VOORTGANGSRAPPORTAGE OV FONDS

Sectoren Integrale Opgaven en Transities en Mobiliteit

Provincie Noord-Holland

Voortgangsrapportage OV Fonds

21-9-2021

Corine Meijer

Meijerco@noord.holland.nl

Directie Beleid, sectoren Integrale Opgaven en Transities en Mobiliteit i.s.m. sector Onderzoek&Informatie

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
2. Doel voortgangsrapportage 3
3. Overzicht financiële middelen en geplande uitgaven 4
4. Uitgangspunten programma OV-Knooppunten 5
Doelstellingen 5
Prioritering 6
Investeringsagenda (projectenlijst) 7
Rol provincie 7
Toetsing 8
5. Projectspecifieke voortgangsrapportage: overzicht 9
6. Specifieke voortgangsrapportage per project 10
7. Voorstel voor actualisatie 22
Prioritaire projecten 22
Potentiele projecten 22
Projecten vorige periode 23
Tot slot 23

1. Inleiding

In het coalitieakkoord 2019-2023 ‘Duurzaam Doorpakken!’ is het OV-Fonds van 20 miljoen euro aangekondigd. Dit fonds is gekoppeld aan de provinciale programma’s Openbaar Vervoer en OV-knooppunten en heeft als doel woon- en werkgebieden duurzaam met elkaar te verbinden. Binnen het coalitieakkoord zijn de beleidsprogramma’s OV-knooppunten, Wonen en Openbaar Vervoer onlosmakelijk verbonden onder de opgave ‘Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid’.
Het Bestedingsplan OV-fonds (PS 14 september 2020, zie bijlage 2) beschrijft hoe deze ambitie inhoudelijk samenkomt in de drie onderwerpen ‘Programma OV-Knooppunten’ (https://kennisportaalovk.noord-holland.nl/), ‘OV en Ketenaanpak’ en ‘Regionale OV-Toekomstbeeld’ en ook hoe de middelen op een transparante, efficiënte en doelmatige wijze kunnen worden besteed. Deze voortgangsrapportage geeft inzicht in de besteding van de middelen van het OV-fonds.

2. Doel voortgangsrapportage ‘

Op 14 september 2020 is het huidige Bestedingsplan OV-fonds door PS vastgesteld. De bij het Bestedingsplan gevoegde projectenlijst (Investeringsagenda) is adaptief, zodat kan worden ingespeeld op urgente ontwikkelingen of kansen die zich op een bepaald moment voordoen. Afgesproken is dat de aanpak jaarlijks geëvalueerd wordt en waar nodig, binnen de kaders van het Bestedingsplan, door Gedeputeerde Staten kan worden bijgesteld in een geactualiseerde Investeringsagenda. Hiertoe wordt jaarlijks een voortgangsrapportage opgesteld, waarin uiteengezet wordt wat de stand van zaken is van de projecten en welke relevante (maatschappelijke) ontwikkelingen zich hebben voorgedaan waardoor eventuele bijsturing nodig is. Aan het eind van deze coalitieperiode wordt een eindverantwoording OV-fonds opgesteld, waarbij inzichtelijk wordt gemaakt wat het fonds heeft bijgedragen aan de in het Bestedingsplan genoemde doelstellingen.

3. Overzicht financiële middelen en geplande uitgaven

Overzicht perioden 2015-2019 en 2019-2023.

	budget	GS besluit bijdrage	GS besluit reservering	Verwachte projecten
2015-2019	**€16.750.000**			
		€500.000 (Castricum)		
		€5.700.000 (Heerhugowaard)		
		€3.000.000 (Kogerveld)		
			€5.000.000 (Zaandijk, Zaanse Schans, Guisweg)	
Nog te besteden	**€2.500.000**			
Stortingen 2020/2023	€20.000.000			
Totaal	€ 22.500.000			
		€2.000.000 (procesbudget verdeeld over de Jaren)		
			€5.500.000 (Poort van Hoorn)	
			€5.000.000 (Hilversum)	
			€2.000.000 (subsidiebudget ketenreis Regionale ontwikkelagenda)	
Stavaza sept 2021	**€8.000.000 resterend**			
				Haarlem NZ (2021)
				Alkmaar Noord (2021)
				Alkmaar Centrum
				Haarlem Centrum
				Hoofddorp
				Duivendrecht
				Buitenpoorten

In bovenstaand overzicht is ook de periode 2015-2019 opgenomen, omdat de financiën van die periode doorwerken in het huidige OV fonds.

Complexe ontwikkelingen vergen forse langetermijninvesteringen van zowel publieke als private partijen. Vanwege de complexiteit en integraliteit van de opgaven is betrokkenheid en een lange adem van alle partners nodig. Het blijkt dat een bestuurlijke toezegging aan de voorkant van het gebiedsontwikkelingsproces vaak noodzakelijk is om te kunnen starten. In deze periode zijn twee besluiten genomen voor de reservering van middelen voor projecten waarbij bestuurlijk commitment nodig was voor het bepalen van de haalbaarheid van het project. Voor beide projecten zal naar verwachting eind 2021, begin 2022 een concrete subsidieaanvraag volgen.

Op dit moment is nog 8 miljoen euro vrij te besteden aan projecten op de projectenlijst. Het aantal projecten waarover we met verschillende regio's in gesprek zijn (zie investeringsagenda) overstijgt de beschikbare 8 miljoen euro. De voortgang van deze projecten, in verkennings- dan wel planfase, is opgenomen in hoofdstuk 5: project specifieke voorgangsrapportage.

4. Uitgangspunten programma OV-Knooppunten

In het Bestedingsplan zijn doelstellingen en uitgangspunten benoemd en zijn er keuzes gemaakt die hebben geleid tot een prioritering. Deze vormen samen het uitgangspunt voor bestedingen binnen het programma OV-Knooppunten.

Doelstellingen

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

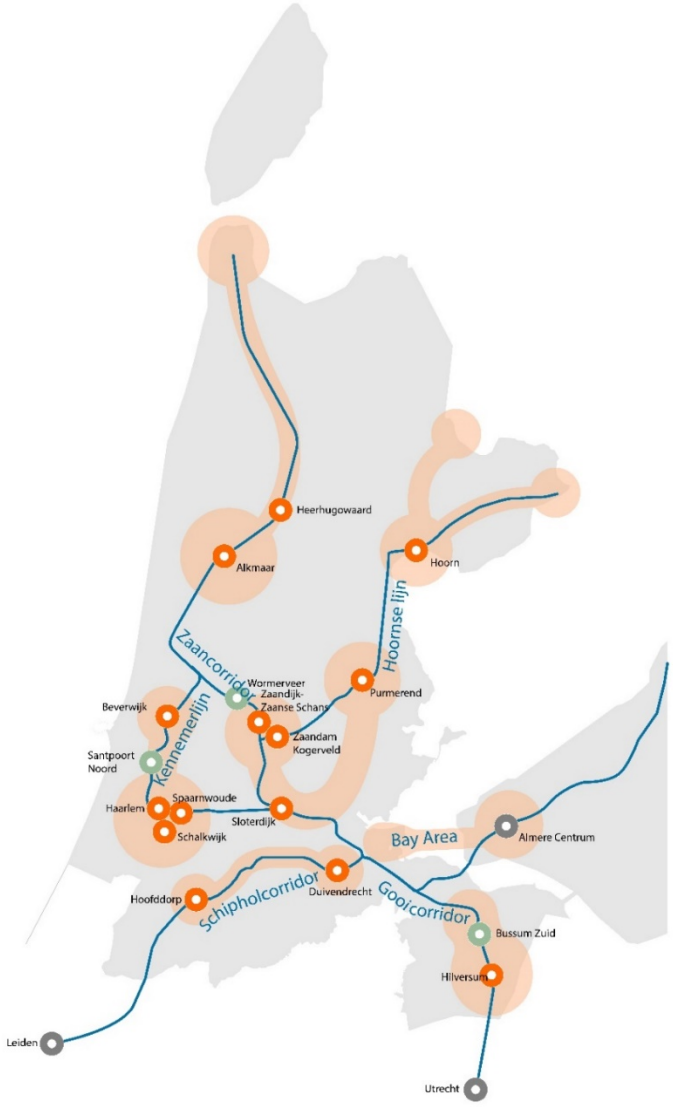
Het gaat om de volgende gezamenlijke doelstellingen:

1. **Optimaliseren van de ketenreis**
   Strategie: creëren van multimodale knooppunten (bieden van voldoende keuze tussen modaliteiten), het faciliteren van een comfortabele en snelle overstap tussen modaliteiten, goede (logische) en veilige wandel- en fietsroutes en passende ketenvoorzieningen.
2. **Het beter benutten van de bestaande ruimte rondom stationsgebieden**
   Strategie: stimuleren van woningbouw, bedrijvigheid en voorzieningen binnen het OV-knooppunt.
3. **Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond het (bus- of trein)stationsgebied.**
   Strategie: het creëren van toekomstbestendige (denk aan duurzame en actieve mobiliteit, klimaatadaptatie en stedelijk groen), veilige en aantrekkelijke OV-knooppunten.
4. **Het waarborgen van de samenhang op corridor-/trajectniveau en afstemming binnen het bredere OV-netwerk**. Strategie: afstemming op regionaal niveau met gemeenten en andere partners en het opstellen (of updaten) van regionale strategieën.

Prioritering

Naast de doelstellingen zijn de in het Bestedingsplan benoemde prioriteiten leidend, te weten OV-knooppunten (incl. buitenpoorten), corridors en OV verbindingen. Zie kaart hieronder. Deze prioriteiten zijn voortgekomen uit de samenhang tussen de inhoudelijke beleidsopgaven mobiliteit, OV-knooppunten, wonen, economie en klimaatadaptatie. Daarnaast zijn de strategische beleidstrajecten als Omgevingsvisie NH2050, Regionaal OV-Toekomstbeeld (ROVT), Verstedelijkingsstrategie, Bereikbare Steden/Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) van belang (zie 4.2 Bestedingsplan OV-fonds).

Bij de prioritering spelen ook urgentie en investeringsvoornemens van externe partners een rol.



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

Uit deze integrale benadering volgden de belangrijkste opgaven (zie voor uitgebreidere beschrijving het Bestedingsplan):

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

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

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

Investeringsagenda (projectenlijst)

De projecten op de Investeringsagenda van het Bestedingsplan betreffen een selectie uit de bovengenoemde prioriteiten (zie kaart). We zijn hierbij al enige tijd als samenwerkingspartner betrokken, de projecten voldoen aan de doelstellingen en ze spelen op korte termijn (urgentie/momentum). In de Investeringsagenda is daarbinnen nog onderscheid gemaakt tussen prioritaire projecten en potentiële projecten. De prioritaire projecten hebben al draagvlak in de regio en komen naar verwachting op korte termijn tot een financiële aanvraag. Potentiële projecten zijn projecten waaraan op dit moment ook al wordt (samen)gewerkt, maar die later in deze coalitieperiode tot een aanvraag voor cofinanciering kunnen komen.

Het betekent niet per definitie dat alleen de projecten op de prioriteitenkaart in aanmerking komen voor een bijdrage. Er wordt een adaptieve strategie te gehanteerd zodat kan worden ingespeeld op urgente ontwikkelingen of kansen die zich op een bepaald moment voordoen.[1] Om deze reden is een adaptief en flexibel bestedingsplan opgesteld, gericht op resultaat en het behalen van de doelstellingen. De opgave is leidend bij de inzet van middelen.

Rol provincie

Voor het bereiken van de doelen zetten wij in vanuit drie rollen:

1. Kennis-/expertrol (kennisontwikkeling en -deling),
2. Coördinerende/verbindende rol (samenwerking op regionaal-/corridor-/netwerkniveau)
3. Stimulerende rol (ondersteunen van gemeenten door inzet van instrumenten of financiële middelen bij concrete maatregelen)

[1] Een huidige urgente ontwikkeling is de coronacrisis. Dit heeft een grote invloed op de samenleving en kan van invloed zijn op ontwikkelingen van de betrokken partijen.

Het kan zijn dat ontwikkelingen in voldoende mate door andere partijen worden gefinancierd en onze betrokkenheid zich beperkt tot kennisdeling, stimuleren of verbinden. Het grote aantal partijen dat actief is bij grote gebiedsgerichte opgaven maakt het complex, maar tegelijkertijd ook kansrijk vanwege de mogelijkheid geldstromen te bundelen. Dit levert kansen voor het efficiënt inzetten van middelen en het creëren van een groter maatschappelijk effect.

Toetsing

Toetsing van projecten gebeurt niet alleen aan de hand van de doelstellingen en prioriteiten, zoals hierboven beschreven. Om ervoor te zorgen dat subsidies doelmatig worden besteed, wordt bij de toekenning van subsidies een vaste procedure gevolgd. Er zijn criteria opgesteld (bijvoorbeeld ten aanzien van (co)financiering, concreetheid van de maatregelen en de uitvoering) en er vindt een financiële toets plaats door een provinciaal planeconoom (zie verder bijlage 2 Bestedingsplan).

5. Projectspecifieke voortgangsrapportage: overzicht

Naam project	verwachte aanvraag	aanvraag	GS besluit reservering	GS besluit aanvraag	voltooid
2015-2019					
Castricum					€ 500.000
Heerhugowaard				€ 5.700.000	
Kogerveld				€ 3.000.000	
Guisweg			€ 5.000.000		
2019-2023					
Hoorn			€ 5.500.000	Verwacht Q3 2021	
Hilversum			€ 5.000.000	Verwacht Q1 2022	
Haarlem NZ		GS besluit verwachting in 2021			
Alkmaar Noord	Begin 2022, verwachting circa € 2.500.000				
Alkmaar Centrum	onbekend				
Crailo	Eind 2022				
Haarlem Centrum	Eind 2023				
Hoofddorp	Eind 2022				
Buitenpoorten	Niet van toepassing				
Duivendrecht	Eind 2022				

6. Specifieke voortgangsrapportage per project

Projecten

Projectnaam	**Poort van Hoorn**
Doel	Optimaliseren ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving.
Budget PNH	€5.500.000
Prioritering	Prioritair project Investeringsagenda
Rol PNH	Stimulerende en kennisrol. Leveren van expertise en naast een bijdrage van maximaal 5.5 mln. voor de realisatie van de plannen dragen we ook bij aan proceskosten via budget OV-fonds en via flexibele schil Versnelling woningbouw. Bij het laatstgenoemde leveren we een financiële bijdrage waarmee de gemeente capaciteit kan inhuren. PNH heeft een samenwerkingsovereenkomst met gemeente Hoorn, NS en ProRail.
Bijdragen en betrokken partners	Bijdragen gemeente Hoorn, partners NS, ProRail en BZK (€7.47 mln. Woningbouwimpuls).
(beoogd) resultaat	In 2029 zijn er ongeveer 1000 woningen toegevoegd in de stationsomgeving (i.e. Noord- en Zuidzijde station plus Pelmolenpad-Prisma), is er een nieuwe parkeergarage voor 1050 auto's gerealiseerd, is er een nieuwe bredere traverse over het spoor aangelegd, is het busstation verplaatst van de zuidzijde naar de noordzijde van het stationsgebied en zijn er aan de noord- en zuidzijde van het station nieuwe fietsenstallingen gerealiseerd.
Ontwikkelingen	Eind 2021 zal de gemeente een concrete subsidieaanvraag doen (voor o.a. verplaatsen busstation, fietsparkeren, kwaliteit leefomgeving, langzaamverkeer-routes). Inmiddels is gestart met het maken van een bestemmingsplan waarvan het streven is dit voor de gemeenteraadsverkiezingen te laten vaststellen. Daarnaast wordt er gewerkt aan de verdere uitwerking van diverse deelprojecten.
Voortgang (stoplicht)	• GS-besluit reservering bijdrage (1-12-2020). • Definitieve subsidieaanvraag volgt dit jaar dan wel uiterlijk begin volgend jaar.

Projectnaam	**Hilversum**
Doel	Optimaliseren ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving.
Budget PNH	€5.000.000
Prioritering	Prioritair project Investeringsagenda
Rol PNH	Stimulerende en kennisrol. Leveren van expertise (rondom busstation, (duurzaamheid, openbare ruimte en het optimaliseren van de ketenreis) en leveren van een bijdrage van maximaal €5 mln. voor de realisatie van de doelen.
Bijdragen en betrokken partners	Bijdragen gemeente, NS en BZK (€6,5 mln. Woningbouwimpuls). Vanuit OV-SAAL (Schiphol, Amsterdam, Almere Lelystad) is een bijdrage van €3 miljoen beschikbaar voor fietsparkeren en het project de Kleine Spoorbomen (spoorwegovergang ten westen van het station) in 2022.
(beoogd) resultaat	Na de herontwikkeling van het stationsgebied zal het stationsplein een levendig gebied worden met terrassen, nieuwbouw en groen en worden getransformeerd tot een aangename verblijfsplek. De eerste fase betreft de bouw van ca. 625 woningen rondom het station van Hilversum, waarvan 30% sociaal en 40% middelduur. Daarnaast omvat het plan de verplaatsing van het busstation, fietsenstallingen, het realiseren van langzaamverkeer routes en de inrichting van het stationsplein.
Ontwikkelingen	Onlangs is de stedenbouwkundige visie voor knooppunt Hilversum vastgesteld. Momenteel wordt de businesscase verder uitgewerkt, waarna we begin 2022 de concrete subsidieaanvraag verwachten (geheel of gefaseerd).
Voortgang (stoplicht)	GS-besluit reservering bijdrage (18-05-2021). Definitieve subsidieaanvraag volgt naar verwachting 1e kwartaal 2022.

Projectnaam	**Knooppunten Haarlem (stationsgebied Haarlem, Haarlem Nieuw-Zuid en Haarlem Oostpoort)**
Doel	Optimaliseren ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving.
Budget PNH	Op 28 juni 2021 is een aanvraag binnengekomen van €10 mln voor Haarlem Nieuw-Zuid. De gemeente Haarlem is gevraagd om dit bedrag nader te onderbouwen in de brede context van Bereikbare Steden, maar ook ten aanzien van het project zelf.
Prioritering	Prioritair project Investeringsagenda
Rol PNH	Stimulerende en kennisrol. PNH is mede opdrachtgever van diverse onderzoeken geweest. Om meerdere redenen is bestuurlijk afgesproken het zwaartepunt tot 2023 op Nieuw-Zuid te leggen. Vanwege het provinciaal belang van deze nieuwe mobiliteitshub is het streven hier een financiële bijdrage aan te leveren. Om ook na 2023 commitment uit te spreken wordt toegewerkt naar een partnership met de gemeente Haarlem.
Bijdragen en betrokken partners	Partners zijn Rijk (I&W en BZK), gemeente Haarlem, NS, ProRail, Vervoerregio (VRA). Eind 2021/begin 2022 wordt waarschijnlijk meer duidelijk over bijdragen gemeente en partners ten aanzien van Nieuw-Zuid.
(beoogd) resultaat	In 2030 zijn stationsgebied Haarlem en Oostpoort herontwikkeld, is er een nieuw OV-knooppunt/mobiliteitshub Nieuw-Zuid gerealiseerd om de groei van het regionale busverkeer op te vangen (2025) en zijn er in totaal bij de drie knooppunten ruim 8.000 woningen, minstens 2.000 arbeidsplaatsen en ruim 7.000 fietsparkeerplekken gerealiseerd.
Ontwikkelingen	Voor Stationsgebied Haarlem is een visie voor de Stationsomgeving vastgesteld. Als volgende stap in het proces is het de bedoeling de kaders voor de ontwikkeling van het busstation, vastgoed en fietsenstalling vast te stellen en een stedenbouwkundig plan voor het gebied te maken. Met een tussenstap wordt dit najaar eerst toegewerkt naar een voorkeursvariant voor het busstation en de uitbreiding van het fietsparkeren. De sterke samenhang tussen de knooppunten in Haarlem blijkt uit het gegeven dat het realiseren van een mobiliteits-/bushub bij OV-knooppunt

	Haarlem Nieuw-Zuid (tussen Spaarne en Schipholweg/Europaweg) noodzakelijk is om de ambities voor het stationsgebied waar te maken. In verband met de randvoorwaardelijkheid van dit knooppunt ligt de focus vanuit gemeente en provincie daarom eerst op knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Voor dit knooppunt is een studie gedaan waaruit 4 varianten zijn voortgekomen. Vanwege de hoge investeringskosten in alle varianten is een bijdrage van het Rijk onmisbaar. Via Bereikbare Steden zal de gemeente Haarlem financiering aanvragen (geldt ook voor stationsgebied en Oostpoort). Gezien de verwachte co-financieringseis Rijk-regio van 50/50 wordt ook een beroep op provincie en eventuele andere regionale partijen gedaan voor subsidie/cofinanciering. Voor de zomer is bij de provincie een eerste aanvraag om een reservering van een financiële bijdrage ingediend voor de ontwikkeling van de mobiliteitshub (incl. busstation en fietsparkeren), routes en leefomgevingskwaliteit. Met betrokken partijen wordt momenteel gezocht naar de meest optimale variant (zowel inhoudelijk als financieel). Het derde knooppunt waar we samenwerken met de gemeente Haarlem is Haarlem Spaarnwoude (Oostpoort). Samen met een brede alliantie hebben de gemeente en de provincie in 2019 de Ontwikkelvisie 'Haarlem Oostpoort. De nieuwe stadsentree van Haarlem' opgesteld. Doel van deze toekomstvisie is om van het stationsgebied Haarlem Oostpoort een aantrekkelijke en bereikbare stadsentree van de stad Haarlem te maken; een gemengd stedelijk woon- en werkgebied met diverse voorzieningen in een groene en duurzame leefomgeving. De afgelopen periode heeft de gemeente de plannen verder uitgewerkt in een voorkeursscenario en onlangs een aanvraag bij het Rijk ingediend voor de 3e tranche van de Woningbouwimpuls. Op verzoek van de gemeente heeft de provincie een steunverklaring verstrekt voor deze subsidieaanvraag bij het Rijk.
Voortgang (stoplicht)	• Haarlem NZ aanvraag reservering 28 juni 2021, Haarlem en Oostpoort wordt eind 2023 verwacht • Naar verwachting neemt PNH eind 2021 besluit over reserveringsaanvraag. • Definitieve subsidieaanvraag volgt in 2022.

Projectnaam	Alkmaar (Alkmaar centrum en Alkmaar Noord)
Doel	Optimaliseren ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving.
Budget PNH	Voor Alkmaar Centrum nog niet bekend, voor Alkmaar-Noord naar verwachting circa € 2.500.000
Prioritering	Prioritair project Investeringsagenda
Rol PNH	Stimulerende en kennisrol. Procesbegeleiding binnen de samenwerking op de Zaancorridor, kennisrol op de 2 knooppunten, bijdrage aan proceskosten en cofinanciering projecten.
Bijdragen en betrokken partners	Bijdragen gemeente en partners nog onbekend
(beoogd) resultaat	In de Omgevingsvisie NH2050 is Alkmaar benoemd als essentiële schakel tussen MRA en Noord-Holland Noord en als regionaal centrum met een belangrijke functie voor zowel de omliggende kernen als voor de hele regio. Het gaat daarbij om de regionale woonopgave, voorzieningen en goede verbindingen binnen de regio. De geplande grootschalige woningbouw rond de stations Alkmaar en Alkmaar Noord kan een belangrijke bijdrage leveren aan de urgente woningbouwvraag uit de MRA. Daarnaast wordt bij beide stations gekeken naar de mogelijkheid om een mobiliteitshub te vestigen waardoor de druk op het overbelaste wegennet richting Amsterdam verlicht kan worden.
Ontwikkelingen	Alkmaar Centrum: NS is de opdrachtgever van het opstellen van een stedenbouwkundige visie en een business case, die op dit moment beide worden uitgewerkt. Binnen dit traject is een studie uitgevoerd naar de mobiliteitsopgaven en -randvoorwaarden. Alkmaar Noord: de integrale gebiedsvisie voor Alkmaar Noord is door het College Q2 2021 vastgesteld en heeft daarna ter inzage gelegen. In Q4 wordt de visie besproken in de gemeenteraad. Het gebied zal een veel meer (gemengd) programma krijgen (woningbouw, werklocaties, voorzieningen), betere langzaam verkeerroutes en een forse verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Voor de eerste fase van de gebiedsontwikkeling, die in de tweede helft van 2022 in uitvoering gaat, bestaat een tekort van ca. 2,5 mln. Hiervoor wordt bij de provincie een subsidieverzoek ingediend. Dit zal naar verwachting vlak na de

	raadsvergadering gebeuren.
Voortgang (stoplicht)	Verwachte aanvraag Alkmaar Noord begin 2022

Projectnaam	**Hoofddorp**
Doel	Optimaliseren ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving.
Budget PNH	Nog niet bekend
Prioritering	Potentieel project Investeringsagenda
Rol PNH	Kennis- en stimulerende rol van uit OVK in samenwerking met Woningbouwversnelling
Bijdragen en betrokken partners	Bijdragen gemeente, partners en fondsen zijn nog onbekend. De gereserveerde bijdrage van €1,5 miljard uit het Nationaal Groeifonds van het rijk is specifiek voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn, niet voor stationsomgeving.
(beoogd) resultaat	De ambitie is om het stationsgebied van Hoofddorp integraal te ontwikkelen tot een levendige, internationaal georiënteerde omgeving met een levendige mix van wonen, werken, ontmoeten, leren, winkelen. Station Hoofddorp wordt een multimodale knoop, waar de metro, bus, trein, fiets- en wandelverkeer goed op elkaar aansluiten.
Ontwikkelingen	De gezamenlijke partners hebben het zogenaamde spoorboekje ontwikkeld, waarin de ambitie voor het gebied is opgenomen. Op dit moment is de gemeente bezig met een gebiedsplan voor het stationsgebied (zone tot 1200 meter), waarbij de woningbouwopgave en mobiliteit belangrijke opgaven zijn. Dit knooppunt is door de voorlopige toekenning van Groeifondsmiddelen (€1,5 miljard voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn) en aandacht vanuit Bereikbare Steden urgent. Er is een hoog ambitieniveau, er lopen grote regionale opgaven, als woningbouw, werkgelegenheid en mobiliteit waarbij ook NS en ProRail nodig zijn. Er is een zeker momentum ontstaan waarbij een goede integrale aanpak is vereist. De verwachting is dat gemeente Haarlemmermeer voor 2023 een aanvraag zal doen voor een bijdrage (tussen de €5 en €10 mln) uit het OV-fonds. Voorstel is vanwege de opgaven en urgentie dit knooppunt prioritair te maken i.p.v. potentieel.
Voortgang (stoplicht)	Verwachte aanvraag Hoofddorp 2023.

Projectnaam	**Buitenpoorten**
Doel	Verbeteren kwaliteit leefomgeving, optimaliseren ketenreis.
Budget PNH	Nog onbekend.
Prioritering	Potentieel project Investeringagenda
Rol PNH	Aanjager
Bijdragen en betrokken partners	Gemeenten van (potentiële) Buitenpoorten, NS, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Instituut voor Natuureducatie (IVN)
(beoogd) resultaat	Het verbeteren van de leefkwaliteit in de regio door middel van een goed bereikbaar landschap dankzij openbaar vervoer. Voor stedelingen/bewoners is het belangrijk dat de natuurgebieden beter ontsloten worden door middel van bijvoorbeeld betere fiets- en wandelpaden en betere bewegwijzering. De ontwikkeling van Buitenpoorten biedt kansen voor het herinrichten van het stationsgebied.
Ontwikkelingen	Bussum Zuid: Er wordt een marketing-/programmeringsstrategie opgesteld door IVN. Ook wordt samen met NS gekeken naar de mogelijkheden om een pad naar de natuur aan te leggen over de nieuwe P+R. Vooralsnog is hiervoor budget gereserveerd uit de reserve groen. Het is nog niet bekend hoe hoog de kosten zijn en of een beroep op het OV-fonds wordt gedaan. Castricum**:** de gemeente heeft plannen om het stationsgebied tot buitenpoort te ontwikkelen. Het betreft maatregelen als wandel- en fietsroutes naar duinen, Huis van Hilde, bewegwijzering, een informatiepunt, het opstellen van een marketingstrategie (conform handboek Buitenpoorten). Hiervoor heeft de gemeente een aanvraag gedaan voor het Investeringsbudget Landschapsversterking (Landschapsfonds). Er moet nog een maatregelenpakket worden opgesteld, op basis waarvan de daadwerkelijke kosten duidelijk worden. Wormerveer/Zaanse Schans: voor buitenpoort Wormerveer en toeristische poort Zaanse Schans is in de verkenningsfase een issue-analyse gemaakt, om te kijken wat de opgaven en kansen zijn om deze poorten in samenhang met elkaar te ontwikkelen. Er is nog niet gestart met de volgende fase van planvorming. Santpoort Noord: de gemeente Velsen heeft aangegeven op korte termijn

	geen middelen vrij te kunnen maken voor het uitvoeren van het (gezamenlijk met partners opgestelde) landschapsplan voor buitenpoort Santpoort Noord.
Voortgang (stoplicht)	Niet van toepassing (Financiering vooralsnog uit budgetten Groen en MRA Landschap)

Projectnaam	**Duivendrecht**
Doel	Optimaliseren ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving.
Budget	Nog niet bekend.
Prioritering	Potentieel project Investeringsagenda
Rol PNH	Stimulerende en kennisrol. Leveren van expertise (duurzaamheid, openbare ruimte en het optimaliseren van de ketenreis) en mogelijk het leveren van een bijdrage voor de realisatie van de plannen.
Bijdragen en betrokken partners	De gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam, ProRail, NS, Vervoerregio Amsterdam (VRA) en Bureau Spoorbouwmeester zijn betrokken. In deze eerste fase hebben alle partners financieel bijgedragen aan het opstellen van een Ruimtelijk Functioneel Ontwerp. Toekomstige investeringen zijn nog niet aan aan de orde, de planvorming is nog niet zo concreet. Op dit moment worden de no-regret maatregelen in kaart gebracht.
(beoogd) resultaat	Een station(somgeving) die past bij de ambities van de Nieuwe Kern.
Ontwikkelingen	Op dit moment wordt gewerkt aan een Ruimtelijk-Functioneel Ontwerp voor het stationsgebied. Binnen het knooppunt worden circa 4500 woningen gebouwd (Nieuwe Kern), waarmee het station van een overstapmachine met name een herkomststation wordt. Door middel van het Ruimtelijk Financieel Ontwerp is onderzocht wat mogelijk/nodig is om dit knooppunt te optimaliseren.
Voortgang (stoplicht)	Verwachte aanvraag eind 2022

Projectnaam	P+R Muiden
Doel	Optimaliseren ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom busknoop, verbeteren ruimtelijke kwaliteit op de knoop zelf en in de omgeving
Budget	Nog niet bekend
Prioritering	Potentieel project Investeringsagenda
Rol PNH	Stimulerende en kennisrol. Leveren van expertise (duurzaamheid, openbare ruimte en het optimaliseren van de ketenreis) en mogelijk het leveren van een bijdrage voor de realisatie van de plannen
Bijdragen en betrokken partners	Betrokken partners, gemeente Gooise Meren ,Almere, Regio Gooi- en Vechtstreek en PNH, hebben nog geen bijdragen gereserveerd. Op 13 oktober 2021 wordt het vervolg besproken en sluiten de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam mogelijk ook aan als partners.
(beoogd) resultaat	Een goed functionerende multimodale-Hub, die de regio ontsluit en een poort vormt tot Amsterdam.
Ontwikkelingen	Rondom de knoop (1200m) komen circa 4000 woningen (De Krijgsman in Muiden en woningbouw in Weesp). Sinds Q3 2021 rijdt de HOV-lijn Zuidas-Huizen. Verder heeft de gemeente Amsterdam plannen voor een HOV verbinding vanaf IJburg naar Weesp via de P+R. Zo wordt de knoop steeds verder versterkt als overstappunt, met vier bestemmingen in Amsterdam (Amstel, Bijlmer, Zuidas en IJburg) en richting Almere. Het project staat op de uitvoeringsagenda van SBAB 2022/2023. Er wordt momenteel een onderzoek gedaan naar de potentie van de P+R, inclusief investeringsbereidheid (afronding Q4 2021). Vervolgens zullen in 2022 de plannen verder uitgewerkt worden tot een ontwerp met sluitende businesscase.
Voortgang (stoplicht)	Verwachte aanvraag in Q3 2022

Projectnaam	Regionale ontwikkelagenda
Doel	Optimaliseren ketenreis, verbetering kwaliteit leefomgeving stationsgebied, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden.
Budget PNH	€2.000.000
Prioritering	Onderdeel Bestedingsplan OV-fonds, niet opgenomen op Investeringsagenda.
Rol PNH	Kennis- en stimulerende rol.
Bijdragen en betrokken partners	NS en Provincie Noord-Holland werken, samen met de regio's, aan de Regionale Ontwikkelagenda. NS heeft aangegeven € 2 miljoen beschikbaar te willen stellen voor maatregelen in Noord-Holland Noord (boven het Noordzeekanaal) op het gebied van de bereikbaarheid van het OV, goede overstapmogelijkheden (trein, bus, fiets) en het verbeteren van stationsomgevingen. De provincie reageert positief op het verzoek van de NS om hiervoor ook € 2 miljoen te reserveren.
(beoogd) resultaat	Projectmatige inzet van de middelen voor maatregelen die voortkomen uit de Regionale Ontwikkelagenda tbv het optimaliseren van knooppunten en verbeteren van het deur-tot-deur vervoer (ketenreis).
Ontwikkelingen	De in ontwikkeling zijnde (of geactualiseerde) regionale strategieën voor de Zaancorridor, de Kennemerlijn, de Gooicorridor en de Hoornse Lijn worden onderdeel van de Regionale Ontwikkelagenda, maar ook de Helderse Lijn en de Westfriese Lijn (start eind 2021/begin 2022) zullen hierin worden opgenomen. In de ontwikkelagenda worden maatregelen op het gebied van OV bereikbaarheid, ketenmobiliteit (deur-tot-deur reis) en knooppuntontwikkeling opgenomen en wordt het wensbeeld van het Regionale OV-Toekomstbeeld als richtpunt genomen. De agenda wordt in samenwerking met de betreffende regio's en partijen als NS en ProRail opgesteld. Eind 2021 wordt een eerste maatregelenpakket, voortvloeiend uit de actieprogramma's ter besluitvorming voorgelegd aan GS.
Voortgang (stoplicht)	GS besluit Reservering 28 september 2021 Eind 2021 GS besluit maatregelenpakket.

Projectnaam	Hub en OV-concessie ontwikkeling Noord-Holland
Doel	Optimaliseren OV en ketenreis
Budget	Nog niet bekend.
Prioritering	Potentieel project Investeringsagenda
Rol PNH	Stimulerende en kennisrol. Leveren van expertise (duurzaamheid, openbare ruimte en het optimaliseren van de ketenreis) en mogelijk het leveren van een bijdrage voor de realisatie van de plannen. Vanuit de concessies komt steeds meer aandacht voor het creëren van sterke lijnen, waar vervolgens een sterker OV-product aan gekoppeld kan worden.
Bijdragen en betrokken partners	Alle projecten worden met betrokken gemeenten en overige overheden uitgevoerd.
(beoogd) resultaat	Verder versterken van het OV-product in de concessies van Noord-Holland.
Ontwikkelingen	Met de nieuwe consessie in de Gooi &Vechtstreek ontstaat een HOV netwerk vanuit de regio richting Amsterdam. De provincie zet in op een aantal sterke knopen op deze lijn, zoals het busstation Huizen, knooppunt Crailo en P+R Muiden. Voor Huizen is een subsidie buiten uitvoering gecreerd (€ 2,2 miljoen opgenomen in begroting , toekenning verwacht in 2022 bij uitvoering), om de ontwikkeling van de HOV binnen Huizen te ondersteunen. Bij knooppunt Crailo is samengewerkt aan een nieuw ontwerp van de busknoop, in relatie tot twee woningbouwlocaties (buurtschap Crailo en Tergooi ziekenhuis, total 1200 woningen). Voor deze plannen is nu een Woningbouwimpuls (WBI) aanvraag gedaan. Het gaat om een aanvraag van 14 miljoen. Bij toekenning van de WBI wordt een aanvraag bij de proivincie verwacht van 3,75 miljoen. Dit bedrag is nog niet gedekt. Vanuit Noord-Holland Noord wordt ook gekeken naar het meer strekken van lijnen en het creëren van optimale haltes (met name rond Alkmaar). In 2022 wordt gekeken in hoeverre de uitvoering van het regional OV toekomstbeeld (ROVT) hier een rol in kan spelen. Bouwstenen die benoemd zijn in het ROVT zijn ‘sternet Alkmaar’ en de HOV lijnen Hoorn-Medemblik en Hoorn-Wervershoof. Langs deze lijnen wordt gedacht aan haltes met goede voorzieningen, zodat deze aantrekkelijk zijn, ook op wat grotere afstand. Hier liggen ook koppelkansen met Mobipunten en smart

	mobility. Rondom de concessie Haarlem-IJmond wordt gewerkt aan de uitwerking van de HOV verbinding Haarlem-Amsterdam/Schiphol. Deze studie kan, samen met de ontwikkelingen van de OV-knooppunten binnen Haarlem tot flinke ontwikkelingen leiden in de regio. De studie naar de HOV, die vanuit het Regionaal OV-toekomstbeeld is opgepakt, wordt in oktober 2021 afgerond.
Voortgang (stoplicht)	• Verwachte aanvraag Crailo: Q1 2022 • Verwachte aanvraag Noord-Holland Noord: eind 2022 • Verwachte aanvraag Studie Haarlem-Amsterdam/Schiphol: oktober 2021

Procesbudget

Nadere onderzoeken Regionaal OV Toekomstbeeld 2040

Aanleiding
Eind 2019 is het regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT) vastgesteld. Het ROVT omvat een voorkeursnetwerk in 2040 dat bestaat uit diverse ambities 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. Nader onderzoek naar deze ambities is gestart. Vanuit het OV Fonds Bestedingsplan zijn hiervoor onderzoeks- en procesmiddelen beschikbaar.

Aanpak regionale ambities ROVT
Voor de regionale HOV ambities (bus en tram) uit het ROVT zijn de OV autoriteiten aan zet. Omdat niet alle ambities tegelijkertijd geïnitieerd kunnen worden, is bepaald wat als eerste wordt gedaan. Zo is in Noord-Holland de ‘Onderzoeksagenda vervolg ROVT’ opgesteld en begin maart 2021 vastgesteld door Provinciale Staten. De eerste stap is een onderzoek dat zich focust op verbindingen in de IJmond en Zuid-Kennemerland met Amstelland Meerlanden en de zuidkant van Amsterdam. Hierbij speelt de corridor Haarlem Schiphol/Amsterdam een centrale rol. Dit onderzoek is in maart 2021 van start gegaan. Eind 2021 wordt het resultaat verwacht. Daarnaast is per 11 juli 2021 de nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek gestart. In die concessie zijn twee spitslijnen geïntroduceerd: de lijn Huizen naar Amsterdam Zuid (lijn 221) en de lijn Huizen – Uitrecht Uithof (lijn 200). Beide lijnen zijn (deels) voorlopers van de ambities voor die verbindingen die ook in het ROVT worden benoemd.

Doorkijk naar 2022
In 2022 gaan we aan de slag met ambities uit het ROVT in Noord-Holland Noord. Specifiek de regio Alkmaar en in West-Friesland. Ook blijven we in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond werken aan de ambities, bijvoorbeeld met de nadere uitwerking van het onderzoek corridor Haarlem

Schiphol/Amsterdam. Procesbudget voor de nadere onderzoeken is beschikbaar vanuit het OV Fonds Bestedingsplan.

Tot slot
In de onderzoeksagenda ROVT staat dat jaarlijks de voortgang van de onderzoeksagenda wordt teruggekoppeld aan Provinciale Staten door middel van een rapportage. Deze rapportage volgt in Q4-2021. Meer specifiek wordt dan ingegaan op de opgepakte onderzoeken van 2021.

OV-knooppunten
Om gemeenten te kunnen ondersteunen bij knooppuntontwikkeling, is binnen het OV-fonds voor de periode 2019-2023 een budget van €1,1 miljoen vrij gemaakt voor proceskosten. Dit budget wordt aangewend voor innovatie, kennis- en instrumentontwikkeling, het stimuleren/ondersteunen van gemeenten bij de ontwikkeling van hun knooppunt (inzet van kennis, onderzoek en procesinstrumenten, bijvoorbeeld bij het verbinden van partijen, het formuleren van de opgaven en het opstellen van gebiedsvisies).

7. Voorstel voor actualisatie

De ontwikkelingen zoals genoemd bij de voortgang van de projecten leidt tot het volgende voorstel voor aanpassing van de investeringsagenda:

1. Bij prioritair project stationsgebieden Alkmaar, knooppunt Alkmaar-Noord te behouden maar knooppunt Alkmaar Centrum naar potentiele projecten te verplaatsen.
2. Het potentiële project Hoofddorp te verplaatsen naar de prioritaire projecten en buitenpoort Sandpoort Noord te verwijderen uit de potentiële projecten.
3. Het project Kogerveld van de vorige periode te verwijderen van de investeringsagenda.
4. Bij overige projecten de maatregelen ketenreis Noord-Holland Noord die voortvloeien uit de Regionale Ontwikkelagenda opnemen.

Toelichting

1. Prioritaire projecten
Voor twee van de vier prioritaire projecten is inmiddels een reservering toegekend: de Poort van Hoorn en Hilversum. De verwachting is dat gemeenten Haarlem en Alkmaar begin 2022 volgen.

Wat betreft Alkmaar geldt knooppunt Alkmaar Centrum deze collegeperiode niet tot een aanvraag of een reservering zal komen. Echter, knooppunt Alkmaar-Noord is vergevorderd in de plannen en heeft extra tempo (en kwaliteit) gekregen met de recente komst van de Internationale School.

2. Potentiele projecten
Het potentiele project Hoofddorp, is in versnelling gekomen door de toenemende urgentie i.v.m. o.a. Versnellen Woningbouw, doortrekken Noord-Zuid Lijn, toegekende bijdrage uit het Nationaal Groeifonds en vastleggen van een gezamenlijke ambitie (Spoorboek) met meerdere partijen. Daarom is het voorstel: **Hoofddorp te verplaatsen naar de prioritaire knooppunten.**

Voor wat betreft Buitenpoorten stellen wij voor 1 knooppunt te verwijderen van de investeringsagenda, nl. buitenpoort Santpoort Noord. Als gevolg van de coronacrisis, heeft de gemeente dit project (tot nader orde) stopgezet. Daarom is het voorstel om **Santpoort Noord te verwijderen van de investeringsagenda.** De overige knopen verlopen conform planning/verwachting.

3. Projecten vorige periode
Kogerveld: In de vorige coalitieperiode is een financiële bijdrage geleverd vanuit het budget OV-knooppunten aan deel 1 (van fase 1) van het project. Momenteel wordt gewerkt aan de subsidieprocedure voor deel 2. Hiervoor stond nog €3 miljoen gereserveerd vanuit het budget Versnelling Woningbouw. Verdere projecten binnen Kogerveld zullen niet binnen afzienbare tijd in gang worden gezet. Daarom is het voorstel **Kogerveld van de Investeringsagenda te verwijderen.**

5. Overige projecten
Maatregelen ketenreis Noord-Holland Noord die voortvloeien uit de Regionale Ontwikkelagenda opnemen op de investeringsagenda. Het maatregelenpakket zal naar verwachting eind 2021 door GS worden vastgesteld.

Tot slot
Ook voor overige prioritaire projecten (zie kaart pagina 6) is voortgang gemaakt met integrale planvorming, maar deze zitten nog in de verkennende fase.

Investeringsagenda 2021

1 Prioritaire projecten
- Poort van Hoorn
- Ontwikkelingen Haarlem (station, stedenbouw, HOV-netwerk)
- Stationsgebied Alkmaar-Noord
- Stationsgebied Hilversum
- Stationsgebied Hoofddorp

2 Potentiele projecten
- P&R Muiden
- Buitenpoorten
- Hub en concessie ontwikkeling en Noord-Holland
- Duivendrecht
- Stationsgebied Alkmaar Centrum

3 Overig
- Maatregelen ketenreis NHN boven het Noordzeekanaal voortvloeiend uit de Regionale Ontwikkelagenda