

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland**Datum ingekomen vragen** : 5 oktober 2021**Datum GS-besluit** : 23 november 2021**Vragen nr. 100**

Vragen van **dh. W. Hoogervorst** (SP) en **dh. dr. M.C.A. Klein** (ChristenUnie) over Busstations bij OV-knooppunten

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 5 oktober 2021 door de leden van Provinciale Staten, **dh. W. Hoogervorst** (SP) en **dh. dr. M.C.A. Klein** (ChristenUnie) en, de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN**OV-knooppunten**

In de provincie Noord-Holland zetten we in op het ontwikkelen van OV-knooppunten. Plekken waar bus, tram, metro en/of trein samenkomen, zijn bij uitstek geschikt om te bebouwen met woningen en 'werkplekken'. Dit bevordert het gebruik van het OV en ontmoedigt het gebruik van de auto. Daarmee draagt het bij aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot en komt het tegemoet aan de afspraken gemaakt in het Klimaatakkoord.

Bouwgronden

Rond OV-knooppunten wordt de komende jaren intensief gebouwd; dat is een logisch gevolg van het aantrekkelijk willen maken van deze locaties.

Op een aantal OV-knooppunten is men al flink aan de slag met het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN**Vraag 1:**

Op de website van de provincie Noord-Holland staat een kaart met de 64 OV-knooppunten in onze provincie, waarbij sommige voorzien zijn van veel informatie, en sommige niet.

Kunt u aangeven op welke OV-knooppunten binnen onze provincie men op dit moment concreet plannen in uitvoering brengt tot opwaardering?

Antwoord 1:

Op dit moment hebben we als provincie een stimulerende en kennisrol bij ongeveer 25 knooppunten. Hiervan zijn wij bij 17 knooppunten actiever betrokken (zie kaart p.12 [Programmaplan OV-knooppunten](#)). Daarnaast stellen we samen met gemeenten en partners als NS, ProRail, Vervoerregio regionale strategieën en actieprogramma's op voor 7 corridors (zie ook Stand van zaken Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland, PS 16 februari 2020). Hieruit vloeien

maatregelen voort voor de knooppunten op de betreffende corridors. Dit betreft meer dan bovengenoemde 25 knooppunten.

Vraag 2:

Op basis van welke criteria wordt bepaald welke OV-knooppunten prioriteit krijgen bij een eventuele opwaardering?

Antwoord 2:

Op basis van de volgende criteria prioriteren we de OV-knooppunten:

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

De verschillende verbindingen en corridors van het OV-netwerk lopen door deze opgaven heen. Zie [Bestedingsplan OV-fonds](#) hoofdstuk 4.

Vraag 3:

Speelt de provincie in de procedure tot planvorming rond en bestemming van gronden rond OV-knooppunten een rol?

Zo ja: welke rol is dat? En: op welke basis van welke verordening is dat geregeld?

Zo nee: zou dat niet wenselijk zijn?

Antwoord 3:

Als provincie hebben wij bij knooppuntontwikkeling een stimulerende en kennisrol. Door de inbreng van kennis en het (financieel) bijdragen aan het proces en/of aan de uitvoering kunnen wij samen met partners en stakeholders richting geven aan de invulling van de ruimte binnen een knooppunt en onze belangen inbrengen tijdens het planproces. Hierbij zijn de doelstellingen zoals genoemd in het Bestedingsplan OV-fonds uitgangspunt.

Bestemming van gronden is een bevoegdheid van gemeenten.

Vraag 4:

Positie van het OV rond het OV-knooppunt

Tijdens de halfjaarlijkse presentatie van het ROCOV Noord-Holland, voorafgaand aan de commissievergadering Mobiliteit & Bereikbaarheid van 27 september jl., kwam de problematiek aan de orde rond de positie van ‘busstations’ op OV-knooppunten. Zo was er aandacht voor het OV-knooppunt Hilversum, waar grootse plannen voor zijn. Door bouw- en vestigingsplannen komt echter ‘het busstations’ onder druk te staan – door het woekeren met de ruimte is er uiteindelijk nauwelijks plek voor bushaltes en daarmee voor de doorstroming van het reizigersverkeer.

Bent u op de hoogte van de hierboven beschreven situatie?

Wat vindt GS van deze ontwikkeling?

Antwoord 4:

Wij zijn op de hoogte van de plannen voor het busstation Hilversum. Het is op dit moment aan de gemeente Hilversum en de vervoerder om tot een optimale vormgeving van het busstation te komen. Wij gaven in de voorwaarden van de reserveringsaanvraag subsidie voor het stationsgebied Hilversum aan dat een (functionerend) en toekomstbestendig busstation essentieel is voor het stationsgebied als OV-knooppunt voor nu en in de toekomst. En daarmee bepalend voor de toekenning van de reservering.

Vraag 5:

Een belangrijke factor om als provincie in te zetten op ontwikkeling van OV-knooppunten is het bevorderen van doorstromings- en overstapmogelijkheden voor de OV-reizigers.

Hoe kan de provincie de positie van het OV – op basis van de aspecten ‘bereikbaarheid’, ‘toegankelijkheid’ en ‘beschikbaarheid infrastructuur’ – waarborgen?

Antwoord 5:

Bij gemeenten die in aanmerking komen voor een financiële bijdrage aan proces of uitvoering toetsen we de plannen door onder andere te kijken naar:

- het optimaliseren van het openbaar vervoersnetwerk door het aanleggen van knooppunten waar meerdere vervoerders (bus, trein, fiets) samenkomen;
- het zo snel en comfortabel mogelijk maken van overstappen naar ander vervoer;
- goede (logische) en veilige wandel- en fietsroutes en bijpassende voorzieningen;

Vraag 6:

Uit het verhaal van ROCOV maken wij op dat de positie van de projectontwikkelaars zo sterk is, dat de voorzieningen voor het OV het onderspit dreigen te delven. Zo wordt het aantal bushaltes in Hilversum sterk beperkt en wordt de aantrekkelijkheid van het vlot gebruiken van het OV bedreigd.

In hoeverre is de provincie betrokken bij de plannen rond OV-knooppunt Hilversum in het algemeen en over de positie van het OV in het bijzonder?

Antwoord 6:

Wij zijn betrokken bij de plannen rond het OV-knooppunt Hilversum en hebben functionele eisen (bijv. over aantal bufferplekken, mogelijkheid tot elektrisch laden) meegegeven aan het ontwerp van het busstation. De positie van het openbaar vervoer in Hilversum, ook met de komst van HOV in 't Gooi en de servicebusformule, is een blijvend onderwerp van gesprek en wordt meegenomen in het beoordelen van de definitieve subsidieaanvraag van de gemeente Hilversum.

Vraag 7:

Heeft de provincie een onderhandelingspositie wat betreft het waarborgen van de OV-voorzieningen op OV-knooppunten, zoals in Hilversum?

Zo ja: hoe is dit geregeld?

Zo nee: waarom niet?

Antwoord 7:

Ja, een gemeente komt alleen in aanmerking voor een financiële bijdrage (subsidie) uit het OV-fonds als haar plannen voldoen aan de uitgangspunten en doelstellingen van het Bestedingsplan OV-fonds.

Vraag 8:

Is GS bereid de in (7) bedoelde zeggenschap op korte termijn te regelen, volgens de daartoe bestaande procedures?

Antwoord 8:

Ja, de kaders voor financiële bijdragen aan knooppuntontwikkelingen zijn vastgesteld in het door GS en PS vastgelegde Bestedingsplan OV-fonds.

Vraag 9:

Wanneer we, als voorbeeld, de nieuwe situatie op station Utrecht Centraal – weliswaar niet binnen onze provinciegrenzen vallend – beschouwen, dan is halteren de stads- en regiobussen op een nieuwe plek, half verscholen onder het stationsgebouw. In sommige gevallen moeten reizigers bij overstappen honderden meters lopen om de aansluiting te kunnen halen. Het busperron is hier namelijk uitgesmeerd over een langgerekte oppervlakte.

Acht GS een situatie als bij Utrecht Centraal wenselijk voor een OV-knooppunt in onze provincie? Graag een toelichting.

Antwoord 9:

Of dit wenselijk is hangt af van verschillende factoren. Knooppuntontwikkeling betreft meestal grote integrale ontwikkelingen, waarbij meerdere opgaven spelen. Dit heeft invloed op verschillende groepen mensen waarbij verschillende organisaties betrokken zijn. Bij ieder knooppunt is de planvorming maatwerk en afhankelijk van verschillende factoren die in samenhang met elkaar moeten worden bekeken.