o.a. gekoppeld aan tijd, geld en energie) in het perspectief van het heden en morgen. Binnen het programma SBaB staat COVID-19 ook op de agenda en is er een aparte werkgroep opgericht.

3. Aanpak via cyclus van vier fasen

De realisatie van de afzonderlijke bouwstenen uit het ROVT gebeurt onder de verantwoordelijkheid van de provincies Noord-Holland, Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam. Een aantal bouwstenen wordt gezamenlijk opgepakt. Welke projectstructuur passend is, kan per bouwsteen verschillen. De ene keer zal worden aangehaakt bij bestaande programma's of OV-aanbestedingen (concessies) en voor andere bouwstenen wordt wellicht een eigen organisatie ingericht.

Een coördinatieteam ROVT is opgericht om de voortgang van de uitvoering van de regionale bouwstenen te monitoren, te agenderen, van elkaar te leren en samen te werken waar dat gewenst is. Het gedachtengoed van het ROVT wordt door het coördinatieteam in de gaten gehouden. Dit team is geen opdrachtgever voor de afzonderlijke bouwstenen en niet verantwoordelijk voor de uitvoering. Het coördinatieteam houdt de regie op de voortgang en samenhang tussen de bouwstenen en de OV-autoriteiten. Ze zijn dus vraagbaak ROVT en aanjager en/of stimulator van de bouwstenen. Het opdrachtgeverschap van de bouwstenen ligt bij de overheden.

Vanuit de ambitie ROVT (het plan) worden bouwstenen opgepakt en uitgevoerd. Dit is een cyclisch en lerend proces om de ambities ROVT waar te maken. Onderstaande afbeelding B maakt dit inzichtelijk. Dit proces geeft tevens de mogelijkheid tot bijstelling door rekening te houden met bijvoorbeeld (externe) ontwikkelingen uit andere projecten of een situatie als COVID-19. In de volgende paragrafen wordt de afbeelding nader toegelicht.



Afbeelding B: schematische weergave aanpak Vervolg ROVT

3.1. Kwartiermakers en inventariseren (fase 0)

3.1.1. Coördinatieteam is aan zet voor organiseren proces vervolg ROVT

In fase 0 worden allereerst de voorbereidingen getroffen zodat de drie OV-autoriteiten de uitvoering van het ROVT kunnen oppakken. Het coördinatieteam is aangesteld om het proces te organiseren en om te komen tot een voorstel voor uitvoering. In fase 0 staat het organiseren van mensen en middelen en het inrichten van het proces om de voortgang van het ROVT te kunnen monitoren centraal. Zodra deze fase is afgerond, krijgt het coördinatieteam een andere rol waarbij de focus ligt op overzicht houden, voortgang monitoren en het signaleren en agenderen van 'knelpunten' over de OV-autoriteiten heen (de cyclus). Dit cyclische proces zorgt er voor dat we flexibel kunnen inspelen op veranderingen, zoals ontwikkelingen uit parallelle processen, financiering en bijvoorbeeld COVID-19. Tevens zorgt het er voor dat ambities kunnen worden geborgd en dat we gestructureerd ambities uit het ROVT kunnen oppakken en uitvoeren en realiseren.

Dit PvA is het vertrekpunt voor het vervolg ROVT. Met het PvA is het proces voor het oppakken en uitvoeren van ambities uit het ROVT uitgelijnd. Het coördinatieteam treft al voorbereidingen zodat adequaat doorgepakt kan worden. Te denken valt aan het consulteren van de omgeving (bijv. gemeenten) via de Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraden (PVVB's) in Noord-Holland en Ambtelijke Overleggen Vervoer in Flevoland en Vervoerregio Amsterdam. De verwachtingen en wijze van aanhaking in het vervolgproces zijn geïnventariseerd². Net als het aanbrengen van een focus op prioritaire bouwstenen die op relatief korte termijn opgepakt kunnen worden (zie volgende paragrafen voor nadere uitwerking). Ten slotte heeft in augustus 2020 een informatiesessie met gemeenten/regio's plaatsgevonden waarin dit PvA is besproken. Opmerkingen zijn beoordeeld en verwerkt. Voorgesteld wordt om dit PvA te bekrachtigen via het DO Platform Mobiliteit MRA. Na akkoord van het Platform Mobiliteit is de kwartiermakersfase afgerond en start fase 1 officieel.

3.1.2. Inventariseren: bepalen focus en urgentie

Het coördinatieteam heeft als eerste alle regionale bus- en trambouwstenen uit het voorkeursnetwerk ROVT inzichtelijk gemaakt. In totaal gaat het om ca. 45 regionale bus- en trambouwstenen, zie bijlage 1. Opgedeeld naar de OV-autoriteiten (soms grensoverschrijdend dus samen optrekken) betekent dit grofweg:

- 15 projecten voor de Vervoerregio Amsterdam (incl. gemeente Amsterdam – met name tram)
- 11 projecten voor de provincie Noord-Holland
- 8 projecten voor de provincie Flevoland
- 6 projecten grensoverschrijdend (samen optrekken)
- 3 projecten zitten in programma en proces SBaB ('metro bouwstenen ROVT')

Het voorkeursnetwerk ROVT bestaat uit bouwstenen (ambities / projecten) die niet allemaal gelijktijdig uitgewerkt kunnen en hoeven worden. Het is nodig dat gezamenlijk prioriteiten worden gesteld (ook omdat de financiële middelen beperkt zijn³) zodat er focus ontstaat en het werkbaar en behapbaar blijft. In het ROVT is al een eerste prioritering (ordering) aangegeven voor de verschillende bouwstenen. Er is daarin een onderscheid gemaakt tussen bouwstenen waarvan het streven is om ze voor 2030 te realiseren en bouwstenen die in 2040 moeten zijn gerealiseerd (oplossen van knelpunt (inhoud) en urgentie). Van deze bouwstenen zien we dat een aantal (deels) worden opgepakt binnen reeds lopende projecten, programma's of aanbestedingen. Voorgesteld wordt om als eerste op die lopende projecten te richten (meekoppelkansen)⁴. Voordeel hiervan is dat binnen de OV-autoriteiten al energie en aandacht zit op deze bouwstenen. We sluiten dus zoveel als mogelijk aan bij lopende programma's. Door (beperkte) aanpassingen aan de scope kunnen in lopende trajecten bouwstenen uit het voorkeursnetwerk ROVT worden opgepakt⁵. De overige bus- en trambouwstenen ROVT die niet aan lopende projecten, programma's of aanbestedingen te

² In april en mei 2020 is binnen de drie OV-autoriteiten het Vervolg ROVT geagendeerd geweest. Specifieke bus- en trambouwstenen conform bijlage 1 zijn ook voorgelegd. Ontvangen reacties zijn verwerkt in bijlage 3.

³ Er ligt een gezamenlijke opgave voor onderzoek en uitvoering (OV-autoriteiten en regio / overige wegbeheerders). De noodzaak is onderkend met het opleveren van het ROVT eind 2019. Een eerste stap is commitment op onderzoek zodat van daaruit gezamenlijk gewerkt kan worden aan de ambitie. Dit betreft een samenspel waar we inventief zullen moeten zijn.

⁴ In bijlage 2 is een eerste globale inventarisatie te vinden van welke bouwstenen in lopende trajecten ondergebracht kunnen worden. Per OV-autoriteit wordt dit nader uitgewerkt. De insteek hierbij is dat er samen wordt opgetrokken. Samen tussen de OV-autoriteiten, maar zeker ook met de omgeving (in- en extern). Bijvoorbeeld gemeenten en vervoerders worden, net als in het voortraject, actief betrokken (zie H4).

⁵ Aandacht voor concessievraagstukken. Soms gaat het bij de bouwstenen uit het ROVT om kwaliteitsverbeteringen en die kunnen vaak gerealiseerd worden via aanbestedingen. Het aanbod ligt vaak vast in langlopende concessies (tot soms 2030). Indien van toepassing dan moet worden bekeken welke optimalisatiemogelijkheden haalbaar zijn. Dit dient in overleg tussen concessiebeheerders en vervoerders plaats te vinden.

koppelen zijn, betreffen nieuwe initiatieven en worden later opgepakt. Andere criteria die kunnen worden toegepast bij het prioriteren (ordenen) en die ook met gemeenten/regio's in augustus 2020 besproken zijn, betreffen:

Criteria (filter)	Omschrijving
Inhoud en urgentie	Oplossen knelpunt in <2030; 2030-2040; >2040? Impact corona?
Meekoppelkansen	Inbedding / agendering via lopende processen*, Beheer & Onderhoud en/of herijking concessies?
Politiek aandacht	Past bij beleid wegbeheerders, coalitieakkoorden en overige initiatieven
Beschikbare middelen en capaciteit	Capaciteit en financiering zijn beschikbaar vanuit de partijen
Koppeling Landelijke OV Toekomstbeeld	Aandacht en urgentie bouwstenen vanuit het Rijk (werkstroom BTM-BRT LOVT)
* Te denken valt aan agendering voor opname in reguliere planprogrammeringen, zoals de Ketenaanpak (provincie Noord-Holland), de Investeringsagenda Mobiliteit (Vervoerregio Amsterdam) en het Programma Mobiliteit en Ruimte (provincie Flevoland)	

Deze criteria betreffen een voorzet en worden nader geoptimaliseerd. Afstemming met de omgeving vindt per OV-autoriteit plaats. Eventueel kan ook aandacht worden gegeven aan een weging of gewicht per criterium. Met behulp van de criteria wordt een ordening van de bouwstenen per OV-autoriteit gemaakt. Hierbij kan ook gewerkt worden naar een onderzoeksagenda per OV-autoriteit: welke bouwsteen pakken we wanneer op.

Impact COVID-19 op ambities

Mede door de huidige tijd met o.a. COVID-19 liggen aandacht en accenten soms net iets anders dan een half jaar geleden. Ambities zijn er nog steeds. Door eerst te kijken naar slimme combinaties, en gebruik te maken van lopende programma's en projecten, kan de uitvoering van een deel van het ROVT al op korte termijn worden opgepakt. Omdat het proces als cyclus is ingericht (zie afbeelding B) is het mogelijk om met een bijstelling te schakelen tussen lopende projecten en nieuwe initiatieven. Het coördinatieteam, de 'hoeder' van het ROVT, monitort dit en houdt rekening met ontwikkelingen. Hierdoor is er sprake van een adaptieve aanpak voor het realiseren van de ambities en het gedachtengoed ROVT. Impact COVID-19 wordt meegenomen bij het criterium 'inhoud en urgentie'.

3.2. Cyclisch proces (fase 1 tot en met 4)

3.2.1. Fase 1 – agenderen en prioriteren (ordenen)

Wanneer de uitvoering van het ROVT qua proces is georganiseerd, kunnen de verschillende OV-autoriteiten aan de slag. De decentrale aanpak functioneert als een tamelijk autonoom proces. Hiermee wordt bedoeld dat de OV-autoriteiten zelfstandig per bouwsteen een aanpak uitlijnen voor haar bouwstenen, met aandacht voor draagvlak en de omgeving, zie ook H4. Voortgang wordt teruggekoppeld aan het coördinatieteam. Dat team monitort het geheel en zij melden jaarlijks de voortgang aan de opdrachtgevers (Platform Mobiliteit MRA).

Verzamelen van informatie per bouwsteen

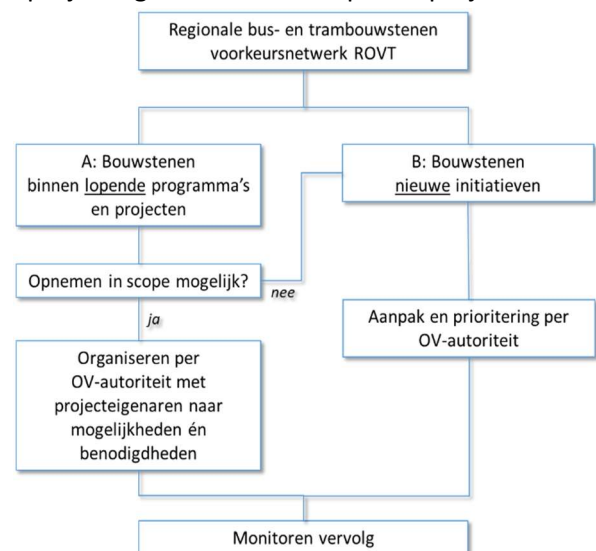
Per OV-autoriteit worden de bouwstenen in bijlage 1 nagelopen en wordt deze bijlage aangevuld en definitief gemaakt. Per project wordt informatie verzameld met betrekking tot de stand van zaken van de ROVT-bouwsteen, bijvoorbeeld: wanneer gereed (status), hoe verder, wie is het aanspreekpunt, betrokken partijen, is er sprake van een scopewijziging en welke etc. (zie voorbeeld afbeelding C). Laatste inzichten en stand van zaken van een bouwsteen zijn hiermee inzichtelijk.

Regio	Nr. (bouwsteen nummer uit ROVT)	Toelichting ROVT	Contactpersoon / organisatie / stakeholders	Is al gestart met project? Ja, nee, wanneer? (belegd in lopend traject)	Wat is de huidige stand van zaken project?	Is het project conform scope ROVT? Waar liggen koppelkansen?	Wat is de planning / mijlpalen?	Is er budget beschikbaar?
Noor-Holland Noord	111	Opwaarderen busverbinding HOV-snet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen	Contactpersoon: • Jan Wijkhuizen Stakeholders: • Gemeente Alkmaar • Gemeente Heerhugowaard • BUCH gemeenten • Provincie Noor-Holland • Connexion	Nee	PNH bezig met herijking concessie NHN en Alkmaar met mobiliteitsplan Alkmaar	In ruimtelijke ontwikkeling Alkmaar liggen kansen voor inzet OV-knooppunten en HOV-snet	Na de zomer 2020 PvA voor ontwikkeling en verbetering vervoerplan 2022 (eind 2021)	Studiebudget beschikbaar. (Nog) geen budget voor infra investeringen. Potentieel inzet OV-fonds/potentieel geen investeringen nodig.
Vervoerregio Amsterdam	107	HOV Zaan-IJ corridor Vervoerregio en Provincie Noor-Holland starten een verdiepend onderzoek naar het HOV op de Zaan-IJ-corridor. Obv dit onderzoek wordt vervolgens bekeken wat er op de middellange en lange termijn nodig is. Dit kan zowel een bus, tram, tram, lightrail of metro zijn	Contactpersoon: • Kaz de Bruijn Stakeholders: • VRA (Arnoud Mouwen) • Gemeente Zaanstad • Gemeente Purmerend • Gemeente Amsterdam • Provincie Noor-Holland	Ja, juli 2020	Onderzoeksfase (probleem-analyse)	Ja, conform scope ROVT	November 2020 opleveren resultaten probleemanalyse	Ja, onderzoeksbudget beschikbaar

Afbbeelding C: voorbeeld eerste stap verzamelen nadere informatie bouwstenen

Bouwstenen in lopende projecten en programma's

Afbbeelding D schetst op hoofdlijnen de volgende stap. Focus betreft de bouwstenen die opgenomen kunnen worden in de lopende projecten / programma's. Rekening wordt gehouden met de criteria voor prioriteren / ordenen zoals beschreven in H3.1.2. Hierdoor ontstaat richting voor het oppakken van de bouwstenen. Daarna worden met de betreffende projecteigenaren van de lopende projecten nadere afspraken gemaakt hoe de maatregelen uit het ROVT meegenomen worden in de scope⁶. Deze projecteigenaren moeten vervolgens opdracht krijgen de scope van de huidige opdrachten te controleren op de bouwstenen uit het ROVT en daarbij inhoud en planning te wijzigen. Georganiseerd wordt dat een bouwsteen uit het ROVT daadwerkelijk wordt ingepast in de lopende scope van een project en dus wordt opgepakt. Dit geldt ook voor bouwstenen uit het ROVT met betrekking tot concessievraagstukken. Samen met concessiebeheerders en vervoerders wordt gezorgd dat bouwstenen worden opgepakt. Projecteigenaren krijgen hierbij ondersteuning vanuit de eigen organisatie zodat afstemming goed verloopt. Tenslotte, moet de voortgang worden gemeld aan het coördinatieteam zodat uiteindelijk ook zij de status per bouwsteen inzichtelijk heeft. Een complete en gedragen lijst bouwstenen ontstaat voor het vervolg ROVT. Met deze aanpak kan al een deel van de ambities uit het voorkeursnetwerk ROVT worden waargemaakt. Dit past ook in de huidige tijd waarin accenten door COVID-19 net even anders zijn komen te liggen. Voorkomen wordt dat (decentraal) dubbel werk wordt verricht.



Afbbeelding D: focus regionale bus- en trambouwen voorkeursnetwerk ROVT (eerst op lopende projecten en programma's)

Bouwstenen nieuwe initiatieven

Daarnaast zijn er de nieuwe initiatieven, bouwstenen die niet aan een lopend project of proces te koppelen zijn. Voor de nieuwe initiatieven dient een OV-autoriteit voor de eigen ROVT-bouwstenen een aanpak te ontwikkelen m.b.t. prioriteren/ordenen, zie criteria voor filter H3.1.2, en uitvoering. Voorgesteld wordt om door middel van een werksessie, met de omgeving, de bouwstenen gezamenlijk door te lopen en te beoordelen. Met de inventarisatie van de beschikbare informatie per bouwsteen (zie afbeelding C) kan worden bepaald welke beslisinformatie beschikbaar is en welk

⁶ Hierbij wordt expliciet de koppeling gezocht met andere lopende initiatieven binnen de OV-autoriteiten, bijvoorbeeld OV-/Ketenaanpak of OV Knooppunten (provincie Noor-Holland), Programma Mobiliteit en Ruimte (provincie Flevoland) en de Investeringsagenda Mobiliteit of BBROVA - Uitvoeringskompas OV 2030 (Vervoerregio Amsterdam). Bovendien door krachten te bundelen maakt je vanuit verschillende trajecten gebruik van elkaars focus en kan urgentie worden gecreëerd.

aanvullend onderzoek nodig is. Afstemming met de omgeving, al dan niet met geografische afbakening, is van belang. Hierbij kan ook worden bepaald welke rol de omgeving krijgt in het proces, bijvoorbeeld met betrekking tot het trekkerschap (OV-autoriteit pakt het zelf op of wellicht kan een regiopartij, bijvoorbeeld een gemeente, in de lead zijn bij het oppakken van een bouwsteen). Voor de deze nieuwe initiatieven wordt vervolgens een projectvoorstel / aanpak gemaakt of het krijgt bijvoorbeeld een plek in het programma van eisen voor een aanbesteding van een concessie. Nadere detaillering en uitvoering van deze bouwstenen vindt daarna plaats (zie volgende stappen). Bij de werkzaamheden van de nieuwe initiatieven kan eventueel een adviesbureau worden ingehuurd ter ondersteuning.

Cyclus van monitoren start

Voor het coördinatieteam begint hier de cyclus van monitoren. Het doel is overzicht bewaren van de stand van zaken en voortgang van de bouwstenen van het ROVT. Het coördinatieteam monitort de voortgang en zorgt ervoor dat de OV-autoriteiten kunnen leren van elkaar en ondersteunt bij de aanpak van grensoverschrijdende bouwstenen. Het coördinatieteam heeft in deze fase ook de taak om advies uit te brengen om bouwstenen te agenderen en/of te ordenen. Dit doet zij als in de monitoringsrapportage wordt signaleerd dat er bijvoorbeeld kansen zijn om bouwstenen te laten meeliften in nieuwe programma's of als de uitvoering van bouwstenen niet volgens planning verloopt.

3.2.2. Fase 2 – nadere detaillering (onderzoek) en uitvoeren

Nu de bouwstenen zijn geagendeerd binnen de drie OV-autoriteiten worden ze in deze fase gekoppeld aan regionale agenda's. Hiermee ontstaat een bredere context en urgentie om bouwstenen op te pakken. Specifieke wensen, behoeften en mogelijkheden per OV-autoriteit kunnen worden meegenomen. Er zijn immers verschillen tussen de drie OV-autoriteiten, bijvoorbeeld qua geografische kenmerken, hoeveelheid en type bouwstenen, meekoppelkansen (bij projecten), beschikbaarheid van mensen en middelen en urgentie.

Nadere uitwerking (onderzoek en realisatie) bouwstenen door OV-autoriteit

In fase 2 staat de nadere detaillering van bouwstenen centraal. Voordat uitvoering kan starten geven de drie OV-autoriteiten aan hoe ze de uitwerking en realisatie van hun eigen bouwstenen gaan organiseren en vormgeven (ordenen, faseren en uitvoeren bouwstenen; met aandacht voor draagvlak). OV-autoriteiten zijn, zoals eind 2019 afgesproken bij oplevering ROVT, zelf aanzet voor betreffende regionale bouwstenen. Zij voeren uit en dienen hierbij ook voldoende capaciteit te organiseren. Hierbij dient ook aandacht te zijn voor de (on)voorzien project- en planningsrisico's inclusief beheersmaatregelen. Een beknopte doorkijk per OV-autoriteit hoe de borging zal plaatsvinden wordt hieronder beschreven. Aan het coördinatieteam de taak samenhang te houden binnen en tussen de drie OV-autoriteiten en de voortgang te monitoren.

Vervoerregio Amsterdam

De Investeringsagenda Mobiliteit vormt de centrale investeringsprogramma, waar vanuit de ambities en strategische opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit bijdragen aan projecten van de vijftien gemeenten. Het agenderen van nieuwe maatregelen vindt plaats in het programmateam van deze Investeringsagenda. Zij nemen het voortouw bij het ophalen (passief) en initiëren (actief) van nieuwe maatregelen bij onze partners, gemeenten en interne collega's. Het coördinatieteam ROVT is verantwoordelijk door initiatieven te agenderen en het programmateam te betrekken vanuit hun expertise en zicht geven op een beleidsmatige toets en het initiatief op te nemen in de investeringsagenda.

Provincie Flevoland

De grote lijnen van het mobiliteitsbeleid van provincie Flevoland zijn vastgelegd in de omgevingsvisie van Flevoland en de mobiliteitsvisie. Iedere vier jaar wordt een Programma Mobiliteit en Ruimte

(PMR) opgesteld waarin de visie wordt vertaald in concrete doelen en acties. De bouwstenen van het ROVT moeten uiteindelijk hun plek gaan krijgen in het PMR. Daarnaast hebben ook de beschikbare budgetten, aanbestedingskalender en coalitieakkoorden invloed op de prioritering/ordening van bouwstenen.

Provincie Noord-Holland

Voor Noord-Holland geldt dat we ons richten op het organiseren van vervolgitwerkingen ROVT en realisatie door middel van agendering voor opname in reguliere planprogrammeringen, zoals de OV- en Ketenaanpak. Hierdoor komt er ook een relatie met het Programmaplan OV-Knooppunten, het OV-fonds en het Bestedingsplan. Ook sluit dit aan bij vraagstukken rondom de herijking van de concessies (re design). Met deze koppeling is agendering geborgd, past dit bij het Coalitieakkoord ‘Duurzaam Doorpakken!’ en zijn proces- en onderzoeksmiddelen⁷ beschikbaar om ambities uit het ROVT nader te onderzoeken.

3.2.3. Fase 3 – monitoren: signaleren en informeren van de status

In deze fase worden de bouwstenen vergeleken met de geplande resultaten uit het ROVT en waar nodig wordt het ROVT bijgesteld (fase 4). De OV-autoriteiten werken autonoom aan de bouwstenen. Voortgang wordt met regelmaat (minimaal eenmaal per jaar uitvoerig) teruggekoppeld in het coördinatieteam. Betreffende projectorganisaties van specifieke bouwstenen rapporteren over de voortgang aan het coördinatieteam zodat die gemonitord kan worden. In de rapportage wordt ook bijgehouden als iets is afgevallen en waarom dit zo is. Jaarlijks zal door het coördinatieteam een monitoringsrapportage worden opgesteld waarbij tenminste aandacht is voor de volgende punten:

- Planning / voortgang HOV-bus- en trambouwstenen ROVT;
- Scope;
- Samenhang met andere trajecten (‘robuustheid ROVT versus veranderingen van buiten’);
- Knelpunten en eventuele bijsturing (adaptiviteit);
- Advies voor vervolg.

Door middel van de jaarlijkse rapportage wordt het Platform Mobiliteit MRA geïnformeerd over de voortgang. Tussentijds kan als er een bijzondere aanleiding is met een beknopte update de voortgang gemeld worden. Maar, in de jaarlijkse rapportage is specifiek aandacht voor de totale terugkoppeling van het ROVT en wordt ook per OV-autoriteit ingezoomd op de status en voortgang van de bus- en trambouwstenen. Deze rapportage kan ook worden teruggekoppeld aan de gemeenten in Noord-Holland en Flevoland via bijvoorbeeld de PVVB’s in Noord-Holland en Ambtelijke Overleggen Vervoer in Flevoland en Vervoerregio Amsterdam.

Het ROVT bestaat uit meer dan alleen bus- en trambouwstenen. Zoals in afbeelding A aangegeven worden metrobouwstenen opgepakt in SBaB en spoorbouwstenen met name in het LTOV. Het coördinatieteam bewaakt die voortgang niet (betreffen eigen processen). Wel heeft het coördinatieteam een signaleringsfunctie. In het kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie van de MRA, zie H4, komen alle vraagstukken samen. In dat kernteam zal het totale ROVT gemonitord worden. Het coördinatieteam Vervolg ROVT, verantwoordelijk voor de bus- en trambouwstenen, levert informatie over de voortgang van de bus- en trambouwstenen aan dat kernteam.

Kortom, met de verzamelde informatie wordt een monitoringsrapportage en advies gegeven over het doorlopen proces en kan het vervolg worden georganiseerd en eventueel bijgesteld (zie fase 4). Na dit advies begint de cyclus weer van vooraf aan. Bouwstenen kunnen worden aangejaagd of kunnen expliciet worden geagendeerd. Als ‘hoeder’ van het ROVT houdt het coördinatieteam het gedachtegoed ROVT in de gaten.

⁷ https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2020/Mei_2020/20_miljoen_voor_flexibele_deur_tot_deureis_in_Noord_Holland

3.2.4. Fase 4 – bijstellen, herijken en vervolg

Het ROVT is eind 2019 vastgesteld door de regio. Het ROVT is het kompas (een beeld) voor het toekomstig openbaar vervoer in onze regio. Het is echter geenszins een blauwdruk. Het ROVT is een robuust beeld, maar ook aan verandering onderhevig en evolueert met de tijd mee. Vandaar dat het Vervolg ROVT als een cyclisch proces wordt ingericht, zie afbeelding B. Mocht het kompas wijzigen dan hebben we in ieder geval een samenwerking waar we de bijsturing kunnen organiseren.

Het Rijk is eindverantwoordelijk voor het spoornetwerk en kan vanwege moverende redenen andere afwegingen maken dan dat wij hebben gedaan. Rijksprojecten als PHS, maar ook projecten die rechtstreeks voortvloeien uit het ROVT kunnen bij de uitvoering weerbarstig zijn. Soms worden plannen later opgeleverd dan gedacht of krijgen ze een andere uitkomst of helemaal geen uitkomst. Ook ruimtelijk-strategische netwerkkeuzes die wij samen met het Rijk in het Rijk-regioprogramma SBaB maken, kunnen ons ROVT beïnvloeden. In het LTOV zal de integratie van ons ROVT met de overige landsdelen plaatsvinden. Ook dit wordt een serieuze test in de houdbaarheid van het ROVT.

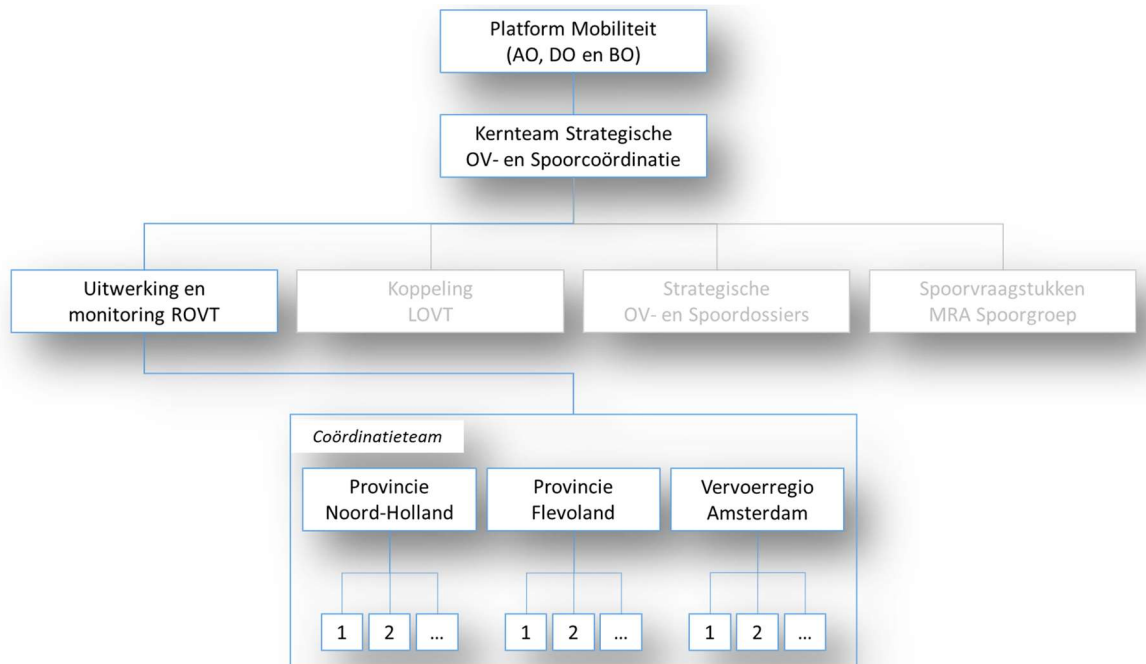
Steeds zal door het coördinatieteam worden getoetst of deze ontwikkelingen passen binnen het (algehele) gedachtengoed van het ROVT (vinger aan de pols houden). Het coördinatieteam heeft een monitorende en signalerende functie in deze fase. Voortgang wordt opgehaald net als het in kaart brengen van samenhang, ontwikkelingen en knelpunten (risico's en beheersing) die ontstaan in relatie tot de parallelle processen. Nu al is met zekerheid te zeggen dat er momenten zich zullen voordoen waarop geconcludeerd moet worden dat het ROVT moet worden bijgesteld. De bijstelling doen wij uiteraard met dezelfde zorgvuldigheid als bij het bij de totstandkoming van het ROVT. De regionale partners worden meegenomen in de procesgang tot bijstelling.

4. Organisatie, planning, kosten en communicatie

4.1. Organisatie

4.1.1. Platform Mobiliteit MRA en participatie gemeenten

Op 11 maart 2020 is in het bestuurlijk overleg Platform Mobiliteit MRA ingestemd met een nieuwe organisatiestructuur waar vraagstukken op het gebied van OV en Spoor beter op elkaar worden afgestemd. Het Vervolg ROVT heeft in die structuur een aparte plaats gekregen, zie afbeelding E.



Afbeelding E: positie Vervolg ROVT
in governance structuur Platform Mobiliteit MRA

Voorgesteld is om geen nieuwe governance structuur op te zetten voor het Vervolg ROVT. Via de structuur van het Platform Mobiliteit wordt de algehele monitoring en verantwoording van het Vervolg ROVT door het coördinatieteam georganiseerd (zie ook H4.1.3). Dit verloopt via het Platform vanwege de samenhang met andere dossiers (bijv. spoor, SBaB, LTOV en Regionale Ontwikkelagenda's NS). Onderlinge afstemming tussen dossiers is daarmee geborgd en een overall beeld blijft bestaan. Hiermee doen we niets nieuws. Bovendien draagt dit ook bij aan het verminderen van vergaderlast en past dit ook bij het eerdere proces van het ROVT. Dit Platform betreft de opdrachtgever voor het Vervolg ROVT.

Aanpak en prioritering/ordening van de individuele bouwstenen per OV-autoriteit worden bepaald door betreffende autoriteit (zie H4.1.4). De omgeving wordt ook binnen die individuele aanpak betrokken. Dit verloopt bijvoorbeeld via de PVVB's in Noord-Holland en Ambtelijke Overleggen Vervoer in Flevoland en Vervoerregio Amsterdam. Hierbij wordt ook gevraagd om participatie / commitment vanuit de gemeenten. Samen optrekken is van belang. Daarnaast kennen de bouwstenen die worden opgepakt ook een eigen projectstructuur waarbinnen wensen van een partij een plek krijgen (zie ook H4.4).

4.1.2. Kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie

De context van het Vervolg ROVT in samenhang met andere OV- en spoordossiers is in afbeelding E zichtbaar. Centrale rol speelt het Kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie. In dat kernteam vindt algehele monitoring plaats van alle OV- en spoorvraagstukken. Te denken valt aan: SBaB (o.a.

Netwerkstrategie), BBROVA (Uitvoeringskompas OV 2030), LTOV en de Ontwikkelagenda's Spoor. Ook de voortgang en uitvoering van het Vervolg ROVT wordt in dat kernteam besproken. Dit kernteam vergadert wekelijks. Samenhang tussen de verschillende dossiers is hiermee geborgd.

4.1.3. Coördinatieteam Vervolg ROVT

Nieuw is een coördinatieteam Vervolg ROVT dat is opgericht voor de afstemming van de voortgang van bouwstenen tussen de OV-autoriteiten en monitoring voor het Vervolg ROVT. Dit team bestaat uit de drie OV-autoriteiten: Vervoerregio Amsterdam (Edwin Konings), provincie Flevoland (Gerda Dekker) en provincie Noord-Holland (Kees van der Zwart). Betreffende personen leveren een inzet van circa 1 dag per week en lijnen het proces voor het Vervolg ROVT uit (kwartiermaken) en bewaken daarna het integrale beeld. Het coördinatieteam overlegt 1 tot 2 keer per maand waarin voortgang en bevindingen worden afgestemd.

4.1.4. Individuele OV-autoriteiten aan zet

Het is aan de drie OV-autoriteiten om de onderliggende bouwstenen verder te organiseren en verder te laten onderzoeken en uitvoeren. Zij maken de keuze (doen een voorstel) voor toedeling van het projecttrekkerschap aan specifieke partijen/afdelingen/diensten. Hoe de OV-autoriteiten dit oppakken is aan hen zelf. Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam zijn voornemens om te werken met een projectleider (gemiddelde inzet halve tot een hele dag per week; dit betreft exclusief de inzet vanuit de gemeenten bij de bouwstenen en het coördinatieteam). Deze persoon zorgt voor de voortgang van de bouwstenen binnen de betreffende OV-autoriteit, maakt een aanpak voor de bouwstenen (in eerste instantie het borgen van de bouwstenen in lopende trajecten en daarnaast voor de nieuwe initiatieven inclusief het organiseren van een projecttrekker, benodigde financiering en zorgt ervoor dat de omgeving goed is aangehaakt (zowel in- als extern)). Daarnaast bewaakt deze persoon de voortgang en planning en geeft een terugkoppeling aan de betreffende coördinator. De projectleider en betreffende coördinator van een OV-autoriteit voeren tenminste 1x per 2 maanden overleg (indien noodzakelijk vaker) waarin voortgang en bevindingen worden afgestemd.

4.2. Planning

De planning is op hoofdlijnen hieronder weergegeven. Hierbij is de kwartiermakersfase voor nu relevant omdat daarmee de kaders worden gesteld voor het vervolg. Individuele bouwstenen worden binnen de OV-autoriteiten verder opgepakt met een eigen planning. Nadere invulling en aanscherping van de planning volgt gedurende het proces. In de cyclus van monitoring wordt steeds teruggekeken wat is gedaan, waar we staan en wat ligt nog voor ons.

Fase	Start	Einde
Fase 0: kwartiermakersfase	Q2 2020	Q4 2020
Fase 1 t/m 4: cyclus van monitoring (zie H3)	Jaarlijks tot 2030	

Een relatie is aanwezig met lopende OV-concessies. Wellicht kunnen bouwstenen eerder worden opgepakt dan nu voorzien (bijvoorbeeld via de jaarlijkse vervoerplanprocedure). Grote structuurwijzigingen worden meegenomen in nieuwe concessiebesprekingen, Programma van Eisen (PvE) en bijvoorbeeld structurele bijstellingen (o.a. vijfjarige bijstellingen of herijking / re design).

4.3. Benodigd budget

De inzet van de leden van het coördinatieteam Vervolg ROVT en de (mogelijke) projectleiders per OV-autoriteit worden door de afzonderlijke OV-autoriteiten bekostigd. Voor de nadere uitwerking is geen gezamenlijk onderzoeks- of procesbudget beschikbaar. Dit organiseren de OV-autoriteiten zelf. Dit geldt ook voor middelen van eventuele inhuur van ondersteunende externe partijen die hulp bieden bij de nadere uitwerking van bouwstenen. Vanzelfsprekend kunnen op projectbasis voor bouwstenen afwijkende afspraken worden gemaakt.

4.4. Betrekken omgeving (in-en extern)

Het betrekken van de omgeving (o.a. gemeenten en vervoerders) is van belang in het proces. De afgelopen jaren hebben we gezamenlijk met de omgeving, bij de totstandkoming van het ROVT, een intensief traject doorlopen. Het is goed om nu ook verwachtingen wederzijds af te stemmen en om samen een vervolg te geven aan de uitwerking van het ROVT. Dit geldt zowel voor de in- (o.a. commissies) als externe omgeving (o.a. gemeenten, vervoerders etc). Per bouwsteen per OV-autoriteit kan een verschillende omgeving betrokken zijn. Inzichtelijk wordt gemaakt: wie zijn dit, wat verwacht men en welke rol wil/kan men vervullen? Het creëren van draagvlak speelt een rol⁸. In bijlage 3 is een eerste inventarisatie te vinden. Net als in het eerdere proces wordt gewerkt met regiovertegenwoordigers. Alle deelregio's / gemeenten in Noord-Holland en Flevoland zijn daarmee aangehaakt.

Het betrekken van de omgeving is dus maatwerk. Gericht wordt met de omgeving per bouwsteen nader onderzoek verricht. Hier kan ook gewerkt worden met bijvoorbeeld een eerste en tweede schil aan belanghebbenden. Direct betrokkenen zitten in de eerste schil; indirect in de tweede schil ('klankbordfunctie' - bijvoorbeeld ProRail, NS, Rijkswaterstaat en I&W; de focus ligt immers op HOV-bus en trambouwen, maar we werken gezamenlijk aan één OV-netwerk). Invulling aan het betrekken van de omgeving wordt per bouwsteen vormgegeven.

Vanuit het coördinatieteam worden algemene bijeenkomsten met de omgeving georganiseerd. Momenten zijn bijvoorbeeld een gezamenlijke kick-off⁹ en een jaarlijkse bijeenkomst (soms vaker indien bijvoorbeeld sprake is van een bijzondere omstandigheid zoals na verkiezingen). Tijdens deze bijeenkomsten wordt de stand van zaken besproken (voortgang), kan van elkaar worden geleerd (evalueren), is er aandacht voor de focus van het komende jaar (prioriteren/ordenen en bijstellen) en staat het creëren van draagvlak centraal (gezamenlijk optrekken).

⁸ Aandacht voor gemeentelijke mobiliteitsbeleid/-visies. Veel gemeenten/regio's hebben of werken hieraan en daarbinnen worden (lokale) opgaven benoemd en maatregelen uitgewerkt. De opgaven uit de verschillende beleidsstukken en visies kunnen complementair zijn aan elkaar. Gezamenlijke focus, energie en draagvlak ontstaat voor de realisatie van bouwstenen uit het ROVT. Het betrekken van de omgeving bij het Vervolg ROVT is van belang.

⁹ In augustus 2020 heeft een sessie met gemeenten / regio's plaatsgevonden. Het voorliggende PvA is besproken.

Bijlage 1: lijst BTM-projecten ROVT per corridor 2030/2040**ZWASH-corridor**

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Doortrekken NZ-lijn naar Hoofddorp	52	2030	Rijk, VRA, A'dam, H'meer, S'hol, PNH	SBaB
Intensiveren HOV Schiphol - Alphen a/d Rijn (completeren vrije HOV banen in Alphen en langs de A4 in aansluiting op de Zuidtangentbaan naar Schiphol)	53	2030	PZH, VRA, PNH, H'meer, Schiphol, Zuid-Holland	VRA
Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem – Hoofddorp (Wijzigingen in bochten en haltes)	78	2030	PNH, VRA, Haarlem	VRA/PNH
Intensiveren HOV Ring Schiphol (Is reeds afgerond met volledig vrije baan met uitzondering Schiphol Plaza busstation)	42	2030	PNH, VRA, Schiphol, H'meer	VRA
Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol)	153	2030	VRA, PNH, H'meer en 'Zuid-Holland'	PNH

Amsterdam/Amstelveen

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Sluiten Kleine Ring	142	2030	VRA, A'dam	SBaB
Nieuwe HOV verbinding Amsterdam Zuid – Amstel (nieuwe verbinding door Rivierenbuurt)	19	2030	VRA, A'dam	VRA
Nieuwe HOV verbinding Schinkel – Weesperplein (ter ontsluiting van nieuwe woningbouwlocatie Schinkelkwartier)	146	2030	VRA, A'dam	VRA
Verplaatsing Henk Sneevlietweg naar zuiden (ter ontsluiting van nieuwe woningbouwlocatie Schinkelkwartier)	131	2030	VRA, A'dam	VRA (/A'dam)
Verbetering doorstroming tram binnenring (knelpunt binnenring)	125	2030	VRA, A'dam	VRA (/A'dam)
Nieuwe HOV-verbinding IJburg – Diemen – Gaasperplas – Bijlmer - Amstelveen – Schiphol	43	2030	VRA, A'dam	VRA
Wijziging materieelinzet Dubbelgelede bussen lijn 15 (Wijzigingen infra - bochten en haltes)	128a	2030	VRA, A'dam, GVB	VRA
Frequentieverhoging en wijziging materieelinzet (dubbelgelede bussen) op lijn 21 (exploitatiekosten en wijzigingen infra - bochten en haltes)	128b	2030	VRA, A'dam, GVB	VRA
HOV IJburg – Weesp	162	2040	VRA, A'dam, Gooi- en Vechtstreek	VRA
Frequentieverhoging tram AmstelTram (van 10 naar 16) (Betreft aanpassing eindpunten Zuid en Uithoorn met een derde spoor)	39	2030	VRA, A'dam, GVB	VRA
Metrostation Sixhaven	133	2030	VRA, A'dam	VRA (/A'dam)
Nieuwe tramverbinding Flevopark – Zeeburg	126	2030	VRA, A'dam	VRA (/A'dam)

Regio Waterland / Zaanstreek

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
HOV ZaanIJ corridor BO MIRT: Op korte termijn starten Vervoerregio en Provincie Noord-Holland met een verdiepend onderzoek naar het HOV op de Zaan-IJ-corridor. Op basis van dit onderzoek wordt vervolgens bekeken wat er op de middellange en lange termijn nodig is. Dit kan zowel een bus, trambus, tram, lightrail of metro zijn.	107	2030 (opt. HOV bus >2040 (= evt. metro))	PNH, VRA, Zaanstad, A'dam, Purmerend	VRA/PNH
Knooppunt Het Schouw (N247/N235) ongelijkvloers	115	2030	PNH, VRA, Waterland	VRA/PNH
Doorstromingsmaatregelen HOV-Bus Reservering Coentunnel openstellen voor bussen	100	2030	RWS, VRA	VRA
Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Amsterdam - Purmerend/Hoorn/Waterland	116	2030	VRA, EBS	VRA

Regio Alkmaar

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen	111	2030	PNH, Alkmaar, HHW	PNH

Regio Haarlem/IJmond/Zuid-Kennemerland

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Routewijziging HOV-bus IJmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude	80	2030	PNH, Haarlem, IJmuiden (/Beverwijk)	PNH
A9-corridor (van HOV-bus tot mogelijk lightrail): - Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem – A'dam Zuid / Schiphol Nrd) - Lightrail / HOV Haarlem – Schiphol Noord (via route A9) - Tramtunnel binnenstad Haarlem	81 / 88	2040 (voor evt. lightrail / tramtunnel)	VRA, PNH, Haarlem	VRA/PNH
Intensiveren HOV IJmuiden – Amsterdam Sloterdijk	87	2030	PNH, Amsterdam, IJmuiden (/Beverwijk)	PNH
HOV-verbinding Heemskerk – Beverwijk – A9 – Amsterdam/Schiphol	160	2040	PNH, Amsterdam, Beverwijk/Heemskerk	PNH
Routewijziging N5-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout	79	2040	PNH, Haarlem, Heemstede	PNH
Doorstromingsmaatregelen N5 bus Heemstede – Zandvoort	166	2040	PNH, Heemstede	PNH
HOV-verbinding Wijckerpoort/Wijckermolen (HOV station Beverwijk)	164	2030	PNH, Beverwijk, Velsen	PNH

Regio West-Friesland

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn – Medemblik / Wervershoof	118	2030	PNH, Hoorn, Medemblik	PNH
Nieuwe HOV verbinding Lelystad-Hoorn (Houtribdijk) Onderzoek naar N5-bus (start met eerst met reguliere buslijn – en als bijvoorbeeld Lelystad Airport het noodzaakt om deze op te waarderen dan kan dat; de verwachting is echter dat een reguliere buslijn met een goede frequentie ook al flink OV-kwaliteit toevoegt op deze lijn)	7	>2040	PNH, PFL, regio West-Friesland, Lelystad	PNH/PFL

Regio Gooi/Vecht

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp – Uithoorn – Hilversum / Breukelen	54	2040	PNH, VRA, Gooi- en Vechtstreek	PNH
Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - 't Gooi over de A1	161	2040 (>2040 evt. verrailen HOV in 't Gooi)	PNH, VRA, Gooi- en Vechtstreek, PFL, AL	PNH
Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof	27	2030	PFL, PNH, Utrecht, Almere, Gooi- en Vechtstreek	PFL / PNH

Almere/Lelystad/Flevoland

Bouwsteen	Bouwsteen-nummer conform ROVT	Jaartal realisatie cfm ROVT	Betrokken partijen	Organisatie ('trekker')
Nieuwe metroverbinding IJburg-Pampus (IJmeerlijn) - gekoppeld aan DiemertakIJmeerverbinding – MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area	154	2030	PFL, PNH, VRA, Almere, A'dam	SBaB
Doorstromingsmaatregelen en frequentieverhoging HOV-bus Almere – Amsterdam Amstel/Bijlmer	4	2030	PFL, VRA, Almere, A'dam, Gooi- en Vechtstreek, RWS(?)	PFL
Nieuwe HOV Almere Pampus – Almere Poort	5	2030	PFL, Almere	PFL
Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof	27	2030	PFL, PNH, Utrecht, Almere, Gooi- en Vechtstreek	PFL / PNH
Opwaarderen busverbinding HOV-Lelystad – Harderwijk	16	2030	Provincie Flevoland	PFL
HOV Lelylijn Intensiveren HOV Lelystad - Emmeloord - Groningen	148	2030	Provincies Flevoland, Friesland, Groningen, IenW, gemeenten	PFL
Opwaarderen busverbinding HOV Kampen – Emmeloord – Urk	25	2040	PFL, gemeenten	PFL
Opwaarderen busverbinding HOV Almere – Zeewolde – Harderwijk	15	2040	PFL, gemeenten	PFL
Opwaarderen busverbinding HOV Almere – Zeewolde – Nijkerk	26	2040	PFL, gemeenten	PFL
Opwaarderen busverbinding HOV Lelystad - Urk – Emmeloord (operationele snelheid 80 km/h)	24	2040	PFL, gemeenten	PFL
Nieuwe HOV verbinding Lelystad-Hoorn (Houtribdijk) Onderzoek naar N5-bus (start met eerst met reguliere buslijn – en als bijvoorbeeld Lelystad Airport het noodzaakt om deze op te waarderen dan kan dat; de verwachting is echter dat een reguliere buslijn met een goede frequentie ook al flink OV-kwaliteit toevoegt op deze lijn)	7	>2040	PNH, PFL, regio West-Friesland, Lelystad	PNH/PFL

Bijlage 2: inventarisatie bus- en trambouwstenen ROVT vs lopende programma's en projecten

Een aantal regionale bus- en trambouwstenen uit het voorkeursnetwerk ROVT wordt al opgepakt in lopende programma's en projecten binnen de drie OV-autoriteiten. Een studie en/of onderzoek is hiernaar al opgestart. Deze bouwstenen worden afgestemd binnen de lopende trajecten en daar verder opgepakt. Hieronder een eerste inventarisatie van de bouwstenen waar het omgaat:

#	Projecten	Bouwsteen-nummer ROVT	Waar ligt de lead (incl. <i>contactpersoon</i>)?
1	Prioritaire bouwstenen uit ROVT: • Doortrekken NZ-lijn Schiphol/Hoofddorp • Sluiten Kleine Ring • IJmeerverbinding	52 142 154	ZWASH, MASH, QS Westkant Amsterdam en Amsterdam Bay Area • <i>SBaB</i> <i>Nb.: drie prioritaire bouwstenen zijn metroprojecten, valt onder BTM, daarom hier gepresenteerd.</i>
2	Onderzoek ZaanIJ-corridor (VRA noord – Zaanstad en Purmerend)	107	Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam • <i>Arnoud Mouwen en Kaz de Bruijn</i>
3	Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol)	153	Provincie Noord-Holland • <i>Gerton Pieters</i>
4	HOV station Beverwijk (Wijckerpoort/Wijckermolen)	164	Provincie Noord-Holland • <i>Sander Pijlman / Tim Schouwenaar</i>
5	Spitslijn Huizen-Utrecht Uithof (vooruitlopend op deel HOV Almere-Utrecht Uithof)	gekoppeld aan 27	Provincie Noord-Holland (aangeboden in nieuwe concessie G/V) • <i>Andrea Beelen</i>
6	Frequentie verhoging R-net lijn 320 (Hilversum – Huizen – Amsterdam Amstel)		Provincie Noord-Holland (aangeboden in nieuwe concessie G/V) • <i>Andrea Beelen</i>
7	Knooppunt Het Schouw ongelijkvloers	115	Vervoerregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland • <i>Peter Silvis en Bram Derix</i>
8	Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Amsterdam - Purmerend/Hoorn/Waterland	116	Vervoerregio Amsterdam Gaat mee in de lopende concessie ZaWa. Tracht PvE nog te beïnvloeden of wacht gunning af. • <i>Pascal le Gras</i>
9	A9-corridor (HOV-bus): - Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem – A'dam Zuid / Schiphol Nrd)	81 / 88	Vervoerregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland Dit deel van het project zit in BBROVA (Uitvoeringskompas OV 2030). Zie dat als eerste fase. PNH kan vervolgens kijken naar fase 2: verrailen. • <i>Jan Wijkhuizen en Chiel de Jager</i>
10	Verplaatsing Henk Sneevlietweg naar zuiden (ter ontsluiting van nieuwe woningbouwlocatie Schinkelkwartier)	131	Amsterdam / Vervoerregio Amsterdam • <i>Bas Maas en Peter Silvis</i>
11	Nieuwe HOV-verbinding IJburg – Diemen – Gaasperplas – Bijlmer - Amstelveen – Schiphol	43	Vervoerregio Amsterdam Loopt al, onder naam Zuidtangent oost. Gaat maximaal om een scope uitbreiding. • <i>Peter Silvis</i>
12	Sixhaven metro	133	Dienst Metro • <i>Maarten Bakker</i>
13	Nieuwe tramverbinding Flevopark – Zeeburg	126	Vervoerregio Amsterdam • <i>Peter Silvis</i>
14	Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp – Uithoorn – Hilversum / Breukelen	54	Provincie Noord-Holland en Gooi- en Vechtstreek Verkenning/onderzoek door Movares is uitgevoerd ikv de verstedelijking naar OV investeringen • <i>Maaïke Alles (PNH) en Jordy van Slooten (GV)</i>

Bijlage 3: eerste (ambtelijke) inventarisatie betrokkenheid gemeenten bij Vervolg ROVT

Via de PVVB's in Noord-Holland en Vervoerberaden in Flevoland en de Vervoerregio zijn gemeenten ambtelijk alvast geconsulteerd voor het proces Vervolg ROVT. Vorig jaar hebben we gezamenlijk een intensief traject doorlopen. Het is goed om nu ook verwachtingen wederzijds af te stemmen.

PVVB/Vervoerberaad	Deelregio's	Reactie ontvangen (ja/nee)	Contactpersoon (regiovertegenwoordiger)	Opmerkingen
Provincie Flevoland Flevoland 15 april 2020	- Almere - Lelystad - Noord-Oost Flevoland - Overig	Ja	- Marc Stanesco - Dick Everwijn - Marc Wijkstra - Gerda Dekker	- Sommige gemeenten beperkte tijd en wens aanhaking als het echt concreet wordt. - Bouwstenen spelen op 'lange termijn' verwachtingen moeten gemanaged worden. - Let op: OV-middelen zijn ondergebracht in de concessies.
Provincie Noord-Holland Noord-Holland Noord 21 april 2020	- Noordkop - Westfriesland - Regio Alkmaar	- Ja - Ja - Ja	- Sander Kunst - Mark Drost, en Krista Boon en Suzan Dekker / Inge Dolfing - Gerrit Faber / Maarten Koning	- Noordkop: beschikbare tijd is uitdaging mede ivm diverse regionale werkgroepen waar aan deelgenomen (moet) worden. - WF: plannen lange termijn gaan door (alleen later dan gepland). COVID-19 vooralsnog alleen effect op korte termijn. Aandacht voor capaciteit. - Regio Alkmaar: beperkte tijd beschikbaar. Evt. andere gemeenten die ook interesse hebben in coördinatie rol.
Provincie Noord-Holland Haarlem/IJmond 23 april 2020	- IJmond - Zuid-Kennemerland	- Ja - Ja	- Kommer Sneeuw - Karin Bodewes	- IJmond: nader afstemmen rol in proces. Daarnaast: vanuit noordelijke IJmond wordt alleen richting het zuiden ingezet op HOV; aandacht ook voor noordelijke richting (Z'stad / A'dam). Ten slotte, prioriteit op OV blijft voor zowel korte en lange termijn. - ZK: er speelt veel op verschillende tafels (NWS, BBROVA (Uitvoeringskompas OV 2030), Toekomstbeeld). Proberen werk-met-werk te maken, ook qua inzet.
Provincie Noord-Holland Gooi/Vechtstreek 29 april 2020	Gooi en Vecht	Ja	Jordy van Slooten	- Contactpersoon heeft ook nauwe relatie met concessie GV. (Let op: mogelijke nieuwe lijnen in concessie Huizen-Utrecht en bus naar Zuid). - Bouwsteen A1 let ook op deel Eemnes-Muiderberg + de koppeling met/betrokkenheid van RWS - Hubs en knooppunten bijv. Crailo en Muiden.
Vervoerregio Amsterdam 12 mei 2020	- VRA Noord - VRA Zuid - Amsterdam	Ja	- Julius Betist - Wilfred Thon - Manel Garritsen	-