

Monitor OV-knooppunten

April 2016

Inhoudsopgave

1.	Ambitie en context	4
1.1	Programma OV-knooppunten.....	4
1.2	Visie programma	4
1.3	Strategische doelstellingen (inhoudelijk).....	5
	Doelstelling 1	6
	Doelstelling 2	7
	Doelstelling 3	7
	Doelstelling 4	8
1.4	Relatie doelstellingen met uitgangspunten <i>Maak Plaats!</i>	9
1.5	Aanleiding & doel monitor.....	10
1.6	Aanpak monitor	10
1.7	Methodiek.....	11
1.8	Leeswijzer.....	12
2.	Ontwikkelingen op netwerkniveau.....	13
2.1	Synergie tussen knooppunten.....	13
2.2	Schakel in deur-tot-deur reis.....	15
2.3	Beter benutten bestaande ruimte	26
2.4	Stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in stad of dorp.....	39
2.5	Conclusie	41
3.	Zaancorridor	43
3.1	Beter benutten bestaande ruimte	43
3.2	Funciemenging	55
3.3	In- en uitstappers	55
3.4	Conclusie	57

Bijlagenoverzicht

Bijlage 1: Methodieken en selectiecriteria	60
1.1 Methodiek	60
1.2 Bronvermelding indicatoren	60
1.3 Selectiecriteria voorzieningen	61
Bijlage 2: Toelichting inventarisatie woningbouwplannen	62
Bijlage 3: Overzicht doelstellingen, <i>outcome</i> en <i>output</i> -indicatoren	64
Bijlage 4: Gegevens per knooppunt	66
4.1 In- en uitstappers trein per station (2012-2014)	66
4.2 Modal split naar aantal verplaatsingen per persoon per dag (2012-2014).....	68
4.3 Inwoners en banen per OVK (2012-2014).....	69
4.4 Lokale functiemenging per OVK (2012-2014).....	71
4.5 Gerealiseerde aantal woningen per OVK (2005-2014).....	73
4.6 Netto plancapaciteit wonen per OVK naar planstatus (2015-2040).....	75
4.7 Plancapaciteit wonen per OVK naar periode (2015-2040).....	77
4.8 Netto oplevering bvo op kantoorlocaties per OVK (2012-2014)	79
4.9 Kantoorvoorraad en –leegstand per OVK (peildatum 1-1-2015).....	80
4.10 Plancapaciteit kantoren per OVK (2015-2040)	81
Bijlage 5: Gegevens per gemeente	82
5.1 Gerealiseerde aantal woningen per gemeente (2005-2014)	82
5.2 Plancapaciteit wonen per gemeente (2015-2040)	84
5.3 Netto plancapaciteit wonen per gemeente naar planstatus (2015-2040).....	86
5.4 Netto oplevering bvo op kantoorlocaties per gemeente (2012-2014).....	87
5.5 Kantoorvoorraad en –leegstand per gemeente (peildatum 1-1-2015).....	88
5.6 Plancapaciteit kantoren per gemeente (2015-2040).....	89

1. Ambitie en context

1.1 Programma OV-knooppunten

Het programma OV-knooppunten (OVK) is één van de uitvoeringsprogramma's van de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040. De provincie Noord-Holland streeft met haar structuurvisie en bijbehorende verordening naar compacte en bereikbare steden met groene ruimte tussen de steden. Het doel daarvan is het verbeteren van het vestigings- en leefklimaat.

Met het programma OV-knooppunten zet de provincie in op het intensiever gebruiken van de bestaande stad, het behouden van het waardevolle cultuurlandschap en het beter benutten van de infrastructuur of het vervoersnetwerk.

1.2 Visie programma

Ruimte in Noord-Holland is schaars en de beperkingen zijn talrijk. De stationsomgevingen langs de Noord-Hollandse spoorlijnen of corridors bieden mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en daarmee ook voor de groeiende woningbehoefte.

Door te kiezen **voor** knooppunten (prioriteren van ruimtelijke ontwikkelingen nabij stationslocaties), benutten we de bestaande ruimte in het stedelijk gebied en de (investeringen) in het bestaande OV-netwerk (inclusief het spoor) zo goed mogelijk en dragen we bij aan het behoud van het landschap. De betere benutting van de stationsomgevingen vergroot ook het reizigerspotentieel: meer activiteiten in de stationsomgeving in combinatie met een goede bereikbaarheid leiden tot meer reizigers en een betere benutting van de capaciteit op het spoor. We dragen daarmee ook bij aan het vergroten van de keuzemogelijkheden binnen het *daily urban system*; OV, auto, fiets, lopen of een combinatie.

Daarnaast willen we dat stationsomgevingen betekenisvolle plekken zijn in dorpen en steden. Aantrekkelijk voor die inwoners die graag willen wonen op goed bereikbare plekken. Aantrekkelijk voor mensen om te werken, te verblijven en te ontmoeten, voor ondernemers en bedrijven om zich te vestigen. Tegelijkertijd zijn knooppunten een belangrijke schakel in de deur- tot- deur reizen die mensen maken naar hun werk, voorzieningen en recreatieve en toeristische bestemmingen. Naast goed functionerende overstapmachines zijn stations een entree van de stad of dorp.

Bovendien kiezen we **tussen** knooppunten (afstemmen van ruimtelijke programma's en het prioriteren van investeringen), want diversiteit draagt bij aan het beter functioneren van de corridor. Dit doen we door goed in te spelen op de eigen identiteit van de knooppunten en het stedelijk gebied waarin ze liggen, de marktvrage, de ruimtelijk-economische potentie en de onderlinge samenhang tussen knooppunten. Hierdoor ontstaan betekenisvolle corridors die meer bieden dan de som der delen. Elk knooppunt levert zo zijn eigen unieke bijdrage aan de metropool en Noord-Holland.

De complexiteit van knooppuntontwikkeling maakt dat partijen elkaar nodig hebben. Een gemeente, een investeerder of een vervoerder krijgt knooppuntontwikkeling niet in zijn eentje van de grond.

Goede samenwerking tussen overheden, vervoerders, bedrijven en instellingen is daarom cruciaal om bijvoorbeeld ruimtelijke plannen, investeringen en keuzes op elkaar af te stemmen.

1.3 Strategische doelstellingen (inhoudelijk)

Op basis van de visie is een aantal samenhangende doelstellingen geformuleerd. Om te kunnen meten in welke mate de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen een bijdrage leveren aan de doelstellingen, is een verdere vertaalslag nodig naar meetbare en geoperationaliseerde doelen¹.

Op knooppuntniveau worden de te nemen acties en maatregelen zichtbaar. Dit betekent echter niet dat de hogere schaalniveaus (netwerk- en corridorniveau) niet relevant zijn. Integendeel, er bestaat juist een wisselwerking tussen de verschillende niveaus. Maatregelen op knooppuntniveau hebben hun uitwerking op netwerk- en/of corridorniveau, terwijl afspraken op corridorniveau kunnen doorwerken op knooppuntniveau. De hier genoemde strategische doelstellingen hebben betrekking op het netwerkniveau².

Hieronder wordt voor iedere doelstelling een korte beschrijving gegeven met daarin de opgave of het probleem en vervolgens de maatregel of oplossing die nodig is om te kunnen voldoen aan de opgave. In de bijlage³ wordt uitgebreider ingegaan op de operationalisatie, de beoogde maatschappelijke resultaten (*outcome*) en hoe de doelstellingen gemeten kunnen worden met behulp van *output*-indicatoren.

¹ De drie procesmatige doelstellingen zijn niet geoperationaliseerd en daarom niet meegenomen in deze monitor.

² Op corridorniveau kunnen (in de uitvoeringsprogramma's) meer specifieke doelstellingen worden afgesproken aangezien niet iedere corridor dezelfde opgaven heeft.

³ Zie bijlage 3 voor een volledig overzicht van de inhoudelijke doelstellingen, operationalisatie en bijbehorende *outcome* en *output*-indicatoren.

Doelstelling 1

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling
Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau	Het vastleggen en uitvoeren van (regionale) afspraken op het gebied van wonen, werken, recreatie en voorzieningen, rekening houdend met het identiteitsprofiel van de knooppunten. Bijvoorbeeld: minimaal 50% van de nieuwe woningen rondom OV-knooppunten realiseren (vast te leggen in de RAP's).

Wanneer gemeenten ten aanzien van de functionele programmering geen rekening houden met elkaar en de marktvrage, ontstaat er bij een beperkte vraag, een overschot aan vergelijkbaar aanbod met schadelijke concurrentie als gevolg. Een goede afstemming van functionele programma's tussen knooppunten zorgt er voor dat knooppunten complementair aan elkaar kunnen zijn en daarmee het netwerk als geheel versterken (i.e. kiezen tussen knooppunten). Ook wordt niet altijd rekening gehouden met de identiteit die een bepaalde plek heeft. Hierdoor bestaat het risico dat het nieuw te ontwikkelen programma niet goed aansluit bij de huidige identiteit.

Deze doelstelling beoogt het bereiken van meer diverse en elkaar aanvullende knooppuntmilieus, zowel qua identiteit als functionele programmering (wonen, werken, leren, recreëren). Hierdoor worden stationsomgevingen betekenisvolle plekken. Om de kans op overaanbod of krapte op het regionale schaalniveau zo veel mogelijk te beperken, is het nodig dat gemeenten van elkaar weten welk programma zij willen realiseren en dit vervolgens op een regionaal schaalniveau afstemmen. Ten aanzien van de programmering van wonen, kantoren en detailhandel kunnen de besluiten in al bestaande bestuurlijke gremia genomen worden zoals de Regionale Actieprogramma's Wonen (RAP's), de Uitvoeringsstrategie Plabeka (Platform Kantoren en Bedrijventerreinen) en de regionale detailhandelsvisies. Op het gebied van de overige voorzieningen ontbreekt op dit moment specifiek provinciaal beleid; wel moet in het geval van voorzieningen buiten BBG nut en noodzaak worden aangetoond. De provincie wil kunnen sturen op ontwikkelingen die de openheid van het landelijk gebied (negatief) kunnen beïnvloeden⁴.

⁴ Zie artikel 14 en 15 van de 'Provinciale Ruimtelijke Verordening per 15 januari 2016'.

Doelstelling 2

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling
Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren <i>first- and last mile</i>: Een snelle en veilige route van/naar het station. → <i>aanpak van de meest urgente fietsknooppunten</i> • Versoepelen functioneren als overstapmachine: Een stationsgebied waar de modaliteiten goed op elkaar aansluiten dankzij een logische inrichting en afstemming van dienstregelingen . → <i>verbetering van de overstap (inrichting en dienstregeling) op een aantal stationslocaties</i> • Vergroten keuzevrijheid: Het ov als een gelijkwaardiger alternatief voor de auto. → <i>vergroten van het aantal te bereiken werknemers, klanten, banen of voorzieningen vanaf de stations</i>

Een treinreis is altijd onderdeel van een keten: je gaat bijvoorbeeld met de fiets of bus naar het station, pakt daar de trein, en loopt vervolgens naar je bestemming. De stationsomgeving vervult zowel in het voor- als natransport een belangrijke functie als schakel tussen het lokale (*first and last mile*) en regionale (trein) schaalniveau. De schakelfunctie werkt alleen niet altijd even optimaal door bijvoorbeeld onduidelijke of onveilige routes naar/van het station, te weinig fietsenstallingen, lange overstaptijden etc.

Vanuit het programma OV-knooppunten zijn drie elementen van belang met betrekking tot deze doelstelling. Ten eerste gaat het om de *first- and last mile* van de deur-tot-deur reis. Op dit terrein valt nog veel winst te behalen door het verbeteren van de reistijd, kwaliteit en veiligheid van de verschillende routes van en naar het station. Daarnaast is het belangrijk dat de schakels goed functioneren als overstapmachine. Dit betekent een stationsgebied waar de modaliteiten goed op elkaar aansluiten dankzij een logische ruimtelijke inrichting, maar ook een goede afstemming van dienstregelingen. Ten derde beoogt deze doelstelling meer keuzevrijheid tussen de verschillende modaliteiten. In het bijzonder moet het OV een gelijkwaardiger alternatief voor de auto worden.

Doelstelling 3

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling
Beter benutten bestaande ruimte rond stationsomgevingen	Een intensiever gebruik van stationsomgevingen <ul style="list-style-type: none"> • <i>Een toename van het aantal inwoners</i> • <i>Een toename van het aantal werknemers</i> • <i>Een toename van het aantal bezoekers (en hun verblijfsduur)</i> • <i>Een toename van het aantal leerlingenplaatsen</i>

De ruimte rondom het station kan nog beter worden benut. Zo wordt de bestaande bebouwing niet altijd even efficiënt gebruikt en is de oriëntatie op het openbaar vervoer en langzaam verkeer vaak beperkt. Het on(der)benut laten van binnenstedelijke ontwikkelingsmogelijkheden kent het risico van een afnemend draagvlak van stedelijke voorzieningen en openbaar vervoer, en daarmee een afname van de leefbaarheid.

Stationsomgevingen zijn bij uitstek de plekken om in te zetten op ruimtelijke ontwikkeling, door hun bereikbaarheid, hun gunstige ligging in de stad en de recente investeringen in de infrastructuur. Het beter benutten van stationsomgevingen vraagt van gemeenten om te kiezen **voor** knooppunten. Dit betekent dat ontwikkelingen nabij een OV-knooppunt voorrang moeten krijgen op ontwikkelingen op grotere afstand van een OV-knooppunt. Een efficiënter gebruik van stationsomgevingen wil overigens niet zeggen dat overal hoogbouw moet verrijzen of alle beschikbare open ruimte moet worden volgebouwd; ook transformatie en herstructurering behoren tot de mogelijkheden. Het gaat nadrukkelijk om maatwerk per station. Afhankelijk van de lokale context en de vraag moet gekeken worden welk type ruimtelijke ontwikkeling waar het beste past. Daarbij gaat het om meer dan alleen woningbouw.

Doelstelling 4

Strategische doelstelling	Operationele doelstelling
Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven	Afspraken over een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde) van stationsomgevingen

De (ruimtelijke) kwaliteit van stationsomgevingen laat vaak te wensen over. Veel van deze gebieden zijn onderhevig aan veroudering, kampen met leegstand en incurante bebouwing, en hebben een openbare ruimte die weinig uitnodigt tot ontmoeten en verblijven. De opgave is om OV-knooppunten aantrekkelijker en leefbaarder te maken zodat het aantrekkelijke plekken worden waar mensen graag willen wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

De kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte zijn hierbij cruciaal. Deze moet veiliger, overzichtelijker en aantrekkelijker gemaakt worden; dit in samenhang met aantrekkelijke loop- en fietsroutes (doelstelling 2) en een goede programmering van stedelijke functies en activiteiten (doelstellingen 1 & 3). Hierdoor worden stationsomgevingen levendige plekken waar mensen graag gebruik van willen maken.

1.4 Relatie doelstellingen met uitgangspunten *Maak Plaats!*

In *Maak Plaats!* staan tien uitgangspunten voor een integrale knooppuntenstrategie geformuleerd, die de leidraad vormen voor het beleid van de provincie. Nu *Maak Plaats!* zijn vervolg heeft gekregen in het programma OV-knooppunten is een nadere verdieping nodig naar strategische doelstellingen (vier inhoudelijk en drie procesmatig). De tien uitgangspunten van *Maak Plaats!* (zie kader) zijn geïntegreerd in de vier inhoudelijke doelstellingen:

Visie OV-knooppunten	Strategische doelstellingen	Uitgangspunten <i>Maak Plaats!</i>
Behoud landschap én voldoen aan de enorme woningbouwopgave	3) Beter benutten bestaande ruimte rond stationsomgevingen	1, 2, 3, 4, 5, 7
Beantwoorden aan de woonvraag én infrastructuur beter benutten	2) Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis	1, 8, 9 en 10
	3) Beter benutten bestaande ruimte rond stationsomgevingen	1, 2, 3, 4, 5, 7
Stations aantrekkelijke locaties én toegangspoorten voor wonen, werken, en recreëren	2) Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis	1, 8, 9 en 10
	4) Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven	5,6,7 en 10
Betekenisvolle corridors en knooppunten	1) Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau	1, 5 en 9
	4) Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven	5, 6, 7 en 10
Samenwerking is cruciaal	5) Benutten van samenwerkingsverbanden op netwerkniveau	Nvt
	6) Waar nodig initiëren van samenwerkingsverbanden en coalities op corridorniveau	
	7) Faciliteren van samenwerkingsverbanden op knooppuntniveau door kennis en instrumenten beschikbaar te stellen	

Uitgangspunten *Maak Plaats!*

1. Frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling versterken elkaar
2. Minimaal 50% van de nieuwe woningen rondom OV-knooppunten realiseren
3. Voorrang voor de bestaande plannen binnen BBG rondom OV-knooppunten
4. BBG-contour en OV-knooppuntenstrategie op elkaar afstemmen
5. Terugdringen van leegstaande kantoren op plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn
6. Inzetten op kwaliteitsverbetering van werkmilieus op de best bereikbare locaties
7. Regionale voorzieningen bij voorkeur op multimodaal bereikbare locaties
8. De overstap tussen vervoermiddelen verbeteren
9. Ontwikkelen van toegangspoorten naar het landschap
10. Maak Plaats!

1.5 Aanleiding & doel monitor

In *Maak Plaats!* wordt gesteld dat knooppuntontwikkeling jaarlijkse monitoring behoeft om na te gaan wat de effecten zijn van het knooppuntenbeleid. Het doel van de monitor OV-knooppunten is daarom het meten van de voortgang van de verschillende (operationele) doelstellingen en gewenste maatschappelijke *outcome*. De monitor kan bovendien helpen bij het signaleren van knelpunten en opgaven.

De functie van deze eerste monitor beperkt zich tot het laten zien van de ontwikkelingen en resultaten die sinds de publicatie van *Maak Plaats!*⁵ hebben plaatsgevonden rondom OV-knooppunten. Het is op dit moment niet mogelijk de operationele doelstellingen goed te kunnen meten, omdat een aantal benodigde output-indicatoren niet beschikbaar is.

1.6 Aanpak monitor

Dit is de eerste editie van de monitor OV-knooppunten en is daarmee een nulmeting. Het streven is om jaarlijks een publicatie uit te brengen. Vanwege de beperkte beschikbaarheid aan informatie is het op dit moment nog niet mogelijk om elk van de geoperationaliseerde doelstellingen volledig in beeld te brengen. Om deze reden is de monitor een instrument in ontwikkeling en gaat het uit van het *learning by doing*-principe: volgende versies worden waar nodig aangevuld en aangescherpt.

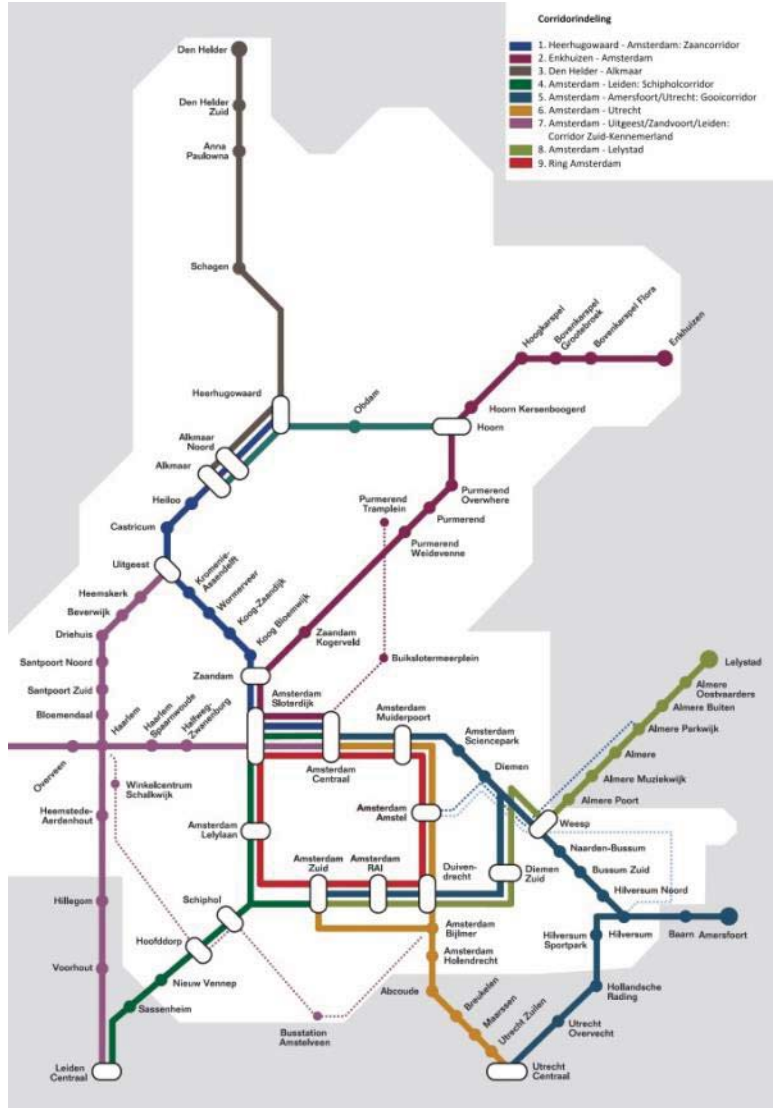
Het meest wenselijk is om het programma OV-knooppunten aan de hand van het maatschappelijk rendement te kunnen toetsen. Om goede uitspraken te kunnen doen over deze *outcome*, moet echter eerst het aantal *output*-indicatoren waarover informatie beschikbaar is, stapsgewijs uitgebreid worden. Deze monitor richt zich daarom op die *output*-indicatoren waarover momenteel wél informatie beschikbaar is. Door deze in samenhang te bekijken, kan een (beperkte) indicatie gegeven worden van de voortgang van de operationele doelstellingen.

In deze eerste versie wordt gekeken naar de voortgang op netwerkniveau en de ontwikkelingen langs de Zaancorridor⁶ (zie figuur 1). De ontwikkelingen op knooppuntniveau worden niet afzonderlijk geanalyseerd om deze monitor zo compact mogelijk te houden. Het volgende hoofdstuk gaat in op de mate waarin een indicatie gegeven kan worden over de voortgang van de doelstellingen.

⁵ Maak Plaats! (2013) was een eenmalige inventarisatie van de kansen en knelpunten voor alle zestig treinstations en vier regionale busstations in Noord-Holland.

⁶ De andere corridors worden nog niet apart geanalyseerd omdat deze op dit moment geen of pas sinds kort actieve inzet vergen.

Figuur 1 Corridoroverzicht Noord-Holland



1.7 Methodiek

Om een vergelijking met de analyse uit *Maak Plaats!* mogelijk te maken, is gekozen voor dezelfde methodieken en selectiecriteria (zie bijlage 1). Het jaar 2012 wordt hierbij als basisjaar aangehouden. In *Maak Plaats!* nam het vlindermodel een prominente plek in als conceptueel model om de verschillende opgaven en kansen per corridor te signaleren. Er is bewust voor gekozen om het vlindermodel niet ieder jaar van een update te voorzien, omdat de meeste ontwikkelingen te weinig zichtbare impact hebben op de zes kenmerken van het vlindermodel (i.e. langzaam verkeer, ov, weg, intensiteit, nabijheid, menging).

1.8 Leeswijzer

De monitor heeft de volgende opbouw:

- In hoofdstuk 2 zijn per doelstelling de bijbehorende ontwikkelingen op netwerkniveau in beeld gebracht. Bij iedere doelstelling wordt, waar mogelijk, een conclusie en vooruitblik gegeven.
- In hoofdstuk 3 wordt hetzelfde gedaan voor de Zaancorridor.
- Beide hoofdstukken worden afgesloten met een conclusie waarin de verschillende doelstellingen, waar mogelijk, in samenhang besproken worden.
- In bijlagen 1 en 2 wordt een toelichting gegeven op de gebruikte methodieken en datamateriaal.
- In bijlage 3 volgt een overzicht met daarin de strategische en operationele doelstellingen, *outcome* en *output*-indicatoren.
- In bijlage 4 en 5 worden de ontwikkelingen op knooppunt en gemeenteniveau in tabelvorm weergegeven. Deze gegevens worden niet apart geanalyseerd.

2. Ontwikkelingen op netwerkniveau

2.1 Synergie tussen knooppunten

Doelstelling	Operationalisatie	Output-indicatoren (<i>monitor</i> / <i>toekomstig</i>)
1) Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau	Het vastleggen en uitvoeren van (regionale) afspraken op het gebied van wonen, werken, recreatie en voorzieningen, rekening houdend met het identiteitsprofiel van de knooppunten. Bijvoorbeeld: minimaal 50% van de nieuwe woningen rondom OV-knooppunten realiseren (vast te leggen in de RAP's).	<ul style="list-style-type: none"> • Identiteitsprofiel • Type knooppuntmilieu (wonen, werken, recreëren etc.) • Mate en spreiding van gebruiksfuncties (wonen, werken, leren, recreëren etc.) → vraag & aanbod • Behoeftes per gebruiksfunctie (wonen, werken, leren, recreëren etc.) • Vervoersstromen (richting, grootte, spits/dal) • Aantal gemaakte regionale afspraken

Het vergroten van de synergie tussen de verschillende knooppunten heeft een aantal maatschappelijke effecten tot gevolg. Allereerst wordt een corridor veelzijdiger wanneer de knooppunten elkaar aanvullen in plaats van beconcurreren. Dit betekent ook dat de kans groter wordt dat vervoersstromen zich anders gaan ontwikkelen. Zo heeft een eenzijdige programmering tot gevolg dat er een eenzijdige spitsrichting ontstaat. Dit heeft vooral te maken met de manier waar de werkgelegenheid is geconcentreerd; door deze meer te spreiden ontstaan kansen om ook de tegengestelde richting meer volume te geven. Daarnaast zorgt een eenzijdige programmering voor een slechte benutting van de daluren.

Voor wonen wordt dit gedaan door middel van afspraken in de Regionale Actieprogramma's Wonen (RAP's). Dit jaar vindt een actualisatieronde plaats waarin nieuwe afspraken worden gemaakt voor de periode 2016-2020. Door de woningbehoefte 2015-2020 te confronteren met het gerealiseerde productieniveau voor woningbouw, kan iets gezegd worden over het eventueel bijstellen van de afspraken in de RAP's 2016-2020 (zie tabel 1). Zo loopt de woningbouwproductie in Noord-Holland Zuid en West-Friesland achter bij de woningbehoefte waardoor de druk op de woningmarkt oploopt. In de Kop van Noord-Holland en de Regio Alkmaar is dit niet het geval. In de Regio Alkmaar ligt het huidige productieniveau namelijk in lijn met de woningbehoefte, terwijl in de Kop de gerealiseerde bevolkings- en huishoudensgroei achterblijft ten opzichte van de prognoses waardoor een lagere productie niet problematisch is⁷.

Ten aanzien van de andere gebruiksfuncties ontbreken te veel gegevens of zijn deze niet specifiek genoeg. Daarom kunnen (nog) geen conclusies getrokken worden over de voortgang van deze doelstelling. Bovendien is het voor deze doelstelling ook van belang om meer te weten over de identiteit van de verschillende knooppunten. Hiervoor is nader onderzoek nodig. In 2016 wordt hiermee gestart door toepassing van het instrument Identity Matching op de OV-knooppunten langs de Zaancorridor.

⁷ Bron: *Monitor Woningbouw 2015*

Tabel 1 Vergelijking woningbehoefte met productieniveau en RAP-afspraken 2010-2014

RAP-regio	RAP-afpraak 2010-2014	Gerealiseerde productie 2010-2014	Behoefte 2015-2020 ⁸	Conclusie
Kop van Noord-Holland	Gemiddelde (netto) jaarproductie van ca. 400 woningen in periode 2010-2020	Ca. 1.800	1.800	RAP-afpraak: hoger dan behoefte <i>Eind 2015 zijn inmiddels nieuwe afspraken (2.550 – 2.750) vastgelegd in een Convenant</i>
West-Friesland	Gemiddelde (bruto) jaarproductie van 800-960 woningen in de periode 2011-2015	Ca. 3.200	760 gemiddeld per jaar	RAP-afpraak: hoger dan behoefte Productieniveau: te laag
Regio Alkmaar	13.770 woningen in 2020	Ca. 4500	4.500	RAP-afpraak: hoger dan behoefte Productieniveau: goed
IJmond/Zuid-Kennemerland	7.300 woningen (met een bandbreedte van 20%) in de periode 2011-2015	Ca. 6.200	8.100	RAP-afpraak: lager dan behoefte Productieniveau: te laag
Stadsregio Amsterdam	32.517 woningen in de periode 2010-2014	Ca. 34.000	44.500	RAP-afpraak: lager dan behoefte Productieniveau: te laag
Gooi & Vechtstreek	Tot 2015: 3.340 woningen Tot 2019: 7.370 (bruto) / 5.060 (netto) woningen	Ca. 3.000	4.200	RAP-afpraak: lager dan behoefte Productieniveau: te laag

Bron: naar bewerking van de *Monitor Woningbouw 2015*

⁸ Bron: rapport 'Prognose 2015-2040: concentratie in steden'.

2.2 Schakel in deur-tot-deur reis

Doelstelling	Operationalisatie	Output-indicatoren (monitor / toekomstig)
2) Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren <i>first- and last mile</i>: Een snelle en veilige route van/naar het station • Versoepelen functioneren als overstapmachine: Een stationsgebied waar de modaliteiten goed op elkaar aansluiten dankzij een logische inrichting en afstemming van dienstregelingen • Vergroten keuzevrijheid: Het ov als een gelijkwaardiger alternatief voor de auto 	<ul style="list-style-type: none"> • In- en uitstappers trein • ketenvoorzieningen (fietsenstallingen, P+R) • modal split netwerkniveau • stationsvoorzieningen (winkels etc) • reissnelheid • reisafstand • reistijden (incl. overstaptijd) • informatievoorziening • oordelen van reizigers/bezoekers • bereikbaarheidsisochroon per modaliteit

Een OV-knooppunt dat goed functioneert als schakel in de deur-tot-deur reis, werkt twee kanten op. Enerzijds leidt dit tot een betere bereikbaarheid van de verschillende gebruiksfuncties doordat voor- en natransport van en naar de knooppunten minder tijd in beslag nemen. Hiermee worden stations aantrekkelijker als entree voor de stad. Anderzijds zal ook het vervoersysteem efficiënter benut worden als het overstappen zo min mogelijk weerstand oproept (in tijd, comfort en moeite). Een verbetering van beide elementen van de schakel (*first- and last mile* en overstapfunctie) draagt bij aan het OV als alternatief voor de auto en kleine autoafhankelijkheid.

Op verschillende manieren liggen mogelijkheden om hieraan te voldoen. In deze monitor kan voornamelijk alleen het aantal in- en uitstappers getoond worden als indicator voor de gebruiksfunctie van het spoor. De schakelfunctie wordt (deels) in beeld gebracht door te kijken naar het aandeel van de fiets in de *first and last mile*, ketenvoorzieningen en de *modal split*.

In- en uitstappers trein

Landelijk gezien bedraagt de gerealiseerde groei op het Hoofdrailnet (spoor netwerk NS) in de afgelopen vijf jaar gemiddeld circa 1% per jaar. De verwachting is dat de komende vijf jaar de groei zal toenemen naar gemiddeld 2,5% per jaar. Belangrijke factoren daarbij zijn het verwachte economisch herstel en verdere uitbreiding van de dienstregeling⁹.

Figuur 2 laat het aantal in- en uitstappers zien in Noord-Holland voor 2014 en de toe- of afname ten opzichte van het jaar ervoor¹⁰. Het merendeel van de stations met een toename is gelegen in de Metropool Regio Amsterdam (MRA), terwijl de stations met een afname vooral buiten de MRA te vinden zijn. Dit is eenvoudig te verklaren omdat de toename van inwoners en werkgelegenheid groter is binnen de MRA dan daarbuiten.

Op het niveau van de hele provincie is het aantal in- en uitstappers bij iets meer dan de helft van de stations afgenomen. Desalniettemin is het totaal aantal in- en uitstappers licht gestegen met +0,4%.

⁹ Zie 'Vervoerplan 2016', NS

¹⁰ Het bijbehorende percentage staat steeds rechtsboven de stationsnaam.

Het jaar ervoor was de toename echter een stuk sterker: +5,5% (zie ook bijlage 4.1)¹¹. Dit verschil is vermoedelijk te verklaren door de gewijzigde meetmethodiek. Zo is in de loop van 2014 het papieren treinkaartje afgeschaft waardoor het mogelijk werd om volledig op basis van ov-chipkaartdata te monitoren.

Aandeel fiets in *first- and last mile* voor de trein

Het gebruik van de fiets als duurzaam voor- en natransportmiddel voor de trein is landelijk gezien onderhevig aan een sterke opmars de laatste jaren. Inmiddels neemt de fiets 47% van het vervoer voor haar rekening en 12% van het natransport voor de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers. Zo biedt de fiets reizigers de mogelijkheid om snel vanuit een (stads)kern andere delen van de stad te bereiken, is de fiets flexibel en heeft relatief grote keuzevrijheid, terwijl de trein mensen snel over grote afstanden tussen (stads)kernen verplaatst. Deze combinatie kan leiden tot hogere snelheden van deur tot deur dan andere (combinaties van) vervoermiddelen¹².

Voor Noord-Holland geldt dat het aandeel van de fiets in het vervoer (41-42%) en natransport (11-12%) tussen 2010 en 2013 juist stabiel is gebleven. Binnen Noord-Holland zijn echter grote regionale verschillen te zien (zie figuur 3). Zo ligt het aandeel in Noord-Kennemerland op 51% respectievelijk 21%, in de Stadsregio Amsterdam (SRA) op 37% respectievelijk 9% en in de Kop van Noord-Holland op 33% respectievelijk 15%. In het geval van de Kop is dit waarschijnlijk te wijten aan de lagere stedelijkheidsgraad, terwijl in de SRA het iets lagere gemiddelde vermoedelijk wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van een aantal 'landelijke' gemeenten. In de stad Amsterdam ligt het fietsgebruik juist bovengemiddeld hoog (zie paragraaf 'modal split').

De verwachting is dat het gebruik van de fiets in combinatie met de trein de komende jaren verder zal toenemen als gevolg van de groeiende en weer aantrekkelijke wordende steden, de investeringen in ketenvoorzieningen, het streven naar snellere fietsverbindingen naar stations en het oplossen van fietsknelpunten. Daarnaast dragen verbeteringen in het treinsysteem (hogere frequenties, betere overstapmogelijkheden etc.) bij aan een korte reistijd met de trein waardoor de totale deur-tot-deur reis afneemt¹³. Het gevolg van al deze maatregelen is dat het invloedsgebied van stations hiermee groter wordt¹⁴ en dat leidt tot potentieel meer treinreizigers.

¹¹ Vanwege een andere meetmethodiek is het niet mogelijk te vergelijken met de cijfers van vóór 2012.

¹² Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015) *Fietsen en lopen, de smeeroil van mobiliteit*.

¹³ Bron: Kager et al. (2015) *The bicycle-train mode: Characterisation and reflections on an emerging transport system*.

¹⁴ Op basis van de Brever-wet: wet van behoud van reistijd en verplaatsingen. Een persoon besteedt altijd een vrijwel constante hoeveelheid tijd aan zijn verplaatsingen.

Figuur 2. In- en uitstappers 2014

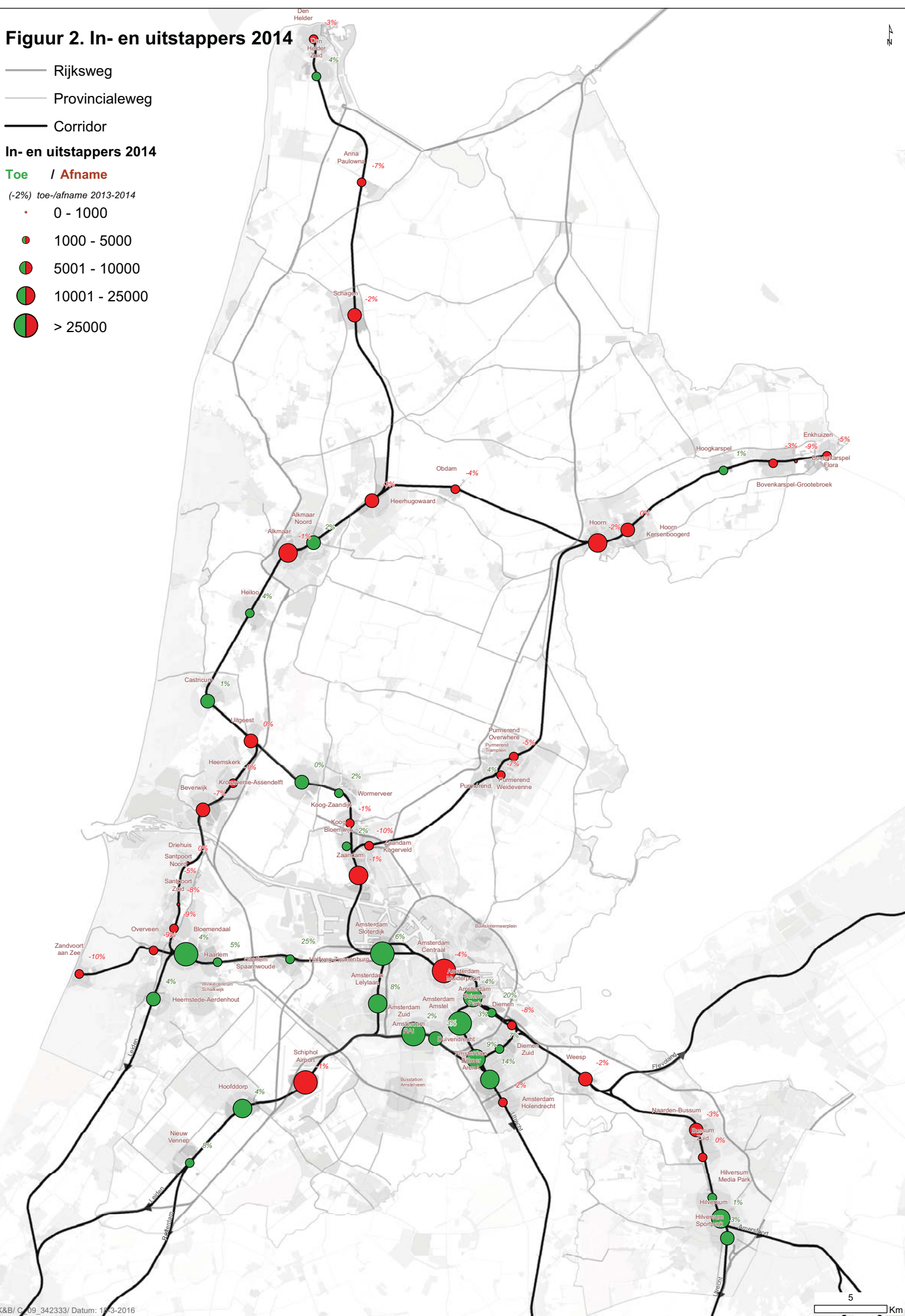
- Rijksweg
- Provincialeweg
- Corridor

In- en uitstappers 2014

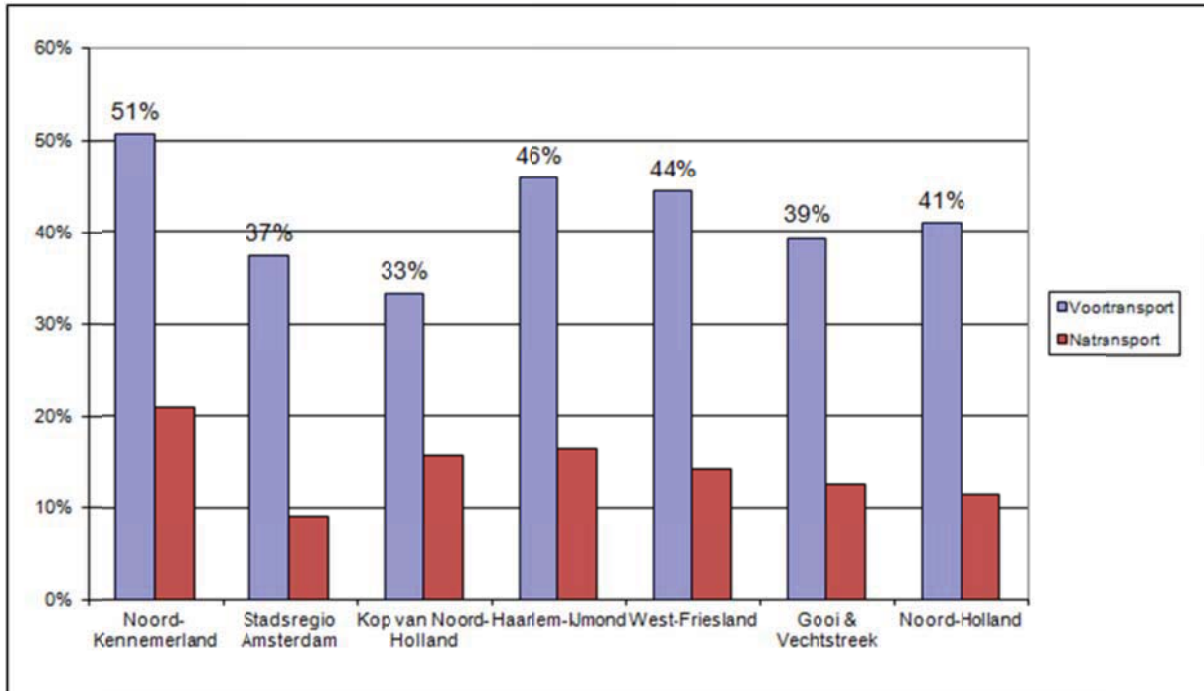
Toe / Afname

(-2%) toe-/afname 2013-2014

- 0 - 1000
- 1000 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 25000
- > 25000

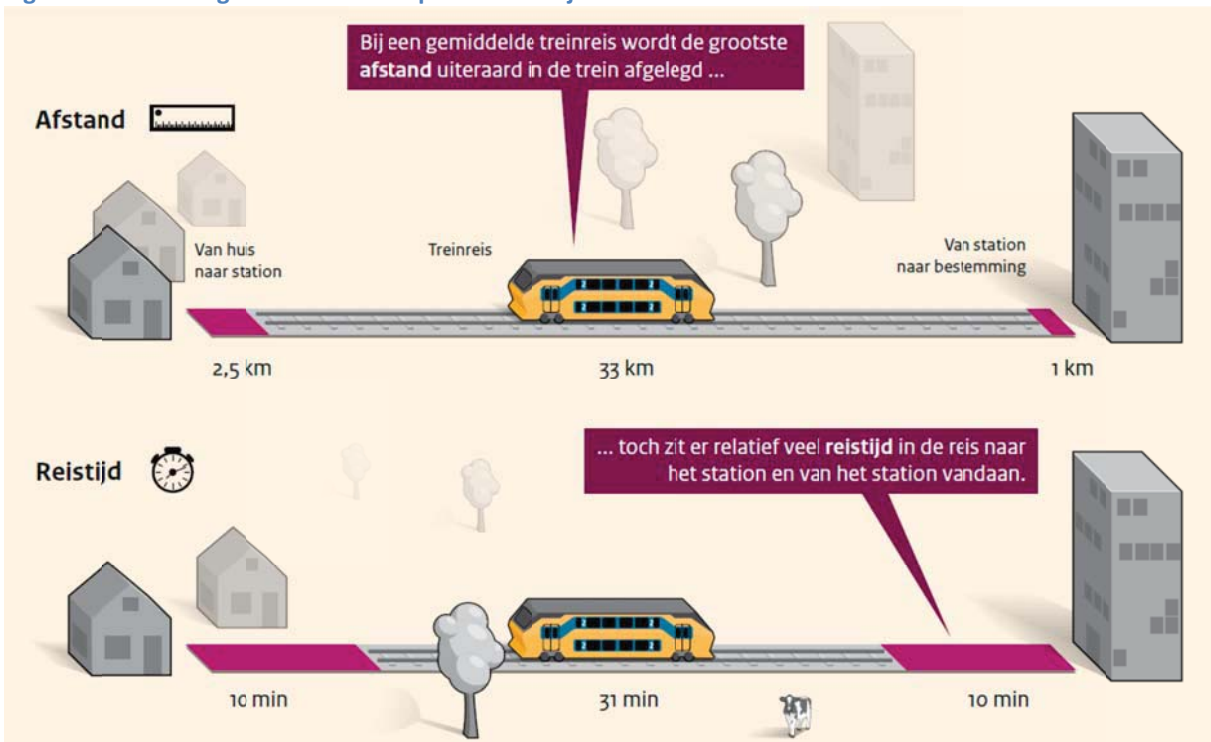


Figuur 3 Aandeel fiets in het voor- en natransport van en naar treinstations in Noord-Holland in 2013



Bron: PNH (2014) Monitor Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2012 – 2013.

Figuur 4 Verhouding voor- en natransport tot reistijd in trein



Bron: Planbureau voor de Leefomgeving (2014) *Bereikbaarheid Verbeeld*.

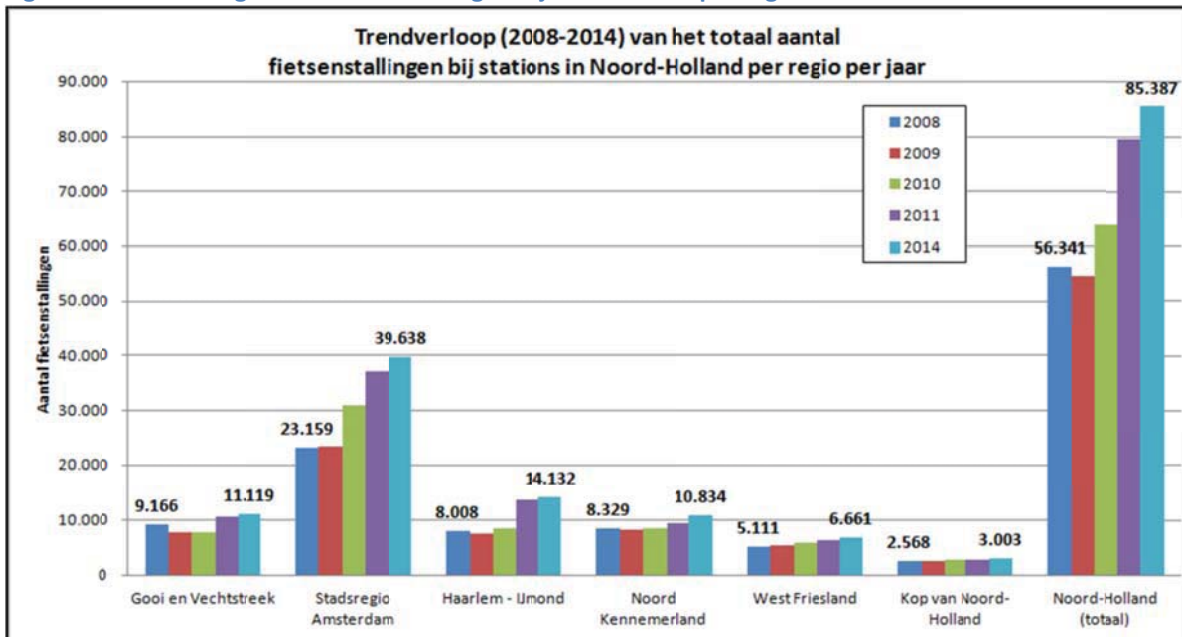
Ketenvoorzieningen

De laatste jaren is veel in fietsenstallingen geïnvesteerd dankzij bijvoorbeeld Fietsparkeren bij stations (actieprogramma van ProRail), Ruimte voor de Fiets (investeringsprogramma ProRail) en Fietsimpuls (Provinciale uitvoeringsregeling). Dit heeft tot gevolg dat het aantal fietsenstallingen bij de treinstations in Noord-Holland de laatste jaren flink is gestegen (zie figuur 5).

Ook de OV-fiets is de laatste jaren aan een sterke opmars bezig. Vooral in het sociaal-recreatieve verkeer wordt deze dienst veelvuldig gebruikt als goedkoop en flexibel alternatief voor andere modaliteiten. Het aantal keren dat de OV-fiets in de periode 2009-2013 in Noord-Holland gehuurd werd, is verdubbeld. De groei van het aantal huurlocaties en aantal fietsen heeft hier mede aan bijgedragen. Wanneer het aantal in- en uitstappers wordt afgezet tegen het aantal huurlocaties, blijkt dat vooral op de Zaancorridor nog mogelijkheden liggen voor nieuwe locaties¹⁵ (zie figuren 2 en 7).

Daarnaast dragen ook P+R (*Park and ride*) locaties bij aan de ketenmobiliteit. De laatste jaren is dan ook veel geld geïnvesteerd in het aanleggen en uitbreiden van verschillende locaties¹⁶. Hierdoor heeft bijna ieder treinstation inmiddels een P+R locatie (zie figuur 8). De benutting ervan verschilt echter sterk per locatie; concrete cijfers zijn op dit moment nog niet beschikbaar. Hetzelfde geldt voor de bezettingsgraden van fietsenstallingen.

Figuur 5 Ontwikkeling aantal fietsenstallingen bij treinstations per regio

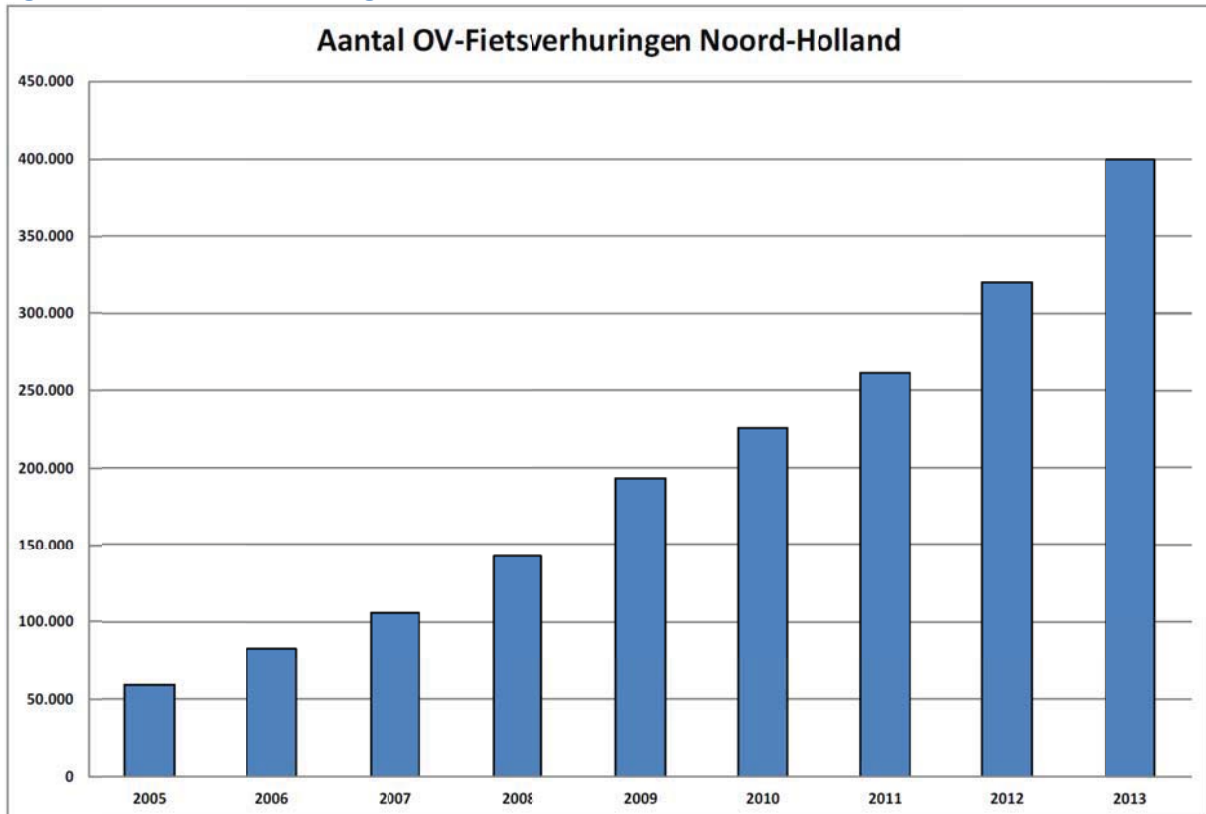


Bron: PNH (2014) Monitor Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2012 – 2013

¹⁵ Bron: PNH (2014) Monitor Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2012 – 2013.

¹⁶ Bron: PNH (2014) Monitor Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2012 – 2013.

Figuur 6 Aantal OV-fietsverhuringen 2005-2013



Bron: PNH (2014) Monitor Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2012 – 2013

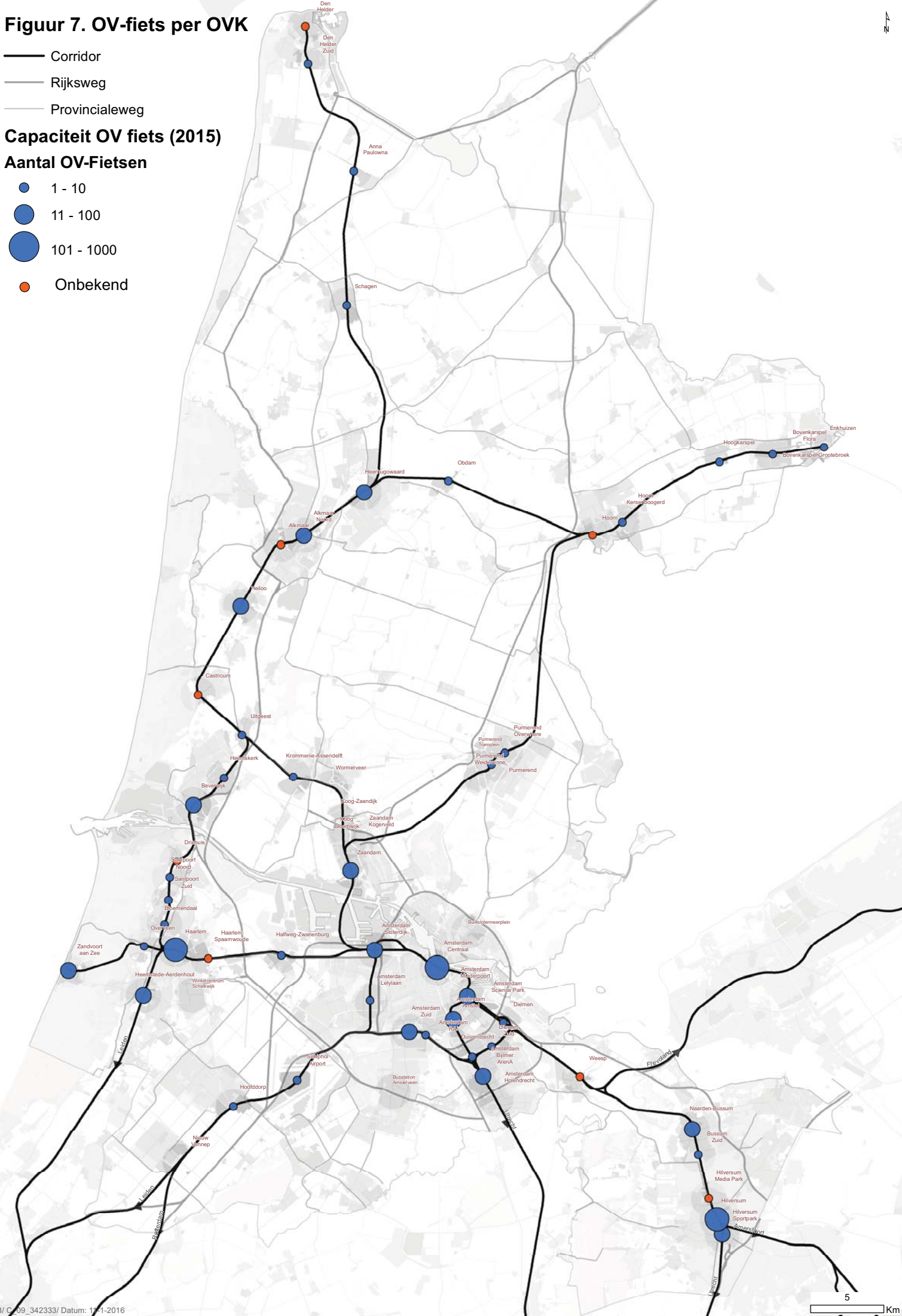
Figuur 7. OV-fiets per OVK

- Corridor
- Rijksweg
- Provincialeweg

Capaciteit OV fiets (2015)

Aantal OV-Fietsen

- 1 - 10
- 11 - 100
- 101 - 1000
- Onbekend



Modal split

De ontwikkeling van de *modal split*¹⁷ is een belangrijke graadmeter om te bepalen in hoeverre het OV een alternatief kan bieden voor het autogebruik. Dit zegt namelijk iets over de manier waarop mensen zich verplaatsen binnen het *daily urban system*.

Op de volgende pagina is te zien hoe de *modal split* in Noord-Holland is in vergelijking met de buurprovincies Zuid-Holland en Utrecht en het gemiddelde van Nederland. Er wordt hierbij alleen gekeken naar de hoofdvervoerswijze; het voor- en natransportmiddel wordt genegeerd. Voor de provincie Noord-Holland geldt dat het aandeel van het langzaam verkeer (fiets en lopen) in de periode 2012-2014 is toegenomen ten gunste van het auto- en/of OV-gebruik. Eenzelfde ontwikkeling is te zien in de provincies Zuid-Holland en Utrecht en bij het Nederlands gemiddelde. In Nederland heeft deze trend zich ongeveer 10 jaar geleden ingezet en is mede te wijten aan dat steeds meer mensen verhuizen naar stedelijk gebied, aangezien in steden meer en vaker wordt gefietst dan in perifere gebieden¹⁸.

Het aandeel OV (trein + BTM) binnen Noord-Holland is redelijk stabiel (circa 8% waarvan de trein circa 3% voor haar rekening neemt, zie ook figuur 10)¹⁹. In vergelijking met de provincies Zuid-Holland (circa 7%), Utrecht (circa 6%) en het Nederlandse gemiddelde (5%) is dit aandeel iets hoger.

Binnen de provincie en haar steden bestaan echter grote variaties. Zo zijn bijvoorbeeld het aandeel OV (22%) en langzaam verkeer (47%) in Amsterdam bovengemiddeld hoog (zie figuur 9), maar ook tussen wijken onderling kan dit beeld weer verschillen. In sommige wijken kunnen deze verschillen verklaard worden door de sociaal-demografische samenstelling van de bevolking, terwijl in andere wijken sociaal-culturele aspecten de boventoon voeren. Ook ruimtelijke variabelen zijn van belang, zoals bebouwingsdichtheid en de afstand tot voorzieningen, hetzij in mindere mate²⁰.

Figuur 9 Aantal verplaatsingen (x 1.000) van/naar/binnen Amsterdam (bewoners en bezoekers, excl. toeristen) per werkdag naar vervoermiddel, 2013-2014

Hoofdvervoermiddel



Bron: naar bewerking van de Amsterdamse Thermometer voor de Bereikbaarheid, 2015

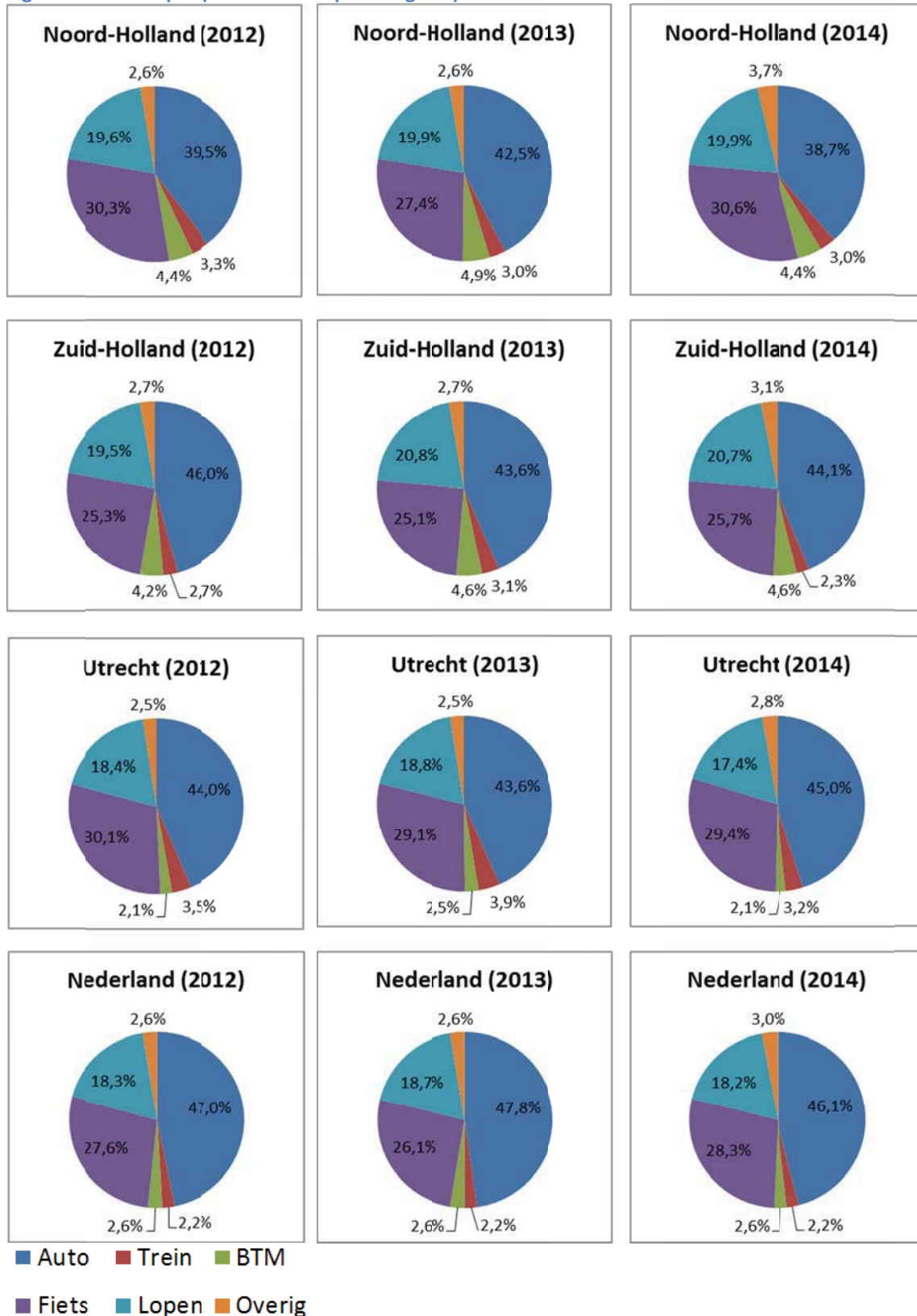
¹⁷ Verdeling van de personenverplaatsingen over de verschillende modaliteiten (auto, trein, overig ov, fietsen, lopen, overig)

¹⁸ Zie ook: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015) *Fietsen en lopen: de smeeroilje van onze mobiliteit*.

¹⁹ Het betreft in dit geval het gemiddeld aantal verplaatsingen over de gehele dag. In de spits is het aandeel overig ov een stuk hoger.

²⁰ Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015) *Mobiliteitsbeeld 2015*.

Figuur 10 Modal split (obv aantal verplaatsingen²¹)



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (2015) *Onderzoek Verplaatsingen in Nederland*.

²¹ Dit betreft het gemiddelde aantal verplaatsingen van een persoon op een dag. De verplaatsingen naar vervoerwijze betreffen de hoofdvervoerwijze van een verplaatsing, het voor- en natransport wordt hierbij genegeerd.

Conclusie & vooruitblik

Doelstelling: Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis

Op basis van de beschikbare informatie zijn in dit hoofdstuk vier kwantitatieve aspecten (in- en uitstappers, aandeel fiets in voor- en natransport, ketenvoorzieningen en de hoofdvervoerwijze van de deur-tot-deur reis) aan de orde gekomen. Om conclusies te kunnen trekken over het functioneren van stationsomgevingen als schakel binnen de deur-tot-deur reis, is meer kwalitatieve informatie op knooppuntniveau nodig zoals de bezettingsgraden van de ketenvoorzieningen (P+R en fiets) per station. Een uitbreiding van bijvoorbeeld het aantal fietsenstallingen zegt nog niets over hoe deze voorziening daadwerkelijk functioneert. Het kan namelijk zo zijn dat de nieuwe fietsenstallingen op een verkeerde plek liggen, waardoor deze niet of nauwelijks worden gebruikt.

Toch is de schakelfunctie waarschijnlijk al verbeterd, aangezien de kwantiteit van onder meer de ketenvoorzieningen is toegenomen. Hoogstwaarschijnlijk heeft dit bijgedragen aan de groei van het aantal treinreizigers.

De fiets-trein combinatie wordt steeds belangrijker. Dankzij het toenemende fietsgebruik wordt ook de reikwijdte van stations groter. In deze monitor wordt alleen naar de ontwikkelingen binnen 1200 meter van een knooppunt gekeken. Binnen deze reikwijdte bevinden zich vaak wel de belangrijkste bestemmingsfuncties, maar doet het geen recht aan het herkomstgebied van een knooppunt; die is een stuk groter. Ten aanzien van het voortransport doet een maat van '10 minuten fietsen' meer recht aan de Nederlandse situatie. De afstand die met 10 minuten fietsen wordt afgelegd, kan met behulp van isochronen²² in beeld worden gebracht. In het natransport is de bereidheid tot fietsen kleiner en voldoet de huidige 1200 meter. Vanwege de rol van de fiets is het voor volgende edities van de monitor interessant om verder dan alleen de 1200 meter loopafstand te kijken.

Andere aspecten die helpen bij het monitoren van deze doelstelling, zijn de waardering en beleving van gebruikers van stationsomgevingen, maar ook het functioneren ervan als overstapmachine. Tot slot is het belangrijk meer te weten te komen over de grootte en richting van vervoerstromen omdat deze kunnen helpen bij het identificeren van knelpunten.

²² Definitie: de lijn die, gemeten langs de aanwezige straten waarop gefietst kan worden, alle punten verbindt die even ver vanaf het station liggen.

2.3 Beter benutten bestaande ruimte

Doelstelling	Operationalisatie	Output-indicatoren (monitor/toekomstig)
3) Beter benutten bestaande ruimte rond stationsomgevingen	Een intensiever gebruik van stationsomgevingen <ul style="list-style-type: none"> Een toename van het aantal inwoners Een toename van het aantal werknemers Een toename van het aantal bezoekers Een toename van het aantal leerlingplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> Aantal inwoners Aantal werknemers Aantal bezoekers (en hun verblijfsduur) Aantal leerlingplaatsen Woningvoorraad binnen stationsomgeving Kantorenvorraad binnen stationsomgeving leegstand (kantoren, woningen, winkels) Ruimtelijke plancapaciteit (wonen, kantoren, winkels etc.) Regionale voorzieningen Lokaal voorzieningenniveau

Het beter benutten van de bestaande ruimte gaat vooral om een intensiever gebruik van stationsomgevingen. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot een duurzamer ruimtegebruik, hoger economisch rendement, verhoogd draagvlak voor het OV en andere stedelijke voorzieningen en een beter vestigingsklimaat voor bedrijven. Een aantal aspecten is hierbij van invloed zoals de mate en spreiding van zowel inwoners en werknemers als het ruimtelijk programma, leegstandscijfers en prioritering van ruimtelijke plannen binnen stationsomgevingen. Voor zover als mogelijk worden deze in dit hoofdstuk in beeld gebracht.

Inwoners en werknemers

Het aantal inwoners dat rondom een OV-knooppunt woont, is een belangrijke graadmeter voor het aantal potentiële treinreizigers. Uit figuur 11 valt op te maken dat de inwonerdichtheid rondom OV-knooppunten een stuk hoger is dan elders. Bovendien is het inwoneraantal rondom OV-knooppunten in de periode 2012-2014 met 1,5% gestegen, terwijl dit voor Noord-Holland als geheel met 1,2% is gestegen (zie tabel 2). Er lijken dus steeds meer mensen in de buurt van een OV-knooppunt te willen wonen. Deze ontwikkeling draagt bij aan een duurzamer ruimtegebruik.

Tabel 2 Ontwikkeling aantal inwoners

	2012	2013	2014	Toename 12-14
Totaal (64 OV-knooppunten)	958.400	965.100	972.800	1,5%
Buiten OV-knooppunten	1.745.500	1.753.500	1.762.200	1,0%
Noord-Holland	2.703.900	2.718.700	2.735.000	1,2%
Noord-Holland (% binnen OV-knooppunten)	35,4%	35,5%	35,6%	0,3%





N.B. In meerdere tabellen wordt deze indeling gebruikt, daarom is de volgende beschrijving ook hierop van toepassing: 'Totaal' gaat om alle invloedsgebieden (binnen de 1200 m) van de OV-knooppunten bij elkaar opgeteld; 'Buiten OV-knooppunten' betekent het volledige grondgebied dat geen onderdeel uitmaakt van het invloedsgebied van één van de OV-knooppunten; 'Noord-Holland' betekent het volledige grondgebied van de provincie Noord-Holland inclusief alle OV-knooppunten.

Daarnaast is ook de spreiding van het aantal werknemers interessant; de banendichtheid is rondom OVK een stuk hoger dan elders (zie figuur 12). Bovendien blijkt uit tabel 3 dat de werkgelegenheid relatief meer geconcentreerd is rondom OVK dan het aantal inwoners. Een goede bereikbaarheid is namelijk essentieel voor de meeste werklocaties. De groei van het aantal banen is in vergelijking met de groei van het aantal inwoners, zeer beperkt. Dit is waarschijnlijk toe te schrijven aan de economische crisis. Nu de economie langzaam weer oprabbelt, is het de verwachting dat het aantal banen weer gaat toenemen.





Tabel 3 Ontwikkeling aantal banen

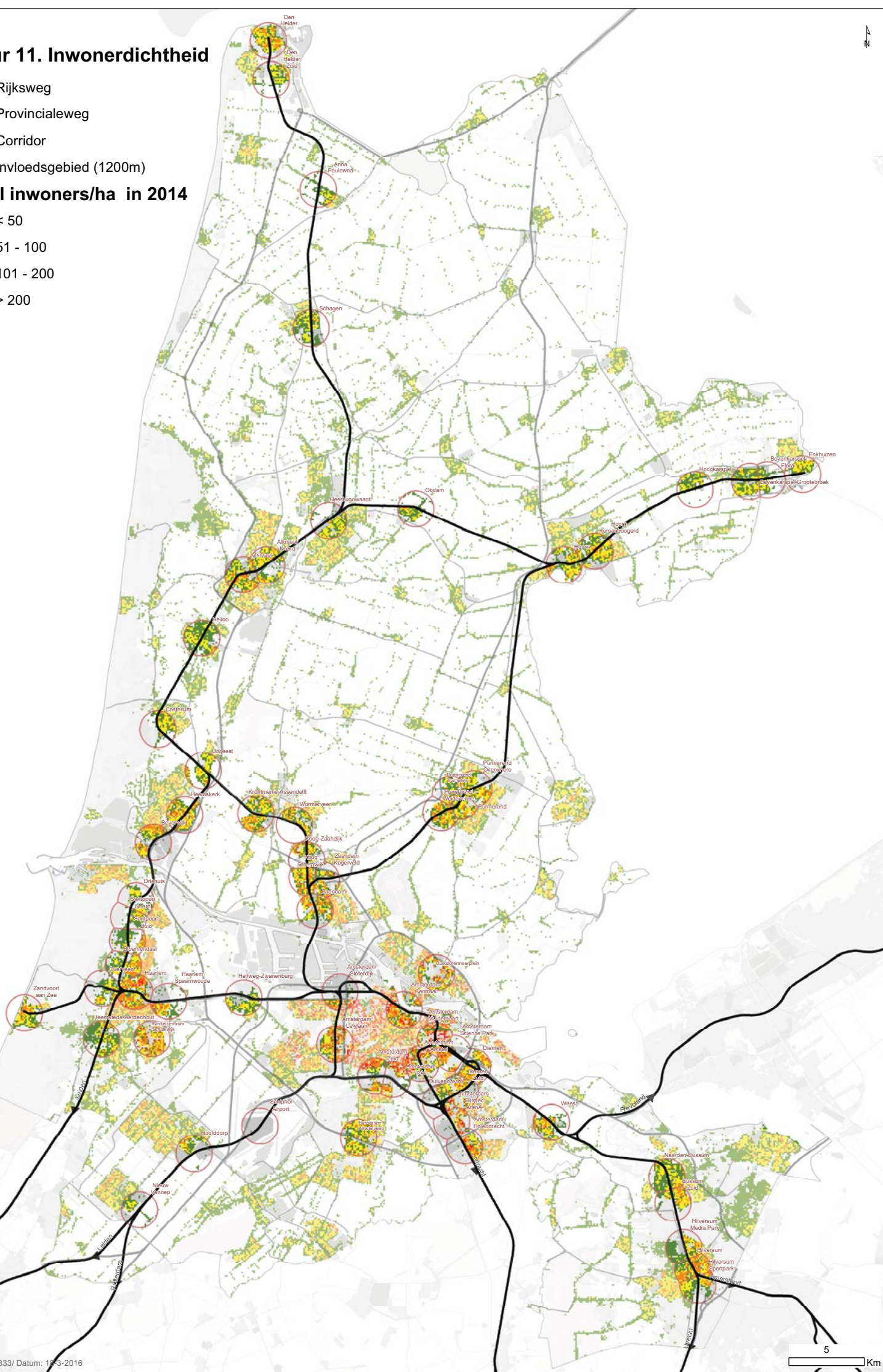
	2012	2013	2014	Toename 12-14
Totaal (64 OVK)	617.100	618.300	618.000	0,1%
Buiten OVK	517.800	518.800	517.800	0,0%
Noord-Holland	1.135.000	1.137.100	1.135.900	0,1%
Noord-Holland (% binnen OVK)	54,4%	54,4%	54,4%	0,1%

Figuur 11. Inwonerdichtheid





-  Rijksweg
-  Provincialeweg
-  Corridor
-  Invoersgebied (1200m)

Aantal inwoners/ha in 2014





-  < 50
-  51 - 100
-  101 - 200
-  > 200

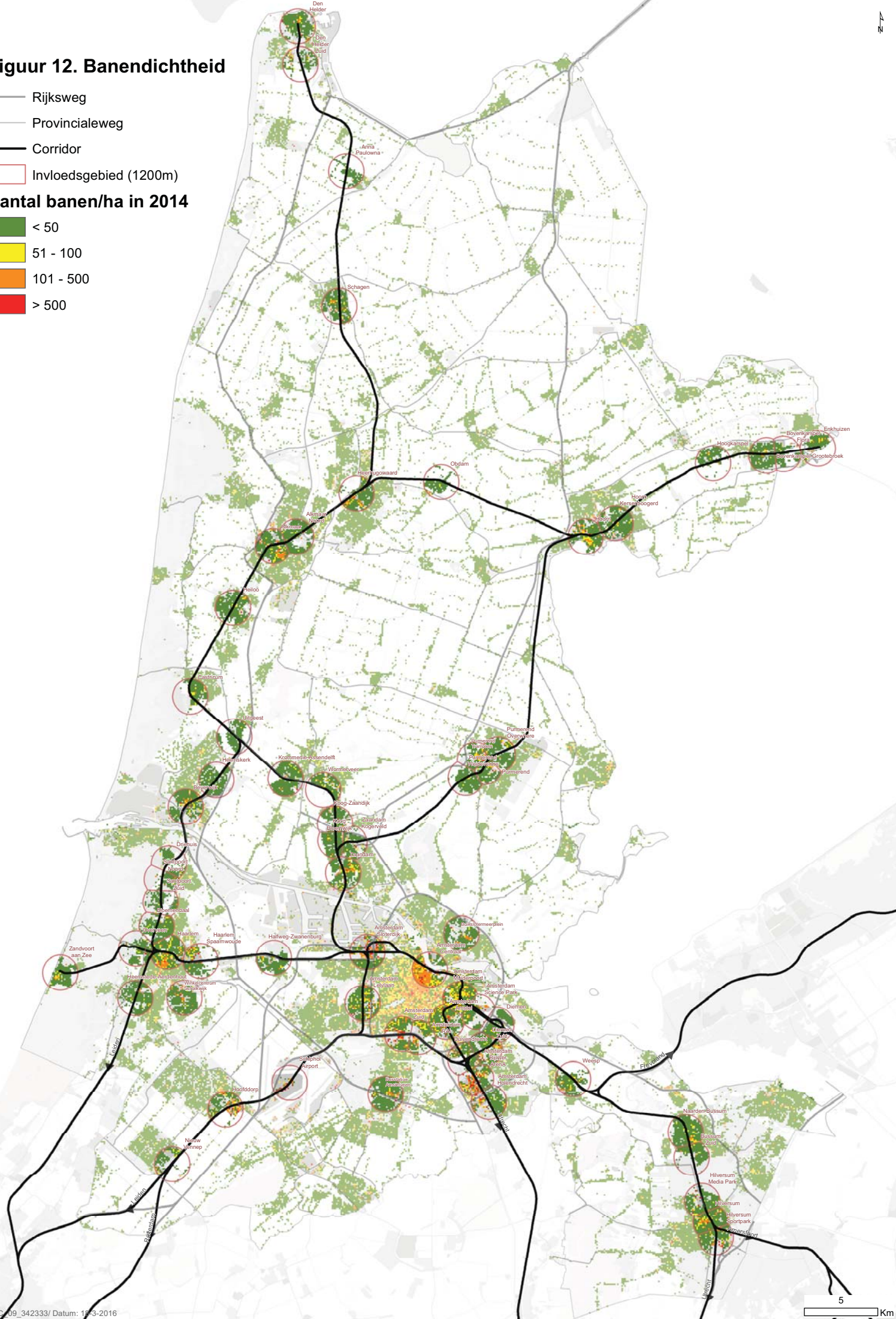


Figuur 12. Banendichtheid

-  Rijksweg
-  Provincialeweg
-  Corridor
-  Invloedsgebied (1200m)

Aantal banen/ha in 2014

-  < 50
-  51 - 100
-  101 - 500
-  > 500



Huidig ruimtelijk programma

Woningvoorraad

Wanneer gekeken wordt naar het aantal gerealiseerde woningen in de periode 2012-2014, valt op dat het aantal schommelt rond de 8.000 woningen per jaar. In de periode ervoor (2005-2011) lag het gemiddelde nog een stuk hoger met 11.800 woningen per jaar. Vooralsnog wordt nog niet voldaan aan de ambitie om minimaal 50% van de nieuwbouwwoningen binnen OVK te realiseren. Het is ook niet reëel om dit te verwachten aangezien de planontwikkeling van woningbouw een relatief lange aanlooptijd kent (5-10 jaar). Beleidswijzigingen worden daarom pas na verloop van tijd zichtbaar in de cijfers. Desalniettemin hebben de gerealiseerde woningen tussen 2012 en 2014 een (weliswaar geringe) positieve invloed gehad op het aandeel binnen de totale woningvoorraad.

Tabel 4 Gerealiseerde (bruto) aantal woningen 2005-2014 & woningvoorraad (1-10-2015)²³

	Gem. 2005-2011	2012	2013	2014	Woningvoorraad Q3 2015
OVK	4 100	3 800	3 400	3 100	490 300
Buiten OVK	7 700	4 300	4 700	4 700	832 800
Noord-Holland	11 800	8 000	8 100	7 800	1 323 100
Aandeel OVK	35%	47%	42%	40%	37%

Bron: *Monitor Woningbouw 2015*; BAG (peildatum: 29-10-2015)

Kantoorlocaties²⁴

Ruim tweederde (70,8%) van het huidige bruto vloer oppervlak (BVO) op kantoorlocaties is te vinden binnen de OV-knooppunten. Dit zijn immers goed bereikbare plekken. Naar verhouding worden deze kantoorlocaties iets beter benut. Zo hebben de locaties binnen een OVK gemiddeld een leegstandspercentage van 22%, terwijl dit erbuiten 23% is. De absolute aantallen liggen echter velen malen hoger binnen de OVK, dit betekent dat binnen de knooppunten meer werk te verzetten is.

Ondanks de relatief hoge leegstandspercentages, is er in de periode 2012-2014 netto kantoorruimte bijgekomen (zie tabel 6). Deze komt bijna volledig (96%) voor rekening van de locaties nabij de OV-knooppunten. In het jaar 2013 is er relatief veel BVO is bijgekomen, terwijl in 2014 juist een groot deel is onttrokken aan de kantoorvoorraad (door bijvoorbeeld sloop of transformatie).

Tabel 5 Leegstandscijfers kantoorlocaties (1-1-2015)

Kantoorlocaties PNH (1-1-2015)	BVO (ha)	BVO in gebruik (ha)	Leegstand %
OVK (obv 21 stations)²⁵	479,1	374,6	22%
Buiten OVK	198,1	152,8	23%
Noord-Holland	677,2	527,4	22%
Aandeel OVK	70,8%	71,0%	69,8%

Bron: *Monitor werklocaties Noord-Holland 2015*

²³ Afronding op honderdtallen.

²⁴ Een perceel of een groepering van aaneengesloten percelen, waarop gebouwen gerealiseerd dan wel te realiseren zijn (in totaal tenminste 2.000 m2 BVO), die uitsluitend of hoofdzakelijk een kantoorfunctie hebben.

²⁵ Drie kantoorlocaties zijn toegevoegd als aanvulling op de *Monitor Werklocaties 2015*. Het gaat om Sloterdijk-Centrum/Teleport (Amsterdam Sloterdijk), Rogier van der Weijdestraat/De Hoef (Alkmaar) en NollenOor (Alkmaar Noord).

Tabel 6 Netto groeicijfers kantoorlocaties (in m2)

	2012	2013	2014	Toename 2012-2014
OVK²⁶	-800	42 600	-29 700	12 000
Buiten OVK	8 000	6 500	-14 000	600
Noord-Holland	7 200	49 100	-43 700	12 600
Aandeel OVK	-11%	87%	68%	96%

Bron: Monitor werklocaties Noord-Holland 2015

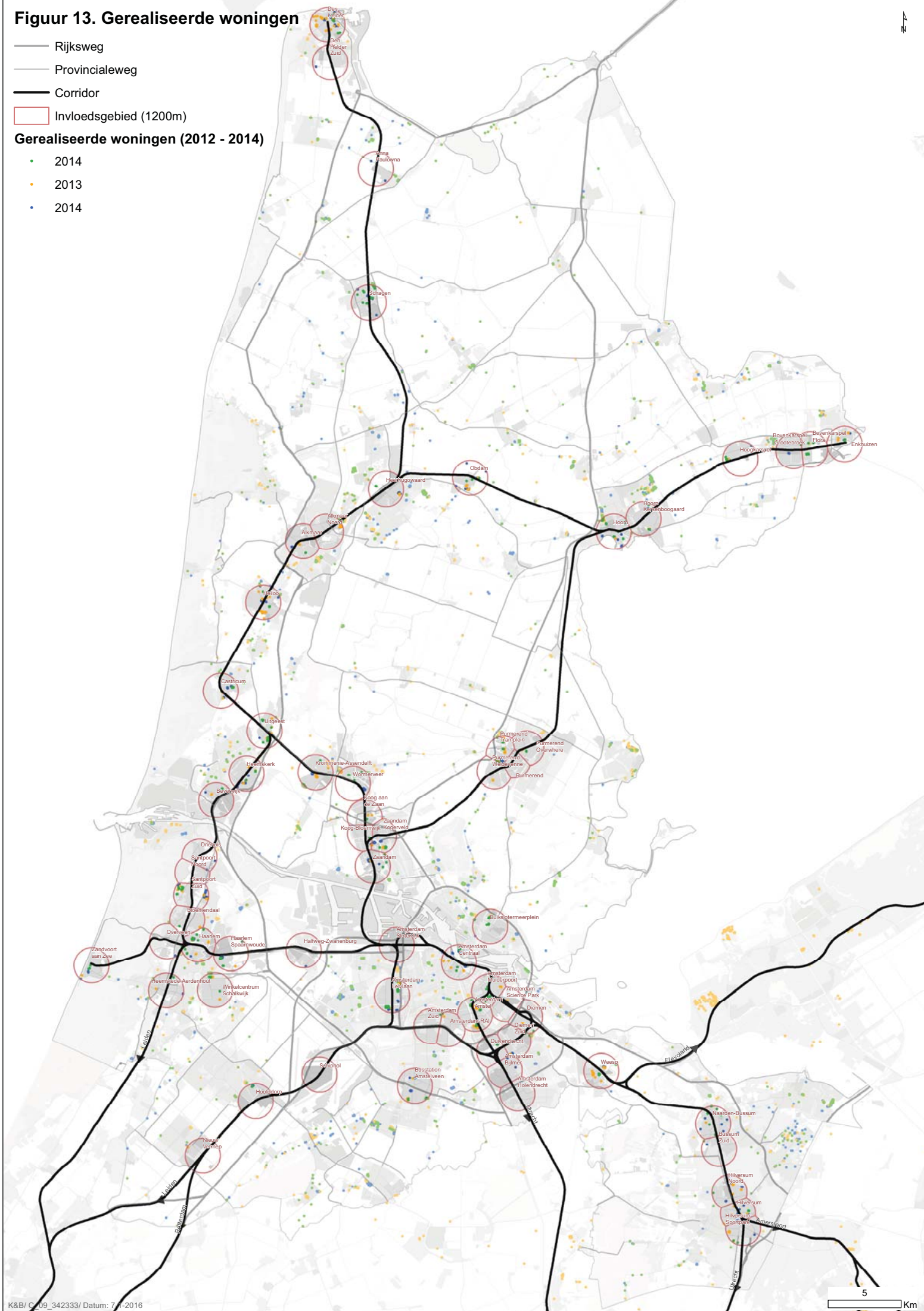
²⁶ Van de genoemde locaties bij voetnoot 25 zijn geen netto groeicijfers bekend.

Figuur 13. Gerealiseerde woningen

- Rijksweg
- Provincialeweg
- Corridor
- Invloedsgebied (1200m)

Gerealiseerde woningen (2012 - 2014)

- 2012
- 2013
- 2014



Regionale voorzieningen

Naast woningen en kantoorlocaties is ook gekeken naar de regionale voorzieningen omdat deze een bijdrage leveren aan het draagvlak voor het OV. Op basis van de beschikbare gegevens is op dit moment alleen iets te zeggen over de spreiding van de voorzieningen en niet over het gebruik ervan.

Een groot deel (66%) van de regionale voorzieningen ligt binnen een OVK²⁷. Gelet op het type, zijn het vooral detailhandelsgebieden (>3.000 m2) en scholen (middelbaar en hoger onderwijs) die binnen een OVK vallen. Van het totaal aantal voorzieningen is namelijk bijna een kwart (24%) een detailhandelsgebied en een kwart (23%) een school. Hierbij valt op dat de detailhandelsgebieden beter verspreid zijn over de verschillende knooppunten (29 knooppunten) dan het aantal scholen (20 knooppunten). Niet elke voorziening is echter even relevant voor OV-knooppunten. Daarom is het wenselijk om te onderzoeken in hoeverre een bepaalde voorziening bijdraagt aan reizigersgroei en draagvlak voor het OV.

Tabel 7 Aantal regionale voorzieningen²⁸

Type	Aantal < 1200m	Aantal > 1200m	Aantal knooppunten
Museum	21	20	9
Ziekenhuis	17	6	15
Theater	13	15	9
Bioscoop	14	8	11
Scholen	38	6	20
Beurs	3	nvt	3
Subtotaal	106	55	nvt
Evenementenhal	5	nb	4
Beurs	3	nb	3
Dagattractie	8	nb	7
Detailhandel (incl PDV)	39	nb	29
Haven	4	nb	2
Markt	1	nb	1
Stadion	1	nb	1
Vliegveld	1	nb	1
Totaal	165	55	nvt

²⁷ Niet van alle type voorziening is het aantal buiten de OVK bekend (zie tabel 7); daarom is vergeleken op basis van het subtotaal.

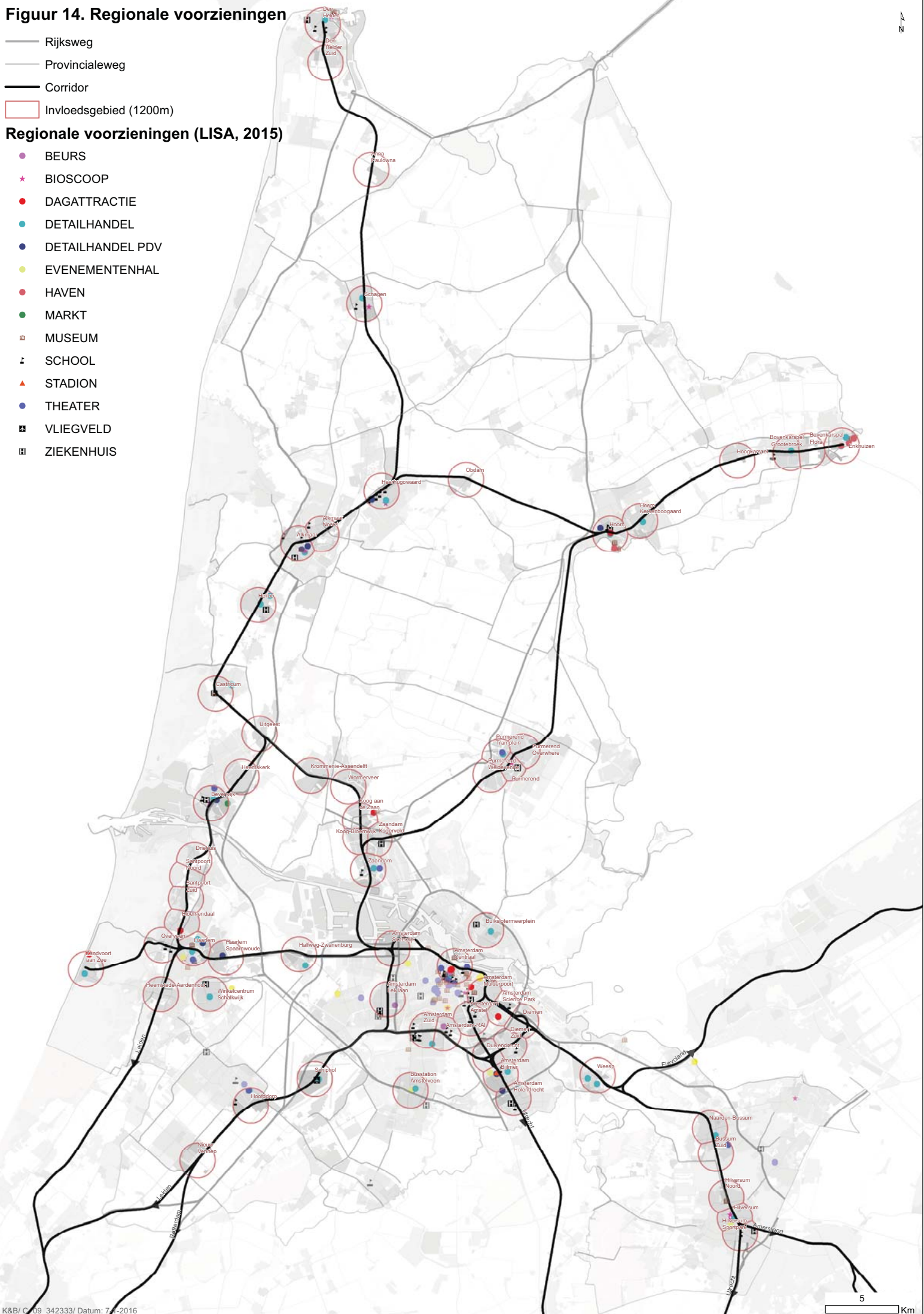
²⁸ Zie bijlage 1.3 met daarin een toelichting op de selectiecriteria.

Figuur 14. Regionale voorzieningen

- Rijksweg
- Provincialeweg
- Corridor
- Invloedsgebied (1200m)

Regionale voorzieningen (LISA, 2015)

- BEURS
- ★ BIOSCOOP
- DAGATTRACTIE
- DETAILHANDEL
- DETAILHANDEL PDV
- EVENEMENTENHAL
- HAVEN
- MARKT
- MUSEUM
- ⚡ SCHOOL
- ▲ STADION
- THEATER
- VLIEGVELD
- ZIEKENHUIS



Plancapaciteit 2015-2040

Wat betreft de plancapaciteit van ruimtelijke ontwikkelingen wordt in deze monitor alleen gekeken naar de woningbouwplannen en plannen voor kantoorlocaties. Ten aanzien van de regionale voorzieningen is namelijk te weinig informatie beschikbaar om hier uitspraken over te kunnen doen.

Woningbouw

Van de totale netto plancapaciteit voor woningbouw (159.500) ligt gemiddeld 39% binnen 1200 meter van een OV-knooppunt (zie tabel 8). Bovendien ligt het aandeel binnen een OVK in de periode 2025-2040 flink lager ten opzichte van de periode daarvoor.

Niet alle plancapaciteit wordt daadwerkelijk gerealiseerd. Dit heeft deels te maken met de planstatus van plannen. Zo is de kans dat zachte plannen tot uitvoering worden gebracht, velen malen kleiner dan harde plannen. Slechts 39% van de totale plancapaciteit is hard, terwijl dit percentage binnen de OVK nog lager ligt (31%). Dit verschil kan worden verklaard doordat binnenstedelijke plannen over het algemeen duurder zijn dan plannen op uitleglocaties waardoor het langer duurt om deze concreet te maken²⁹.

Wanneer de plancapaciteit wordt vergeleken met de potentiële woningbehoefte (zie tabel 9), blijkt dat het aanbod ver achter blijft bij de vraag, zelfs als alle zachte plannen gerealiseerd zouden worden. Het is zelfs zo dat het totaal aan harde plannen (61.600) niet voldoende is om te voldoen aan de woningbehoefte op korte termijn (66.800). Dit betekent dat om wél te kunnen voldoen aan de woningbehoefte op lange termijn, veel plannen een harde status dienen te krijgen én dat er gezocht moet worden naar aanvullende plancapaciteit.

Tabel 8 Bruto plancapaciteit naar planstatus en planfasering (2015-2040)³⁰

		2015	2016- 2019	2020- 2024	2025- 2040	Onbekend	Totaal woningen (bruto)	Totaal woningen (netto)
OVK	Hard	2.500	11.600	5.700	1.400	700	21.900	19.100
	Zacht	1.400	19.600	17.000	6.900	1.500	46.500	42.500
	Totaal	3.900	31.200	22.800	8.300	2.200	68.400	61.600
PNH	Hard	5.800	33.500	19.600	6.900	2.200	68.000	61.600
	Zacht	2.900	33.800	38.000	25.900	5.500	106.100	97.900
	Totaal	8.700	67.200	57.600	32.800	7.700	174.100	159.500
OVK tov PNH	Hard	43%	35%	29%	20%	31%	32%	31%
	Zacht	49%	58%	45%	27%	28%	44%	43%
	Totaal	45%	46%	40%	25%	29%	39%	39%

Tabel 9 Plancapaciteit afgezet tegen woningbehoefte 2015-2040

		Bruto plancapaciteit 2015-2040	Netto plancapaciteit 2015-2040	Woningbehoefte 2015-2020	Woningbehoefte 2015-2030	Woningbehoefte 2015-2040
PNH	Hard	68.000	61.600			
	Zacht	106.100	97.900			
	Totaal	174.100	159.500	66.800	170.700	231.000

Bron: Provincie Noord-Holland (2015: p.40) *Prognose 2015-2040: concentratie in steden*.




²⁹ Bron: Economisch Instituut voor de Bouw (2015) *Stimuleren binnenstedelijk bouwen*.

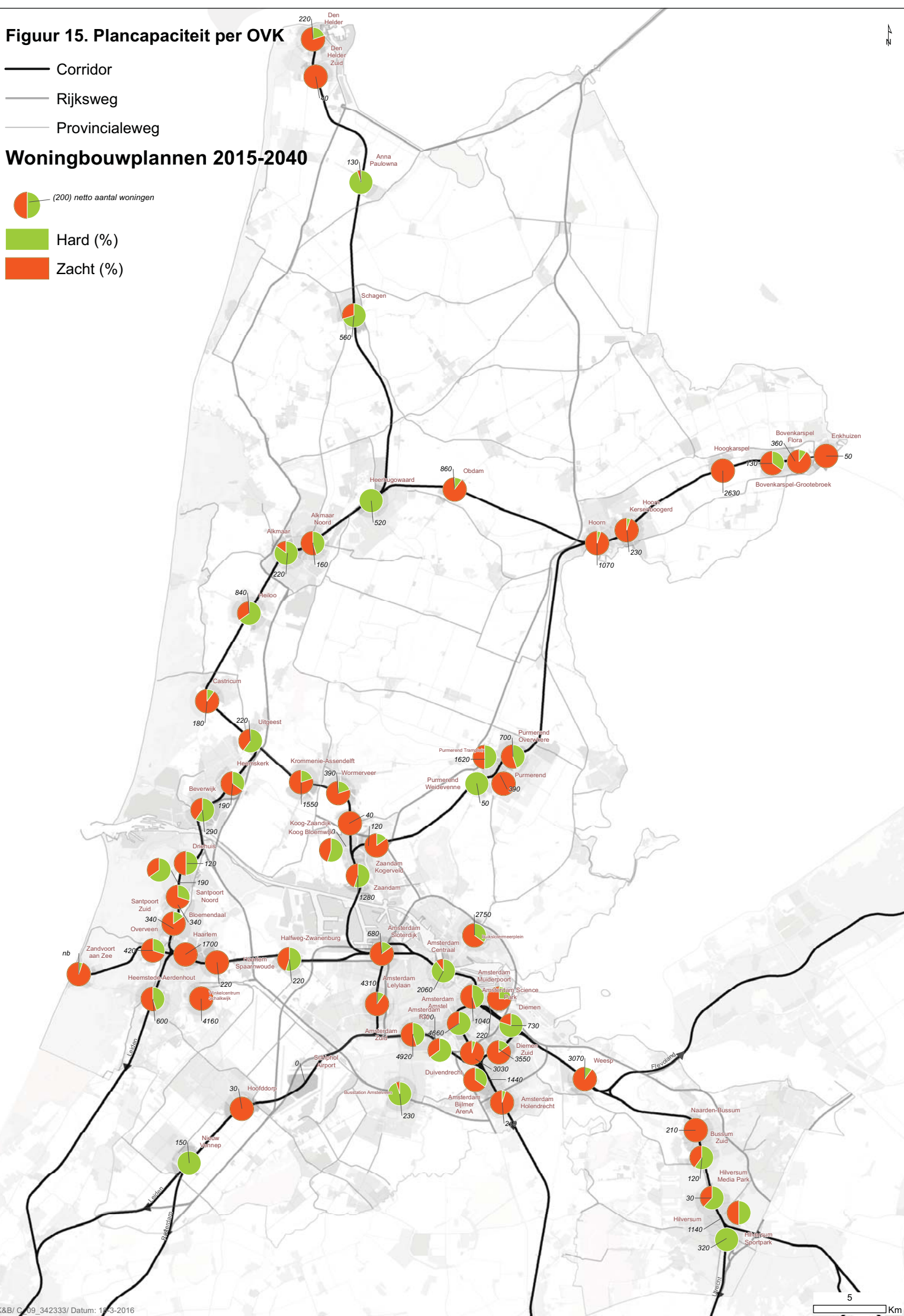
³⁰ Door een typefout in het bronbestand ligt de plancapaciteit bijna 2.000 woningen lager (zowel binnen OVK als totaal). Dit is in een te laat stadium ontdekt om nog verwerkt te kunnen worden in deze monitor.

Figuur 15. Plancapaciteit per OVK

- Corridor
- Rijksweg
- Provincialeweg

Woningbouwplannen 2015-2040

-  (200) netto aantal woningen
-  Hard (%)
-  Zacht (%)



Kantoorlocaties

De plancapaciteit bij kantoorlocaties beschrijft niet de daadwerkelijke plannen maar de potentiële ontwikkelruimte.

Net zoals de huidige kantorenvorraad grotendeels is gelegen nabij OV-knooppunten, is hetzelfde het geval met de ontwikkelcapaciteit. Zo ligt 104,9 hectare (62,5%) aan ontwikkelcapaciteit binnen de OVK. Hiervan is het merendeel (67,1 ha) gepland op de korte termijn. Opvallend is dat op de lange termijn (na 2030) überhaupt geen plancapaciteit bestaat of bekend is.

Vergelijking met de planbehoefte is weinig zinvol omdat de meest recente vraagraming alweer uit 2010 dateert. Duidelijk is wel dat het eerder vastgestelde maximum (198,5 ha binnen de MRA exclusief Almere-Lelystad) ruimschoots de huidige behoefte overstijgt. In 2016 wordt gewerkt aan een nieuwe vraagraming op basis van nieuwe lange-termijn scenario's van het CPB/PBL.

Tabel 10 Potentiële ontwikkelruimte kantoorlocaties (2015-2030)

Kantoorlocaties PNH (1-1-2015)	tot 2020 (ha)	2021-2030 (ha)	na 2030 (ha)	Plan-voorraad (ha)	Plannen tov huidige voorraad
Totaal OVK (74)	67,1	37,7	0	104,9	25%
Buiten OVK (80)	34,9	27,9	0	62,8	32%
Noord-Holland (154)	102,0	65,7	0	167,7	27%
Aandeel OVK	65,8%	57,4%	0%	62,5%	nvt

Bron: *Monitor werklocaties Noord-Holland 2015*

Conclusie & vooruitblik

Doelstelling: Beter benutten bestaande ruimte rond stationsomgevingen

Er worden (nog) te weinig nieuwe woningen rondom OV-knooppunten gerealiseerd. Op dit moment is circa 39% van de nieuwbouwplannen rondom de OV-knooppunten gepland: 61.600 van de 159.500 woningen. Om de ambitie van 50% (uitgangspunt 2 uit *Maak Plaats!*) te kunnen halen, moet nadrukkelijker worden gekozen voor de OV-knooppunten en moeten bestaande plannen beter worden afgestemd op de marktvraag. Dit draagt immers bij aan een betere benutting van de bestaande ruimte, maar ook aan een toename van het reizigerspotentieel. Hierbij dient gezegd te worden dat bovenstaande percentages uitgaan van de al bestaande plannen. Een aantal gemeenten heeft inmiddels een kentering ingezet door actief te kiezen voor OV-knooppunten; het bijbehorend resultaat zal in toekomstige monitors zichtbaar worden³¹.

De genoemde woningbouwaantallen zijn echter kwantitatief beredeneerd en houden geen rekening met woonvoorkeuren en woonmilieus. Om een goed beeld van het vraaggestuurd bouwen en de daadwerkelijke behoefte (zowel lokaal, regionaal als specifiek voor de MRA) te krijgen, is het nodig om aanvullend kwalitatief onderzoek te verrichten.

Het aandeel banen (54%) is in vergelijking met het aantal inwoners (36%) een stuk sterker geconcentreerd rondom de OVK. Ongeveer een vijfde van het totaal aantal banen bevindt zich op kantoorlocaties³² waarvan het overgrote deel (ca. 71%) zich binnen een OVK bevindt. Deze sterke concentratie draagt bij aan een efficiënte benutting van de ruimte. Toch valt hier nog veel winst te behalen. Zo staat bijna een kwart (22 a 23%) van de kantoorruimte leeg; zowel binnen als buiten OVK. Vooral bij de OVK gaat het om een aanzienlijk oppervlak (ca. 100 hectare). Het terugdringen van deze leegstand door sloop of transformatie maakt daarom een efficiëntere benutting van de ruimte mogelijk.

³¹ De planontwikkeling van woningbouw kent een relatief lange aanloop (5-10 jaar). Beleidswijzigingen worden daarom pas na verloop van tijd zichtbaar in de cijfers.

³² Zie Monitor Uitvoeringsstrategie Plabeka 2014-2015

2.4 Stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in stad of dorp

Doelstelling	Operationalisatie	Output-indicatoren (monitor/toekomstig)
4) Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven	Afspraken over een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde) van stationsomgevingen	<ul style="list-style-type: none"> • Functiemenging (inwoners / banen) • dichtheid gebouwde omgeving (FSI & GSI) • sociaal-economische kenmerken bevolking • leefbaarheidsscore • aantal informatieborden • fijnmazigheid stratenpatroon • fysieke barrières • belevingswaarde van gebruikers (reizigers, bewoners, scholieren, bedrijven, <i>leisure-seekers</i> etc.) mbt kwaliteit routes, openbare ruimte, voorzieningenniveau

Deze doelstelling focust zich voornamelijk op de leefbaarheid en levendigheid van stationsomgevingen en hun inbedding binnen het stedelijk weefsel. Het moeten namelijk aantrekkelijke gebieden zijn waar mensen graag willen wonen, werken, verblijven etc. Vanwege de hoge mate van subjectiviteit is dat echter lastig te bepalen. Alleen met behulp van uitgebreide enquêtes op grote schaal kunnen hier goede uitspraken over gedaan worden. Dit is echter niet mogelijk op dit moment.

In veel onderzoeken is de mate van functiemenging een van de indicatoren voor ruimtelijke kwaliteit. Zo maakt een hoge mate van functiemenging gebieden niet alleen aantrekkelijker, maar kan het ook zorgen dat de ruimte duurzamer wordt gebruikt doordat activiteiten dichterbij elkaar komen te liggen. Doordat de verplaatsingsafstanden kleiner worden, neemt in theorie ook de reisbehoefte af.

Er zijn meerdere manieren om de functiemenging te berekenen, maar meestal wordt gekeken naar de verhouding tussen het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen. Zoals valt te verwachten, is de functiemenging rondom de OVK een stuk sterker dan buiten de OVK (zie tabel 11). Hierbij valt op dat de menging rondom de stations in de periode 2012-2014 is afgenomen. Dit is te verklaren doordat het aantal inwoners sterker is toegenomen (+1,5%) dan het aantal banen (+0,1%)³³; hoogstwaarschijnlijk vanwege de economische crisis.

Binnen een knooppunt kan de beleving echter sterk verschillen. Een station met aan de ene kant een woonwijk en aan de andere kant een kantoorgebied is in de beleving juist niet gemengd. Daarom is ook gekeken naar de lokale functiemenging³⁴. Behalve het centrum van Amsterdam, zijn de grootste concentraties wederom te vinden bij de OVK (zie figuur 16).

Omdat veel output-indicatoren ontbreken die iets zeggen over de ruimtelijke kwaliteit van stationsomgevingen, geldt ook voor deze doelstelling dat geen conclusies kunnen worden getrokken.

Tabel 11 Ontwikkeling functiemenging 2012-2014

	2012	2013	2014	Toename 2012-2014
Totaal OVK (64 OVK)	64,4%	64,1%	63,5%	-1,1%
Buiten OVK	29,7%	29,6%	29,4%	-0,3%
Noord-Holland	42,0%	41,8%	41,5%	-0,5%

³³ Zie tabel 2 en 3 in paragraaf 2.3.

³⁴ Dit betekent dat, net als in Maak Plaats!, alleen de 100 bij 100 meter kwadranten worden meegenomen waar inwoners en/of werknemers aanwezig zijn. Het gemiddelde van deze kwadranten is de lokale functiemenging.

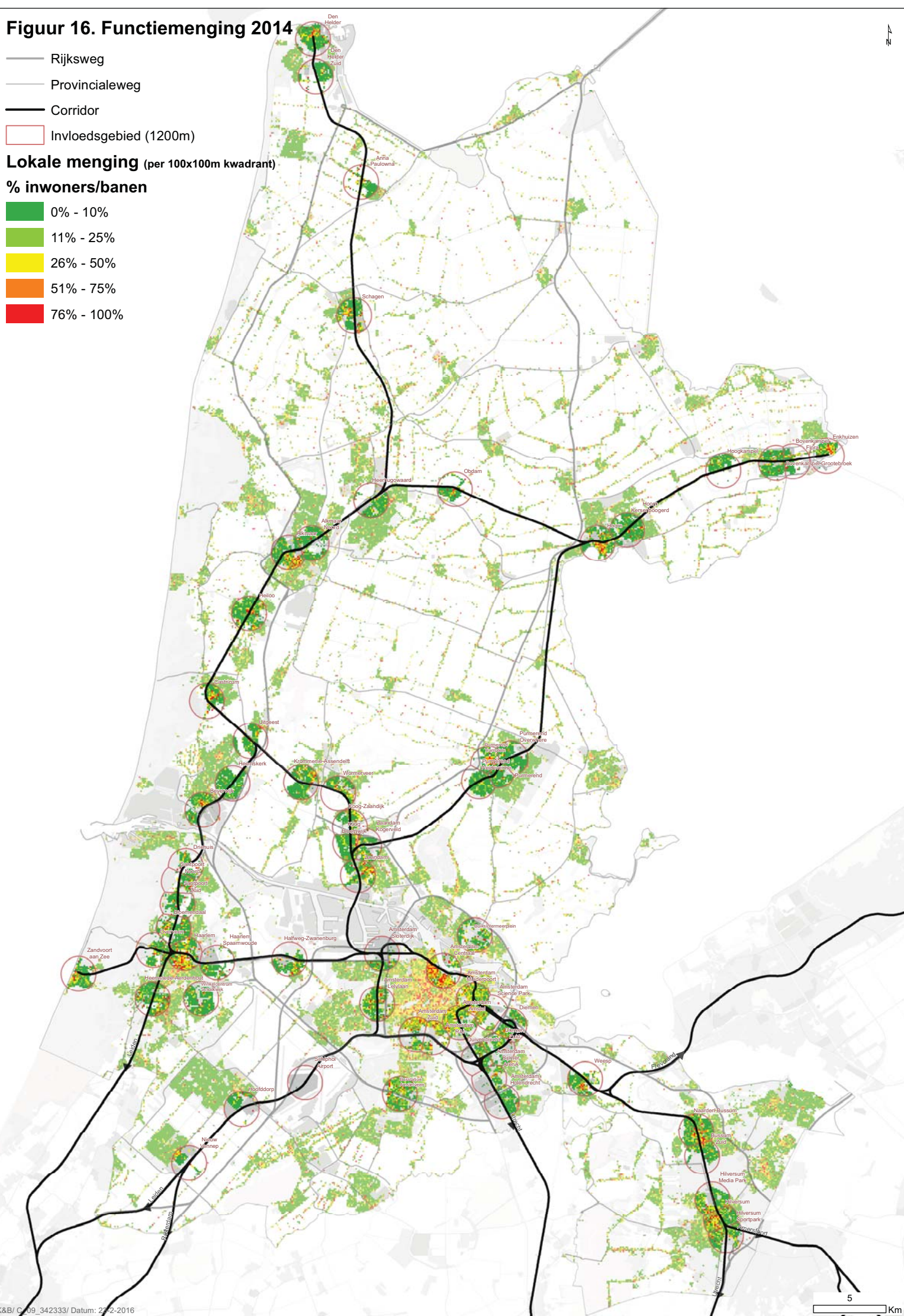
Figuur 16. Functiemenging 2014

- Rijksweg
- Provincialeweg
- Corridor
- Invloedsgebied (1200m)

Lokale menging (per 100x100m kwadrant)

% inwoners/banen

- 0% - 10%
- 11% - 25%
- 26% - 50%
- 51% - 75%
- 76% - 100%



2.5 Conclusie

Met het programma OV-knooppunten zet de provincie in op het intensiever gebruiken van de bestaande stad, het behouden van het waardevolle cultuurlandschap en het beter benutten van de infrastructuur of het vervoersnetwerk. Hiermee levert het een bijdrage aan een duurzaam en gezond leefklimaat en aan het versterken van het internationale vestigingsklimaat van Noord-Holland. Om dit te bereiken dienen de strategische doelstellingen in samenhang bekeken worden. Op basis van deze monitor kunnen echter nog geen conclusies getrokken worden, omdat hiervoor te veel *output*-indicatoren ontbreken. Wel heeft een aantal ontwikkelingen de revue gepasseerd die van invloed zijn op het bereiken van de strategische doelstellingen.

Allereerst kunnen OVK een bijdrage leveren aan de enorme woningbouwopgave in Noord-Holland (231.000 woningen) en tegelijkertijd het waardevolle landschap openhouden. Een van de uitgangspunten uit *Maak Plaats!* is dan ook om minimaal 50% van de nieuwbouwwoningen binnen OVK te realiseren waardoor zowel de bestaande ruimte beter wordt benut en minder druk komt te liggen op het landschap. De huidige plancapaciteit binnen de OVK komt echter zowel absoluut (61.600) als relatief (39%) nog niet in de buurt van de na te streven waarden. Enerzijds betekent dit dat de woningbouwproductie opgeschroefd moet worden (behalve in RAP-regio Alkmaar). Anderzijds betekent het dat meer prioriteit gegeven moet worden aan het realiseren van woningen binnen OVK.

Wat betreft de kantoorlocaties en regionale voorzieningen geldt dat deze wel in grote mate zijn te vinden rondom de OVK (zie paragraaf 2.3). De kantoorlocaties kampen met een ander soort opgave in vergelijking met de woningbouw. Zo kampen deze locaties met relatief veel leegstand en een overaanbod aan potentiële kantoorminuten. Door in te zetten op transformatie en het terugdringen van de potentiële ontwikkelruimte kan de ruimte nog beter benut worden; ook kan hiermee worden bijgedragen aan het opschroeven van de woningbouwproductie. De verschillende type voorzieningen kunnen juist vanwege hun goede ligging een bijdrage leveren aan het reizigerspotentieel en het draagvlak voor het OV. Om de daadwerkelijke bijdrage te kunnen berekenen is echter aanvullend onderzoek nodig.

Hoe beter de bestaande ruimte rondom OV-knooppunten wordt benut, hoe groter de bijdrage aan het vergroten van het reizigerspotentieel. Uit paragraaf 2.2 bleek dat het aantal in- en uitstappers voor de periode 2012-2014 zowel absoluut als relatief sterk (+5,9%) is toegenomen in vergelijking met het aantal inwoners (+1,5%) en aantal banen (+0,1%) binnen OVK. Ook wanneer per station de toename van inwoners en aantal banen wordt vergeleken met het aantal treinreizigers (zie bijlagen 4.1 & 4.3), valt geen duidelijk verband te ontdekken. Dit betekent dat de toename van het aantal treinreizigers niet direct is te verklaren door de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de knooppunten (<1200 meter). Het is aannemelijker dat de toename vooral het gevolg is van een verhoogd gebruik van de fiets als voor- en natransportmiddel voor de trein. Zo komt bijna de helft van de treinreizigers op de fiets naar het station en wonen om deze reden waarschijnlijk verder dan 1200 meter van het station. Het aantal in- en uitstappers zal naar verwachting de komende jaren verder stijgen als gevolg van het toenemende fietsgebruik als voor- en natransportmiddel en de aantrekkende economie.

Naast toegangspoorten voor wonen, werken en recreëren dienen station ook aantrekkelijke locaties te zijn. Aantrekkelijkheid is echter een subjectief begrip en betekent voor iedere doelgroep en ieder

individueel iets anders. Om het begrip te kunnen objectiveren worden vaak verschillende indicatoren gebruikt, zoals functiemenging. In deze monitor kwam naar voren dat de functiemenging rondom de OV-knooppunten een stuk hoger is dan daarbuiten, maar dit zegt bijvoorbeeld niets over de levendigheid van een stationsomgeving. Om een beter beeld van de aantrekkelijkheid van knooppunten te geven, is het nodig om meer kwalitatief datamateriaal te verzamelen.

Kortom, alleen ten aanzien van de derde doelstelling is voldoende informatie beschikbaar om uitspraken te kunnen doen over de voortgang van de doelstelling. Op basis van deze monitor kan gesteld worden dat de volgende opgaven meer aandacht verdienen:

- Gemeenten dienen meer prioriteit te geven aan woningbouwplannen in de nabijheid van OV-knooppunten. De huidige plancapaciteit is onvoldoende om de ambitie van 50% van de nieuwbouwwoningen nabij OV-knooppunten te halen (zie paragraaf 2.3).
- Een groot deel (ca. 20%) van de kantoorruimte bij OV-knooppunten staat leeg, terwijl het om goed bereikbare plekken gaat. Bovendien staat nog veel potentiële ontwikkelruimte gepland, ondanks de relatief hoge leegstand. Om de ruimte beter te kunnen benutten, moet gezocht worden naar mogelijkheden binnen de bestaande voorraad of mogelijkheden voor transformatie naar een andere gebruiksfunctie.

3. Zaancorridor

Door het gebrek aan informatie kan slechts in beperkte mate iets gezegd worden over de voortgang van de doelstellingen op netwerkniveau. In de monitor wordt naast het netwerkniveau ook aandacht besteed aan de corridor. Deze eerste versie van de monitor richt zich vooralsnog uitsluitend op de Zaancorridor. Het idee is om de monitor geleidelijk uit te breiden naar andere corridors. Ook voor de Zaancorridor geldt dat het monitoren van de ontwikkelingen op dit moment slechts beperkt mogelijk is. Alleen ten aanzien van de derde doelstelling (beter benutten bestaande ruimte) zijn voldoende gegevens beschikbaar om hier iets over te kunnen zeggen (zie §3.1). Ten aanzien van de tweede en vierde doelstelling zullen slechts twee *output*-indicatoren de revue passeren: functiemenging (§ 3.2) en het aantal in- en uitstappers (§ 3.3). De opbouw van dit hoofdstuk wijkt daarmee af ten opzichte van hoofdstuk 2.

3.1 Beter benutten bestaande ruimte

Het beter benutten van de bestaande ruimte gaat vooral om een intensiever gebruik van stationsomgevingen. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot een duurzamer ruimtegebruik, hoger economisch rendement, verhoogd draagvlak voor het OV en andere stedelijke voorzieningen en een beter vestigingsklimaat voor bedrijven. Een aantal aspecten zijn hierbij van invloed zoals de mate en spreiding van zowel inwoners en werknemers als het ruimtelijk programma, leegstandscijfers en prioritering van ruimtelijke plannen binnen stationsomgevingen. Voor zover mogelijk worden deze in dit hoofdstuk in beeld gebracht.

Inwoners en werknemers

Binnen de OVK langs de Zaancorridor is het aantal inwoners evenveel gestegen ten opzichte van het gemiddelde van alle OVK (+1,5%). De werkgelegenheid op de Zaancorridor is daarentegen sterker gestegen in vergelijking met de andere OVK. Zo is het aantal banen met 1,6% gestegen naar 150.600, terwijl het gemiddelde van alle OVK slechts met 0,1% is toegenomen. Zo liggen een aantal belangrijke werkgebieden (Sloterdijk, Zaan-IJoevers, Alkmaar, Heerhugowaard) langs deze corridor.

Wanneer gekeken wordt naar de spreiding van het aantal inwoners valt op dat bijna de helft van de inwoners een woning heeft nabij de stations Amsterdam Centraal, Krommenie-Assendelft, Alkmaar en Zaandam (zie bijlage 4.3). Dit beeld komt ook terug in figuur 17.

Als werklocatie vallen wederom de knooppunten Amsterdam Centraal, Alkmaar en Zaandam op (zie figuur 18). Amsterdam Sloterdijk is ook een typische werklocatie, maar ten opzichte van de andere stations wonen hier nog relatief weinig mensen. Dit heeft onder andere te maken met de vele restricties (zoals milieueisen) die in dit gebied gelden om woningen te kunnen realiseren. In de toekomst worden deze restricties aangepast waardoor meer mensen in het gebied kunnen wonen.

Tabel 12 Ontwikkeling aantal inwoners en banen 2012-2014

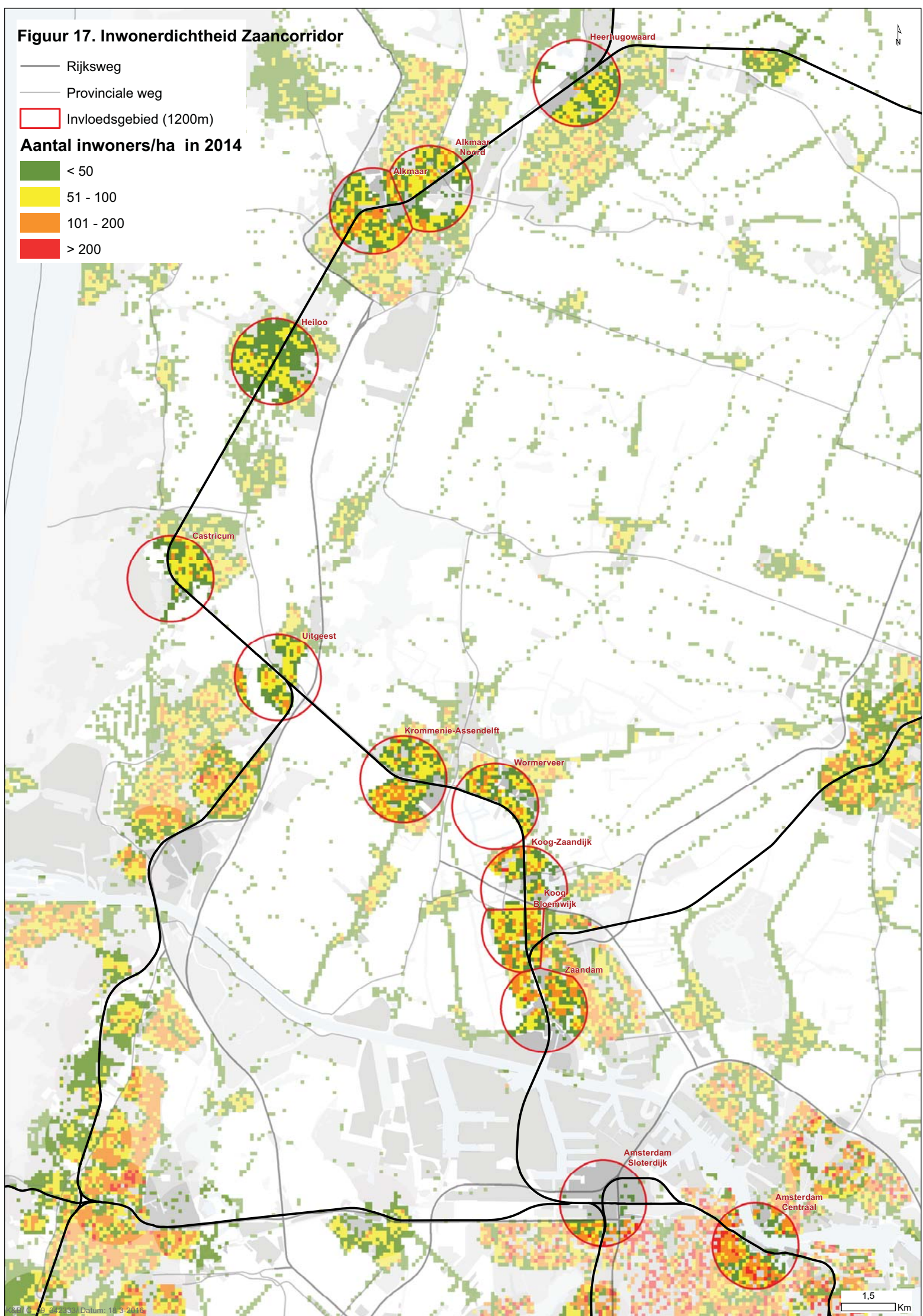
		2012	2013	2014	% toename 2012-2014
Inwoners	Zaancorridor (13 OVK)	203.800	205.300	206.900	1,5%
	Totaal OVK	958.400	965.100	972.800	1,5%
	Totaal Noord-Holland	2.703.900	2.718.700	2.735.000	1,2%
Banen	Zaancorridor (13 OVK)	148.100	149.200	150.600	1,6%
	Totaal OVK	617.100	618.300	618.000	0,1%
	Totaal Noord-Holland	1.135.000	1.137.100	1.135.900	0,1%

Figuur 17. Inwonerdichtheid Zaancorridor

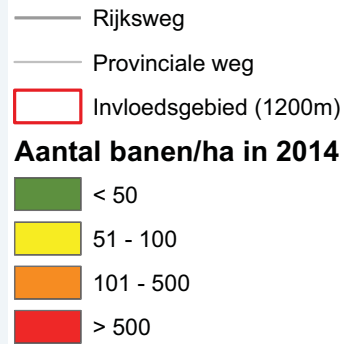
- Rijksweg
- Provinciale weg
- Invloedsgebied (1200m)

Aantal inwoners/ha in 2014

- < 50
- 51 - 100
- 101 - 200
- > 200



Figuur 18. Werknemersdichtheid Zaancorridor



Huidig ruimtelijk programma*Woningvoorraad*

Bijna een vijfde deel van de totale woningvoorraad rondom de OVK (490.300) bevindt zich op de Zaancorridor. Het aantal gerealiseerde woningen binnen een OVK op de Zaancorridor, neemt ieder jaar verder af. Waar in 2012 nog 1.000 woningen rondom een van de knooppunten zijn gebouwd, waren dat er in 2014 nog maar 310 (zie tabel 13; zie ook figuur 19). De economische crisis heeft een belangrijke rol gespeeld in deze afname.

Tabel 13 Gerealiseerde woningen 2005-2014 + woningvoorraad

	Jaargemiddelde 2005-2011	2012	2013	2014	Woningvoorraad 2015 ³⁵
Zaancorridor ³⁶	1.090	1.000	610	310	103.510
OVK	4.100	3.800	3.400	3.100	490.300
Noord-Holland	11.800	8.000	8.100	7.800	1.323.100

Kantoorlocaties

De spreiding van het aantal kantoorlocaties komt overeen met de spreiding van het aantal banen. Dit betekent dat deze locaties zich vooral bevinden bij de stations Amsterdam Centraal, Sloterdijk, Zaandam en Alkmaar. De toename aan kantoorruimte op de Zaancorridor komt volledig voor rekening van Amsterdam Centraal. De minieme afname in 2012 betreft een afname van de kantoorruimte bij Zaandam (Inverdan).

Het gemiddelde leegstandspercentage ligt op de Zaancorridor (19%) lager in vergelijking met het gemiddelde van alle OVK en Noord-Holland (beide 22%). Dat van Amsterdam Sloterdijk ligt bovengemiddeld hoog (28%), maar dit cijfer is inmiddels achterhaald aangezien in 2015 veel kantoorruimte is getransformeerd tot hotelkamers (zie bijlage 4.9).

Tabel 14 Gerealiseerde netto kantoorruimte 2012-2014 (in m²) + voorraad en leegstand 1-1-2015 (in ha)

	2012	2013	2014	Toename 2012-2014	Voorraad (in ha)	Gebruikte voorraad (in ha)	Leegstand %
Zaancorridor (15 locaties ³⁷)	-100	37.400	15.700	52.900	99,4	80,3	19%
OVK	-800	42 600	-29 700	12.000	479,1	374,6	22%
Noord-Holland	7 200	49 100	-43 700	12.600	677,2	527,4	22%

³⁵ Peildatum: 1-10-2015

³⁶ Afronding op tientallen.

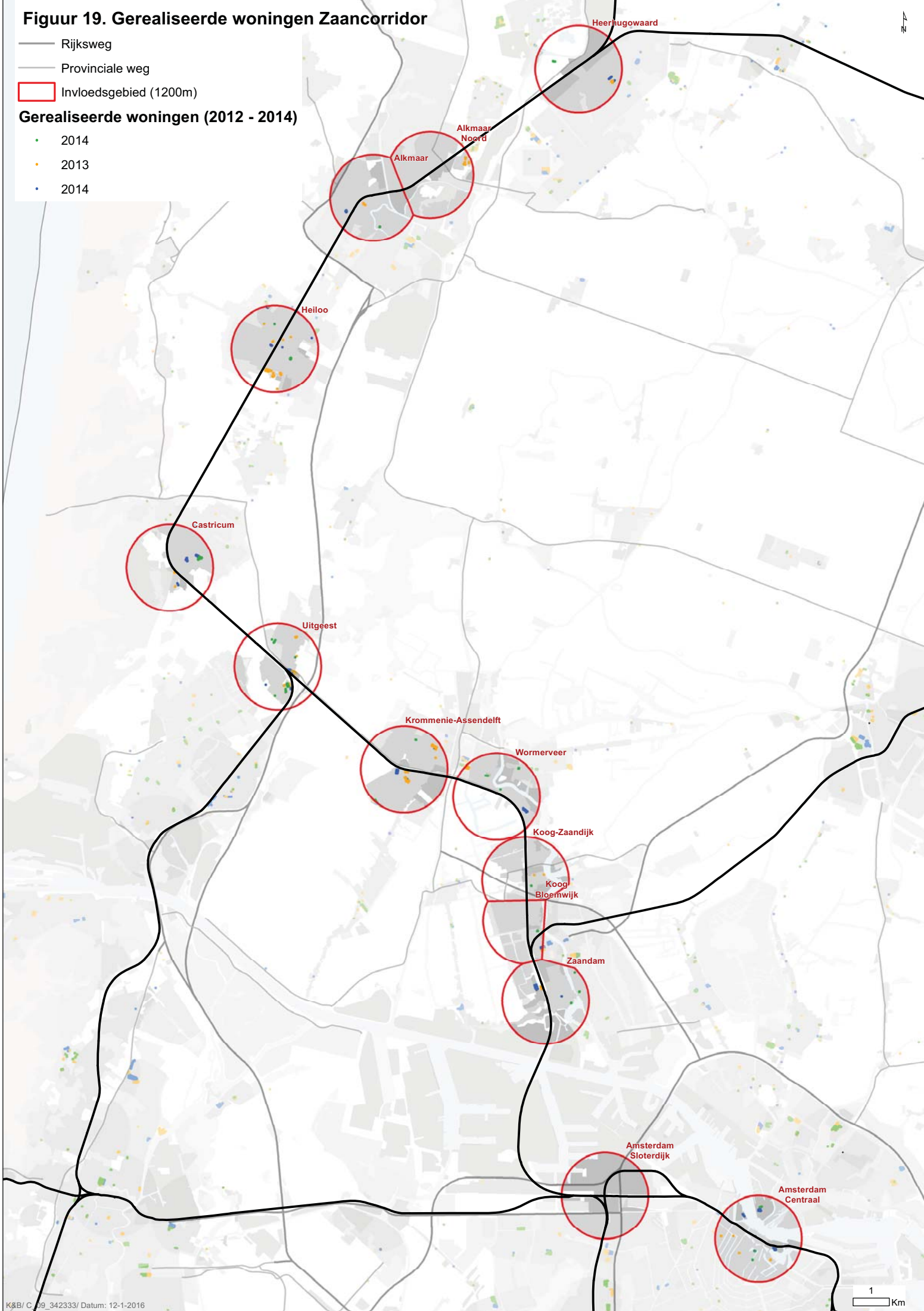
³⁷ Drie kantoorlocaties zijn toegevoegd als aanvulling op de *Monitor werklocaties Noord-Holland 2015* om de voorraad en leegstand te berekenen. Het gaat om Sloterdijk-Centrum/Teleport (Amsterdam Sloterdijk), Rogier van der Weijdestraat/De Hoef (Alkmaar) en NollenOor (Alkmaar Noord). De groeicijfers van deze locaties zijn echter niet meegenomen in de tabel.

Figuur 19. Gerealiseerde woningen Zaancorridor

- Rijksweg
- Provinciale weg
- Invloedsgebied (1200m)

Gerealiseerde woningen (2012 - 2014)

- 2014
- 2013
- 2014



Regionale voorzieningen

De regionale voorzieningen langs de Zaancorridor zijn vooral geconcentreerd aan de ‘uiteinden’ van de corridor bij Amsterdam Centraal, Alkmaar en Heerhugowaard (zie figuur 20). Zoals valt te verwachten, steekt Amsterdam Centraal er ruimschoots bovenuit wat betreft het aantal voorzieningen (25 van de 53). Daarbij heeft Amsterdam Centraal een gevarieerd aanbod; dit geldt ook voor Alkmaar. Stations als Castricum en Wormerveer beschikken juist over weinig tot geen stedelijke voorzieningen op regionaal schaalniveau, maar beschikken wel over een directe toegang met het landschap (i.e. ook wel aangeduid als ‘buitenpoort’). Dit is een extra kwaliteit die het reizigerspotentieel van beide knooppunten kan vergroten. Om te bepalen hoe groot de bijdrage is van iedere voorziening, is meer kennis nodig van bezoekersaantallen en de *modal split*.

Tabel 15 Regionale voorzieningen per OV-knooppunten

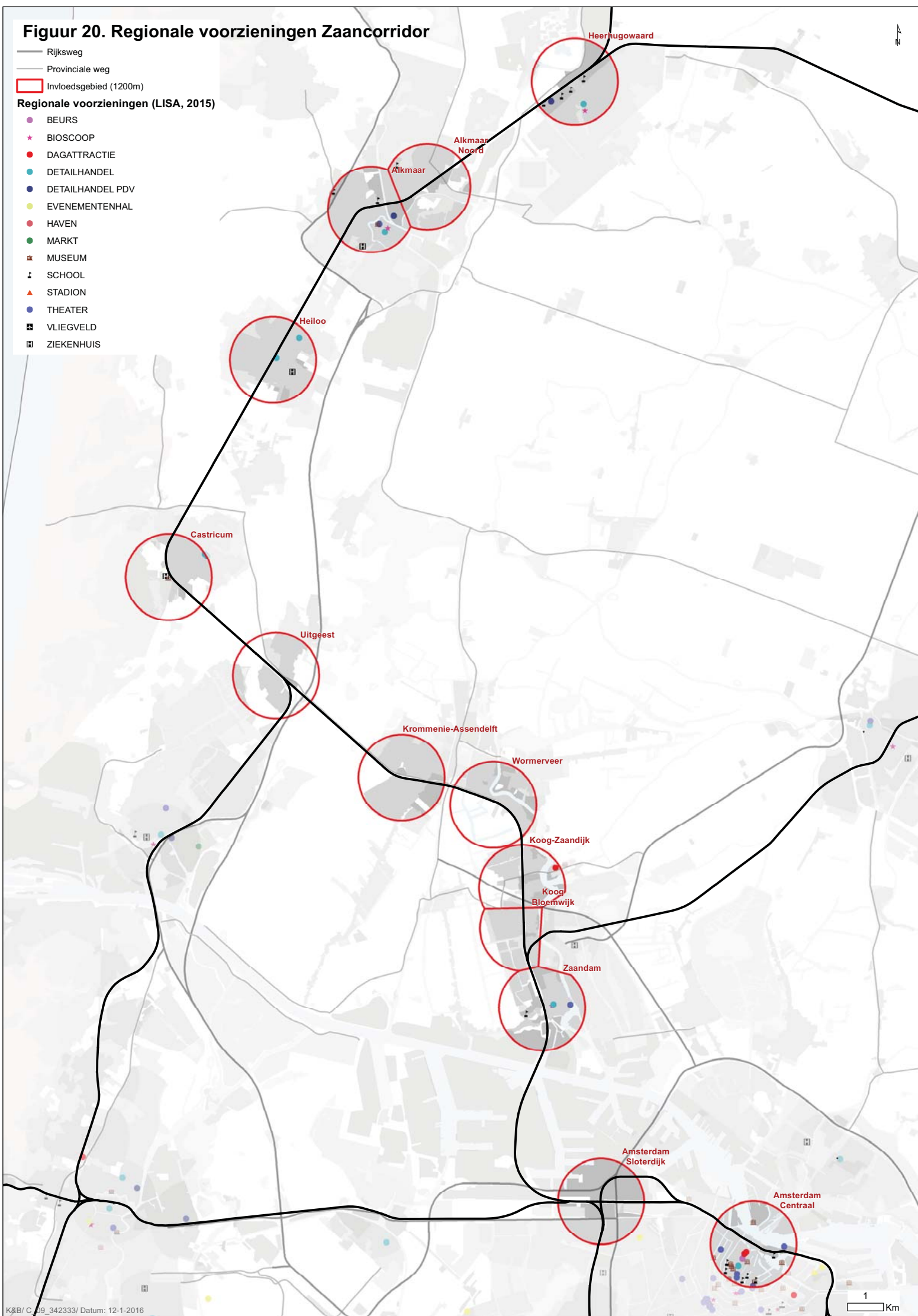
Regionale voorziening	Alkmaar	Alkmaar Noord	Amsterdam Centraal	Castricum	Heerhugowaard	Heiloo	Koog-Zaandijk	Zaandam
Beurs			1					
Bioscoop	1				1			1
Dagattractie			2				1	
Detailhandel	1		1	2	1	2		1
Detailhandel PDV	1				1			
Museum	1		10	1				
School	2	1	6		4			1
Theater	1		5					1
Ziekenhuis	1			1		1		
Aantal voorzieningen	8	1	25	4	7	3	1	4

Figuur 20. Regionale voorzieningen Zaancorridor

- Rijksweg
- Provinciale weg
- Invoedsgebied (1200m)

Regionale voorzieningen (LISA, 2015)

- BEURS
- BIOSCOOP
- DAGATTRACTIE
- DETAILHANDEL
- DETAILHANDEL PDV
- EVENEMENTENHAL
- HAVEN
- MARKT
- MUSEUM
- SCHOOL
- STADION
- THEATER
- VLEIEGVELD
- ZIEKENHUIS



Plancapaciteit 2015-2040*Woningbouw*

Hiervoor was te zien dat de Zaancorridor wat betreft de totale woningvoorraad binnen OVK een vijfde deel voor haar rekening neemt. Naast het afnemende aantal gerealiseerde woningen, is ook de plancapaciteit op deze corridor relatief beperkt in vergelijking met de totale capaciteit rondom OVK. Zo bevindt slechts 13% van de plancapaciteit zich binnen een OVK op de Zaancorridor. Dit valt te verklaren doordat de gemeenten Heerhugowaard (3.960) en Alkmaar (1.840 woningen) relatief veel netto plancapaciteit hebben, maar slechts een beperkt deel daarvan binnen hun knooppunten ligt: 13% respectievelijk 21% (zie bijlage 5.3).

Daarnaast valt op dat relatief veel plannen langs de Zaancorridor een harde planstatus hebben (57%, zie tabel 16 en figuur 21), in vergelijking met het gemiddelde van alle knooppunten (31%). Dit maakt het aannemelijker dat ook een groot deel van de plancapaciteit daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden.

Tabel 16 Woningbouwplannen naar fasering en planstatus (2015-2040)³⁸

		2015	2016-2019	2020-2024	2025-2040	Onbekend	Bruto	Netto
Zaancorridor	Hard	330	2.130	1.940	0	390	4.790	4.580
	Zacht	240	2.520	1.180	0	90	4.030	3.440
	Totaal	560	4.650	3.120	0	480	8.810	8.020
	% hard	59%	46%	62%	nvt	81%	54%	57%
OVK	Hard	2.500	11.600	5.700	1.400	700	21.900	19.100
	Zacht	1.400	19.600	17.000	6.900	1.500	46.500	42.500
	Totaal	3.900	31.200	22.800	8.300	2.200	68.400	61.600
	% hard	64%	37%	25%	17%	32%	32%	31%

Kantoorlocaties

Het merendeel van de potentiële ontwikkelruimte op kantoorlocaties bevindt zich rondom de stations Alkmaar (62.000 m²) en Amsterdam Centraal (81.000 m²). Ten opzichte van hun bestaande voorraad is dit een zeer grote hoeveelheid te noemen: Alkmaar (uitbreiding van 69%) en Amsterdam Centraal (uitbreiding van 41%). Ten opzichte van het gemiddelde van alle knooppunten (25%) en Noord-Holland (32%) ligt dit aandeel daarmee een stuk hoger (zie bijlage 4.10). Aangezien de marktvraag naar kantoorlocaties de afgelopen jaren zeer sterk is geslonken, is het dus zaak om de ontwikkelruimte flink te beperken³⁹. Het lage gemiddelde van de corridor (18%) is te verklaren doordat bij Amsterdam Sloterdijk ongeveer de helft van de voorraad te vinden is, maar geen ontwikkelruimte gepland staat.

Ondanks de beperkte marktvraag staan er twee (weliswaar kleinschalig) nieuwe kantoorlocaties gepland voor de Zaancorridor. De één is te vinden bij Wormerveer (Poort Clam Dijke) en de ander bij Alkmaar (NUON-locatie).

³⁸ De fasering van de beschikbare capaciteit is indicatief.

³⁹ Zie ook rapport Stec Groep (2014) Advies voor sterke werklocaties in Regio Alkmaar.




Tabel 17 Potentiele ontwikkelruimte kantoren (in m2)

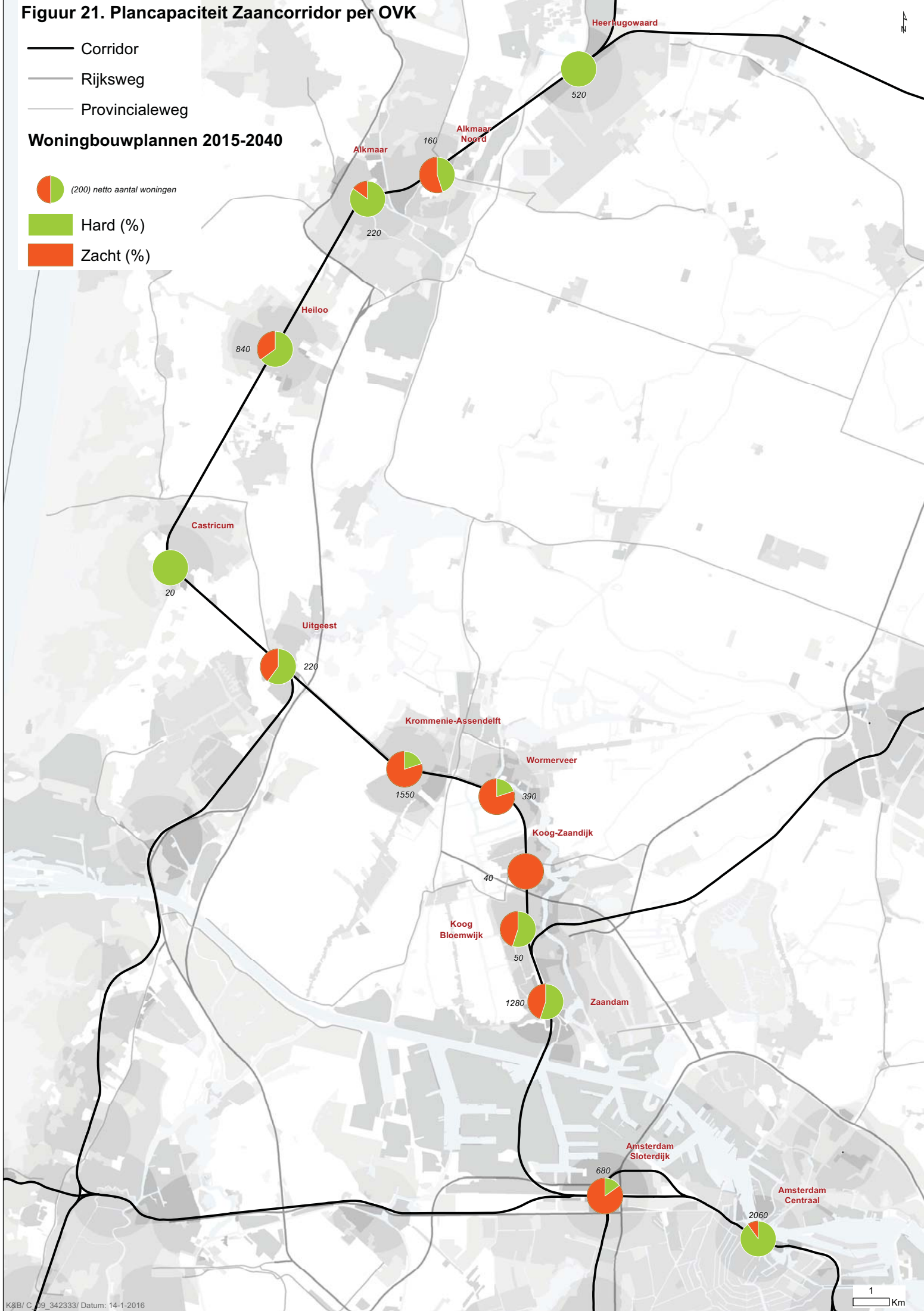
	Tot 2020	Tot 2030	Na 2030	Totaal	Aandeel tov bestaande voorraad
Zaancorridor	151.000	30.000	0	181.000	18%
OVK	671.000	377.000	0	1.049.000	25%
Noord-Holland	1.020.000	657.000	0	1.677.000	27%

Figuur 21. Plancapaciteit Zaancorridor per OVK

- Corridor
- Rijksweg
- Provincialeweg

Woningbouwplannen 2015-2040

-  (200) netto aantal woningen
-  Hard (%)
-  Zacht (%)



Conclusie & vooruitblik

Het aantal inwoners en banen nabij OVK langs de Zaancorridor is toegenomen in de periode 2012-2014. Zeker de hoeveelheid banen is relatief sterk gestegen (+ 1,6%) op de Zaancorridor in vergelijking met het gemiddelde van alle knooppunten (+ 0,1%). Daarnaast is ook de kantorenleegstand iets lager in vergelijking met de andere corridors: 19% respectievelijk 22%. Op basis van deze informatie kan dus gezegd worden dat de knooppunten langs de Zaancorridor intensiever worden gebruikt in vergelijking met andere corridors. Het aantal gerealiseerde woningen vlakkt echter af. Op basis van de huidige plancapaciteit is de verwachting dat het aantal blijft schommelen tussen de 300 tot 500 woningen per jaar. Het is dan ook aan te bevelen om op zoek te gaan naar extra plancapaciteit binnen de OVK en daarnaast de bestaande woningbouwplannen beter af te stemmen op de marktvraag.

Met de komst van een actie- en uitvoeringsprogramma voor de Zaancorridor in de loop van 2016, is te verwachten dat de woningbouwplannen binnen de OVK voorrang krijgen ten opzichte van die daarbuiten. Dit zal positieve gevolgen hebben voor het intensiever benutten van de bestaande ruimte, maar ook het openhouden van het landschap. Vanwege de lange aanlooptijd voor het ontwikkelen van woningbouwplannen zal dit alleen niet direct zichtbaar zijn in de cijfers.

Op basis van het aantal inwoners, werknemers en regionale voorzieningen binnen de OVK valt te concluderen dat het zwaartepunt van de Zaancorridor vooral aan de uiteinden ligt met Amsterdam en Zaandam aan de ene kant en Alkmaar aan de andere kant. Dit komt overeen met het haltermodel waarbij de ruimtelijke ontwikkelingen zich aan de uiteinden van de halter ('de gewichten') bevinden, terwijl het tussengelegen gebied ('de stang') slechts in beperkte mate wordt ontwikkeld en ruimte biedt aan (landschappelijke) verbindingen haaks op de corridor.

3.2 Functiemenging

Net als in hoofdstuk 2 is alleen de mate van functiemenging een indicator waarmee op dit moment iets te zeggen valt over hoe aantrekkelijk de verschillende knooppunten zijn. Andere indicatoren zijn namelijk niet beschikbaar op.

In paragraaf 3.1 was te zien dat het aantal banen op de Zaancorridor ongeveer net zo hard is gestegen als het aantal inwoners (1,6% respectievelijk 1,5%). Dit heeft als gevolg dat ook de functiemenging nauwelijks is veranderd in de periode 2012-2014; dit is blijven schommelen rond de 73%.

Wat betreft de individuele knooppunten is gekeken naar de lokale functiemenging⁴⁰. Hierbij steekt Amsterdam Centraal er bovenuit met 41% in 2014. Daarna volgen op gepaste afstand Alkmaar, Zaandam en Castricum met ieder 23% (zie bijlage 4.4 en figuur 22). Hoe hoger de mengingsintensiteit, hoe groter de kans dat een station zowel een herkomst- als bestemmingsstation is.

3.3 In- en uitstappers

Wat betreft het aantal in- en uitstappers is op de Zaancorridor een toename te zien van 5% voor de periode 2012-2014, waarbij Amsterdam Sloterdijk en Zaandam het sterkst zijn gestegen (+ 12%). Opvallend is de afname tussen 2013 en 2014. Dit valt echter te verklaren door een relatief grote afname (-4%) bij Amsterdam Centraal wat te wijten is aan de vele werkzaamheden. De afname bij de overige stations is relatief gezien zeer beperkt (zie bijlage 4.1).

	2012	2013	2014	Toename 2012-2014	Toename 2012-2014
Zaancorridor (13 stations)	283.300	300.700	296.300	13.000	5%

⁴⁰ Dit betekent dat, net als in Maak Plaats!, alleen de 100 bij 100 meter kwadranten worden meegenomen waar inwoners en/of werknemers aanwezig zijn. Het gemiddelde van deze kwadranten is de lokale functiemenging.

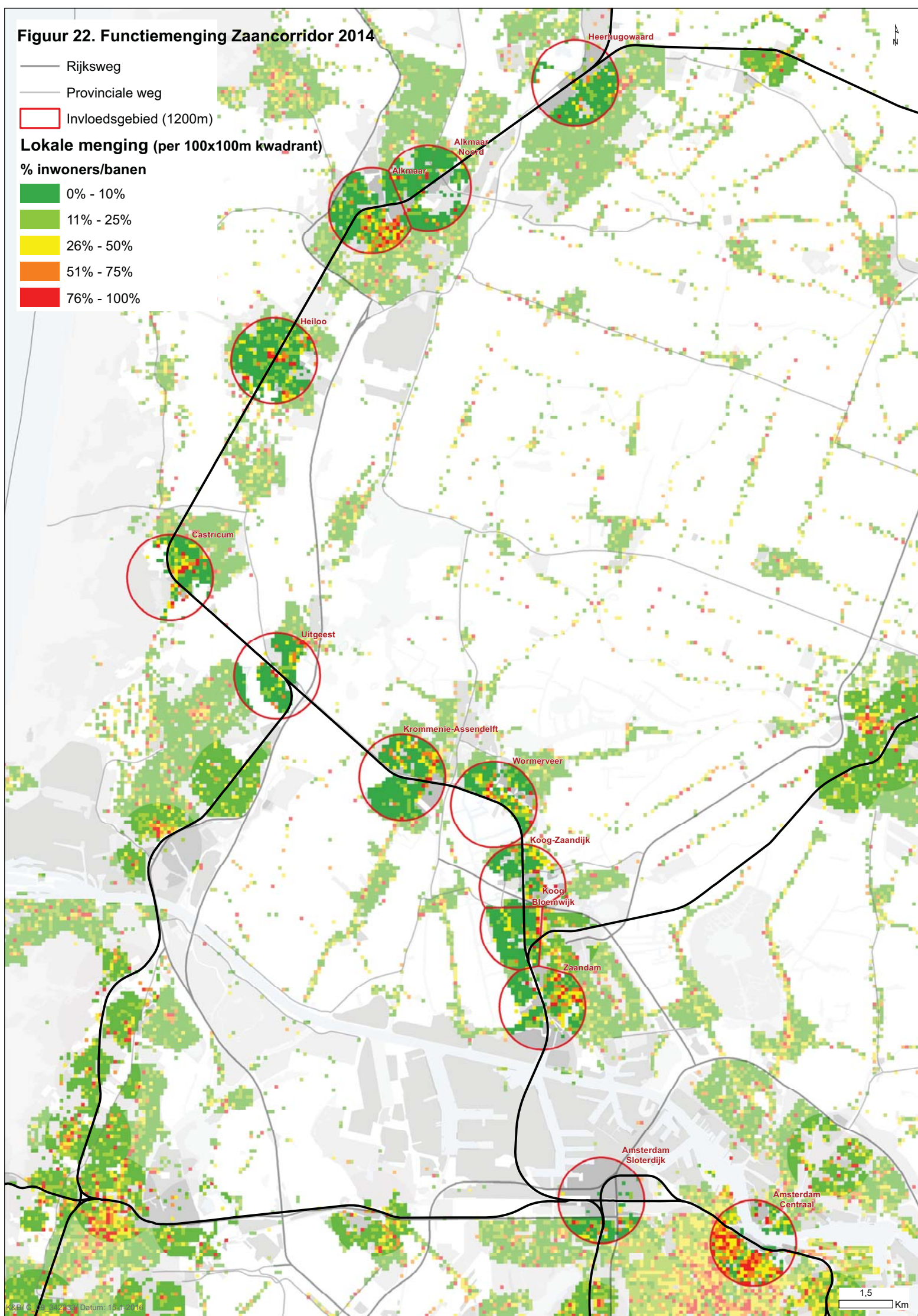
Figuur 22. Functiemenging Zaancorridor 2014

- Rijksweg
- Provinciale weg
- Invloedsgebied (1200m)

Lokale menging (per 100x100m kwadrant)

% inwoners/banen

- 0% - 10%
- 11% - 25%
- 26% - 50%
- 51% - 75%
- 76% - 100%



3.4 Conclusie

Vergeleken met de andere OVK in Noord-Holland kennen de knooppunten langs de Zaancorridor een relatief hoge functiemenging. Daarnaast zijn relatief veel voorzieningen te vinden langs deze corridor. Beide kenmerken leveren een positieve bijdrage aan het draagvlak voor het openbaar vervoer. Absoluut gezien is het aantal inwoners en banen (+5.600) echter minder hard gestegen dan het aantal in- en uitstappers (+13.000) in de periode 2012-2014. Het is daarom waarschijnlijk dat de toename aan treinreizigers vooral is te wijten aan mensen die verder dan 1200 meter van het station wonen of werken dankzij diverse verbetermaatregelen (aanleg fietspaden, uitbreiding fietsenstallingen etc.)⁴¹.

Ten aanzien van de woningbouwopgave zijn voor de Zaancorridor vooral de RAP-regio's Regio Alkmaar en de Stadsregio Amsterdam (SRA) van belang. Uit paragraaf 2.1 bleek dat het productieniveau van de regio Alkmaar op het goede niveau zit om te voldoen aan de woningbehoefte. Voor de SRA geldt echter dat het productieniveau en de plancapaciteit ver achterblijven ten opzichte van de woningbehoefte. Dit betekent dat naar aanvullende locaties gezocht moet worden waarbij die binnen OVK prioriteit moeten krijgen. Onderstaande tabel laat zien dat dit met name geldt voor Zaanstad. Ook bij Amsterdam Sloterdijk is het de bedoeling om een grote hoeveelheid woningen te realiseren⁴². Zodra de hoge woningbehoefte langs de Zaancorridor omgezet wordt in concrete plannen en vervolgens leidt tot een toename van het aantal gerealiseerde woningen, zal ook het reizigerspotentieel verder toenemen.

Tabel 18 Plancapaciteit afgezet tegen woningbehoefte (per gemeente)

Gemeente	Woningbehoefte				Plancapaciteit				
	2015-2020	2020-2025	2025-2030	Totaal	2015-2020	2020-2025	2025-2050	Fasering onbekend	Totaal
Heerhugowaard	1300	1000	800	3100	2172	907	2591	648	6318
Alkmaar*	1300	900	600	2800	968	488	0	1557	3013
Heiloo	400	400	200	1000	632	769	0	82	1483
Castricum	700	300	100	1100	715	150	0	7	872
Uitgeest	300	200	100	600	141	96	0	14	251
Zaanstad	3500	3300	2800	9600	3699	1739	0	0	5438
Amsterdam	27700	24400	21900	74000	29337	3.288	38.970	0	71595

*Opmerking: Alkmaar is inclusief Graft de Rijk en Schermer.

Bron: Prognose 2015-2040: concentratie in steden, Provincie Noord-Holland, 2015 & Monitor plancapaciteit Noord-Holland, 2015.

Daarnaast is een belangrijke opgave weggelegd op het gebied van kantoorlocaties langs de Zaancorridor. Zo liggen meerdere grote kantoorlocaties in de nabijheid van een OVK: 15% van het totaal oppervlak aan kantoorruimte bevindt zich binnen de OVK aan deze corridor. Ondanks dat het leegstandspercentage (19%) onder het gemiddelde van Noord-Holland (23%) ligt, gaat het absoluut gezien om een flinke hoeveelheid. Zo wordt bijna 20 hectare van de bestaande kantoorvoorraad binnen een OVK niet gebruikt langs de Zaancorridor. Desondanks is daarbovenop nog 18 hectare aan potentiële ontwikkelruimte aanwezig. Door de potentiële ontwikkelruimte terug te dringen en de leegstand op te vullen of te transformeren, kan de ruimte veel efficiënter benut worden. Het gaat

⁴¹ Zie ook: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015) *Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays; de kracht van de trein-fietscombinatie*.

⁴² Zie <http://www.metropoolregioamsterdam.nl/nieuwsarchief/nieuws/groen-licht-voor-10-000-extra-woningen-in-amsterdam-sloterdijk-502>

immers om goed bereikbare plekken die binnen 1200 meter van een station gelegen zijn. Daarmee kan de broodnodige extra plancapaciteit gevonden worden om aan de forse woningbehoefte (op een deel van) de Zaancorridor te voldoen.

Bijlagenoverzicht

Bijlage 1: Methodieken en selectiecriteria.....	60
1.1 Methodiek.....	60
1.2 Bronvermelding indicatoren	60
1.3 Selectiecriteria voorzieningen.....	61
Bijlage 2: Toelichting inventarisatie woningbouwplannen	62
Bijlage 3: Overzicht doelstellingen, <i>outcome</i> en <i>output</i> -indicatoren.....	64
Bijlage 4: Gegevens per knooppunt	66
4.1 In- en uitstappers trein per station (2012-2014)	66
4.2 Modal split naar aantal verplaatsingen per persoon per dag (2012-2014)	68
4.3 Inwoners en banen per OVK (2012-2014)	69
4.4 Lokale functiemenging per OVK (2012-2014)	71
4.5 Gerealiseerde aantal woningen per OVK (2005-2014)	73
4.6 Netto plancapaciteit wonen per OVK naar planstatus (2015-2040).....	75
4.7 Plancapaciteit wonen per OVK naar periode (2015-2040)	77
4.8 Netto oplevering bvo op kantoorlocaties per OVK (2012-2014)	79
4.9 Kantoorvoorraad en –leegstand per OVK (peildatum 1-1-2015).....	80
4.10 Plancapaciteit kantoren per OVK (2015-2040)	81
Bijlage 5: Gegevens per gemeente.....	82
5.1 Gerealiseerde aantal woningen per gemeente (2005-2014).....	82
5.2 Plancapaciteit wonen per gemeente (2015-2040)	84
5.3 Netto plancapaciteit wonen per gemeente naar planstatus (2015-2040)	86
5.4 Netto oplevering bvo op kantoorlocaties per gemeente (2012-2014).....	87
5.5 Kantoorvoorraad en –leegstand per gemeente (peildatum 1-1-2015)	88
5.6 Plancapaciteit kantoren per gemeente (2015-2040).....	89

Bijlage 1: Methodieken en selectiecriteria

1.1 Methodiek

Het merendeel van de informatie is samengesteld op basis van achterliggende data uit de Monitor *Woningbouw 2015* en *Monitor werklocaties Noord-Holland 2015*. In GIS is deze data vervolgens gespecificeerd voor de verschillende knooppunten. Hierbij is gekeken naar een straal van 1200 meter rondom de stations. In sommige gevallen vallen de gegevens deels binnen de 1200 meter cirkel en deels daarbuiten; vooral bij woningbouwplannen is hier sprake van. In dergelijke gevallen wordt gekeken naar het oppervlak van de polygoon of raster. Dit betekent bijvoorbeeld bij een woningbouwplan dat wanneer 40% van het plangebied binnen de 1200 meter cirkel valt, dat ook 40% van het aantal woningen wordt meegerekend binnen het knooppunt en 60% buiten het knooppunt.

1.2 Bronvermelding indicatoren

Indicator	Bron
Woningbehoefte	<i>Monitor Woningbouw 2015</i>
RAP-afspraken	<i>Monitor Woningbouw 2015</i>
In- en uitstappers trein	Rapportage NS in-/uitstappers 2013-2014
Ketenvoorzieningen (fiets, P+R)	<i>Monitor Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2012 – 2013</i> ; http://www.anwb.nl/p-en-r/ ; http://www.geodienst.xyz/ovfiets/ (Aangehouden is het maximum aantal tussen 17 en 24 december 2015. Voor Amsterdam CS Westzijde is een inschatting gemaakt)
Modal split	<i>Onderzoek Verplaatsingen in Nederland, CBS (2015)</i>
Inwoners	CBS 100x100: 1-10-2014
Werknemers	LISA: 1-1-2015
Kantoren (incl. plancapaciteit en leegstand)	<i>Monitor Werklocaties Noord-Holland 2015</i> : 1-1-2015
Plan capaciteit wonen	<i>Monitor Woningbouw 2015</i>
Regionale voorzieningen	<i>Maak Plaats!</i> (2013) met aanvulling van LISA (1-1-2015)
Funciemenging	CBS 100x100: 1-10-2014 LISA: 1-1-2015

1.3 Selectiecriteria voorzieningen

Type regionale voorziening	Selectie criterium <1200m	Selectie criterium >1200m ¹
Bioscopen	> 10 banen en > 450 stoelen	> 10 banen
Beurzen	> 100 banen	> 100 banen
Dagattracties	Top 50 dagattracties 2014 + Bazaar Beverwijk	Nvt
Detailhandel	> 3000 m2 winkelgebied	Nvt
Detailhandel pdv	> 3000 m2 winkelgebied	Nvt
Evenementenhallen	> 800 plaatsen	Nvt
Ijsbanen	400 meter ijsbanen	Nvt
Musea	> 30000 bezoekers per jaar	> 10 banen
Onderwijs (middelbaar en hoger)	> 200 banen	> 200 banen
Stadion	ArenA	Nvt
Theaters	>15 banen en > 450 stoelen	> 15 banen
Ziekenhuizen/zorginstellingen	>500 banen	>500 banen

¹ Sommige criteria zijn zeer tijdrovend om toe te passen vanwege het vele uitzoekwerk. Daarom is gekozen voor voorzieningen buiten de OVK alleen te selecteren op basis van LISA. Deze voorzieningen hebben in sommige gevallen een afwijkend selectie criterium of zijn niet geselecteerd.

Bijlage 2: Toelichting inventarisatie woningbouwplannen²

Om zicht te houden op de capaciteit aan woningen in gemeentelijke woningbouwplannen voert de provincie jaarlijks de monitor plancapaciteit uit. Alle 51 Noord-Hollandse gemeenten en Almere en Lelystad zijn benaderd om mee te werken en verzocht om hun gegevens in te vullen via de website www.plancapaciteit.nl. De peildatum van de laatste meting is 1 januari 2015. Hierbij zijn gegevens verzameld over de capaciteiten, de status van deze capaciteit, de geplande opleverdatum van de woningen, de typewoningen, de knelpunten bij de realisatie en de geografische ligging van de planlocaties. De cijfers zijn ingewonnen door RIGO Research en Advies in opdracht van de Provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam. Alle gegevens op gemeenteniveau en een toelichting op het onderzoek zijn te vinden op www.plancapaciteit.nl.

Respons

De respons is dit jaar 98%, bijna alle gemeenten hebben in de maanden maart tot juli 2015 de plangegevens ingevoerd op de website. De kwalitatieve respons (type woning, koop/huur etc.) verschilt per gemeente. De cijfers [uit de Monitor Woningbouw 2015] geven daarom slechts een indicatie van de kwalitatieve kenmerken van woningbouwplannen. Dit geldt ook voor sommige kwantitatieve gegevens (planstatus, plantype etc.) bij enkele gemeenten.

2.1 Planstatus

Niet voor alle bouwlocaties kan op korte termijn een bouwvergunning verleend worden. Dit is afhankelijk van de juridische status van het desbetreffende plan. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zijn plannen in te delen in de volgende categorieën:

Harde plannen

1A: Onherroepelijk plan op basis waarvan een bouwvergunning verleend kan worden.

1B: Onherroepelijk plan met uitwerkingsplicht*.

2: Door gemeenteraad vastgesteld plan of besluit waartegen nog beroep mogelijk is of waartegen beroep is ingesteld.

Zachte plannen

3: Plan of besluit in voorbereiding, nog niet door de gemeenteraad vastgesteld.

4: Potentiële bouwlocatie, die volgens de huidige inzichten mogelijk in de toekomst voor woningbouw beschikbaar komt, maar waarvoor nog geen plan of besluit in voorbereiding is.

*Uitwerkingsplannen

Uitwerkingsplannen zijn plannen die vallen binnen een globaal (moeder)plan. Het gaat bijna altijd om grotere bouwlocaties waarbij eerst het moederplan in procedure komt en een uitwerkingsverplichting geldt voor nog uit te werken deelplannen binnen het totale plan. Van belang is dat indien het globale moederplan onherroepelijk is, er niet zonder meer een bouwvergunning verleend kan worden. Hiervoor dienen eerst de deelplannen vastgesteld te worden. Aan de gemeenten is daarom ook gevraagd deze plannen apart te onderscheiden.

² Bron: *Monitor Woningbouw 2015*

2.2 Tijdsaspect

Er zijn tal van redenen waarom capaciteit niet direct benut kan worden. Hierbij kan men denken aan het opzetten van een sluitende exploitatie, de activiteiten die gemoeid zijn met het bouwrijp maken of de sloop van woningen of bedrijfspanden. Een van de belangrijkste aspecten hierbij is de juridische status van een plan. Het kost immers tijd om een plan juridisch ‘hard’ te maken. Indien een plan nog niet juridisch beschikbaar is (onherroepelijk) kunnen er nog geen bouwvergunningen verleend worden. De procedures die gevolgd dienen te worden voordat een plan onherroepelijk is, kosten tijd. Onderstaande tabel geeft hiervan een indicatie. De tijd die gemoeid is met het doorlopen van de procedures kan sterk variëren. Voor alle nog niet onherroepelijk plannen bestaat de mogelijkheid om bezwaar te maken. Dit kan veel tijd in beslag nemen. Na het verlenen van een bouwvergunning duurt het ongeveer twee jaar voordat een woning wordt opgeleverd.

Indicatie gemiddelde proceduretijd per planfase

Planstatus	Tijdsduur tot juridische beschikbaarheid	Hard/Zacht
1A. Onherroepelijk plan	Per direct	Hard
1B. nog niet uitgewerkt deelplan	3-15 maanden	
2. Door gemeenteraad vastgesteld	3-15 maanden	
3. Plan of besluit in voorbereiding	18-39 maanden	Zacht
4. Potentiële bouwlocatie	Minimaal 39 maanden	

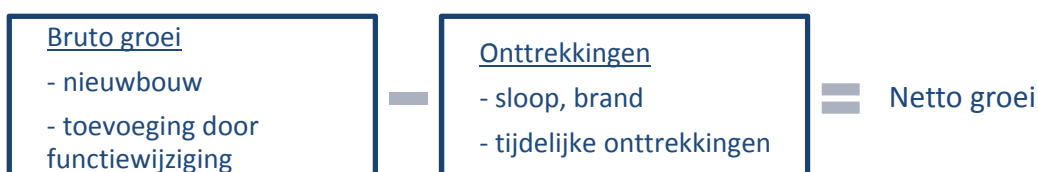
2.3 Bruto groei en netto groei

Nieuwbouw, toevoegingen anderszins en onttrekkingen zijn bepalend voor de ontwikkeling van de woningvoorraad. Gegevens hierover zijn gebaseerd op de BAG en worden gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Belangrijk in deze monitor is dat voor de berekening van de netto groei rekening wordt gehouden met administratieve correcties (uitgevoerd door het CBS). De weergegeven getallen kunnen daarom enigszins verschillen met de monitor van vorig jaar. Ook zijn veel getallen afgerond, hierdoor kan het voorkomen dat getallen niet precies bij elkaar optellen.

Drie factoren zijn van invloed op de omvang van de woningvoorraad:

- Nieuwbouw;
- Toevoegingen anderszins (bijvoorbeeld bedrijfspanden of scholen die een woonbestemming krijgen en splitsing van woningen);
- Onttrekkingen (waaronder sloop, grootschalige verbouwing, brand of onbewoonbaarverklaring);
- Statistische correcties.

De ontwikkeling van deze drie factoren is bepalend voor de woningvoorraad. Hoe de factoren zich tot elkaar verhouden is hieronder weergegeven:



Bijlage 3: Overzicht doelstellingen, *outcome* en *output*-indicatoren

Strategische doelstelling ³	Operationele doelstelling	Outcome (maatschappelijk resultaat)	Output-indicatoren (<i>monitor</i> / <i>toekomstig</i>)
1) Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau	Het vastleggen en uitvoeren van (regionale) afspraken op het gebied van wonen, werken, recreatie en voorzieningen, rekening houdend met het identiteitsprofiel van de knooppunten. Bijvoorbeeld: minimaal 50% van de nieuwe woningen rondom OV-knooppunten realiseren (vast te leggen in de RAP's).	<ul style="list-style-type: none"> • Meer diverse en complementaire knooppuntmilieus → beperken eenzijdig ruimtegebruik • Complementaire identiteitsprofielen • Spreiding vervoersstromen • Stimuleren tegenspits • Verhogen agglomeratiekracht van de corridor (bijv.: geen overaanbod of krapte op de woningmarkt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Identiteitsprofiel • Type knooppuntmilieu (wonen, werken, recreëren etc.) • Mate en spreiding van gebruiksfuncties (wonen, werken, leren, recreëren etc.) → vraag & aanbod • Behoefte per gebruiksfunctie (wonen, werken, leren, recreëren etc.) • Vervoersstromen (richting, grootte, spits/dal) • Aantal gemaakte regionale afspraken
2) Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren <i>first- and last mile</i>: Een snelle en veilige route van/naar het station. → <i>aanpak van de meest urgente fietsknelpunten</i> • Versoepelen functioneren als overstapmachine: Een stationsgebied waar de modaliteiten goed op elkaar aansluiten dankzij een logische inrichting en afstemming van dienstregelingen . → <i>verbetering van de overstap op een aantal stationslocaties</i> • Vergroten keuzevrijheid: Het ov als een gelijkwaardiger alternatief voor de auto. → <i>vergroten van het aantal te bereiken werknemers, klanten, banen of voorzieningen vanaf de stations</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • verminderde autoafhankelijkheid • Verhoogde bereikbaarheid van gebruiksfuncties • Betere wisselwerking van vervoersysteem op activiteitenpatronen (→ hogere uitwisseling tussen ruimtelijke voorzieningen en openbaar vervoer) • Aantrekkelijk bevonden als entree voor de stad door recreanten, bezoekers en toeristen 	<ul style="list-style-type: none"> • In- en uitstappers trein • ketenvoorzieningen (fietsenstallingen, P+R) • modal split netwerkniveau • stationsvoorzieningen (winkels etc) • reissnelheid • reisafstand • reistijden (incl. overstaptijd) • informatievoorziening • oordelen van reizigers/bezoekers • bereikbaarheidsisochroon per modaliteit

³ Nummering geeft geen prioritering weer.

<p>3) Beter benutten bestaande ruimte rond stationsomgevingen</p>	<p>Een intensiever gebruik van stationsomgevingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een toename van het aantal inwoners • Een toename van het aantal werknemers • Een toename van het aantal bezoekers • Een toename van het aantal leerlingplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> • hoger economisch rendement van de gebouwde omgeving (bijv. kostenbesparing, meer gunstige grondexploitatie) en infrastructurele investeringen • duurzaam ruimtegebruik (bijv. openhouden landschap) → prioriteit ruimtelijke ontwikkelingen binnen invloedsgedebied OVK • verhoogd draagvlak ov-gebruik • verhoogd draagvlak stedelijke voorzieningen • beter vestigingsklimaat 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal inwoners • Aantal werknemers • Aantal bezoekers (en hun verblijfsduur) • Aantal leerlingplaatsen • Woningvoorraad binnen stationsomgeving • Kantorenvoorraad binnen stationsomgeving • leegstand (kantoren, woningen, winkels) • Ruimtelijke plancapaciteit (wonen, kantoren, winkels etc.) • Regionale voorzieningen • Lokaal voorzieningsniveau
<p>4) Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven</p>	<p>Afspraken over een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde) van stationsomgevingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • hoge leefbaarheid • hoge levendigheid • goed functioneel en ruimtelijk geïntegreerd in het bestaand stedelijk weefsel • positieve beleving van de stationsomgeving om te wonen, werken, leren, ondernemen, verblijven etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Functiemenging (inwoners / banen) • dichtheid gebouwde omgeving (FSI & GSI) • leegstandscijfers • sociaal-economische kenmerken bevolking • leefbaarheidsscore • aantal informatieborden • fijnmazigheid stratenpatroon • fysieke barrières • belevingswaarde van gebruikers (reizigers, bewoners, scholieren, bedrijven, <i>leisure-seekers</i> etc.) mbt kwaliteit routes, openbare ruimte, voorzieningenniveau

Bijlage 4: Gegevens per knooppunt

4.1 In- en uitstappers trein per station (2012-2014)

Station Naam	2012	2013	2014	2012-2014	2012-2014 (in %)	2013-2014	2013-2014 (in %)
Alkmaar	18.782	19.693	19.512	730	4%	-181	-1%
Alkmaar Noord	4.595	4.950	5.067	472	10%	117	2%
Amsterdam Amstel	28.626	28.703	29.551	925	3%	848	3%
Amsterdam Bijlmer ArenA	18.097	18.961	21.546	3.449	19%	2.585	14%
Amsterdam Centraal	159.270	168.800	162.108	2.838	2%	-6.692	-4%
Amsterdam Holendrecht	3.219	3.176	3.097	-122	-4%	-79	-2%
Amsterdam Lelylaan	11.044	12.469	13.503	2.459	22%	1.034	8%
Amsterdam Muiderpoort	10.602	11.147	11.594	992	9%	447	4%
Amsterdam RAI	6.254	6.273	6.460	206	3%	187	3%
Amsterdam Sciencepark	1.943	3.225	3.871	1.928	99%	646	20%
Amsterdam Sloterdijk	42.784	45.194	47.806	5.022	12%	2.612	6%
Amsterdam Zuid	49.239	41.389	42.267	-6.972	-14%	878	2%
Anna Paulowna	2.130	2.333	2.174	44	2%	-159	-7%
Beverwijk	5.831	6.237	5.823	-8	0%	-414	-7%
Bloemendaal	1.307	1.385	1.258	-49	-4%	-127	-9%
Bovenkarspel Flora	800	867	793	-7	-1%	-74	-9%
Bovenkarspel-Grootebroek	2.349	2.399	2.318	-31	-1%	-81	-3%
Bussum Zuid	3.609	3.907	3.898	289	8%	-9	0%
Castricum	6.726	7.011	7.050	324	5%	39	1%
Den Helder	4.134	4.180	4.040	-94	-2%	-140	-3%
Den Helder Zuid	1.718	1.918	1.997	279	16%	79	4%
Diemen	3.845	3.423	3.166	-679	-18%	-257	-8%
Diemen Zuid	4.098	3.304	3.535	-563	-14%	231	7%
Driehuis	887	974	973	86	10%	-1	0%
Duivendrecht	11.826	13.068	14.231	2.405	20%	1.163	9%
Enkhuizen	2.548	2.604	2.485	-63	-2%	-119	-5%
Haarlem	34.094	37.040	38.368	4.274	13%	1.328	4%
Haarlem Spaarnwoude	2.764	3.086	3.246	482	17%	160	5%
Halfweg-Zwanenburg	-	1.478	1.847	nvt	nvt	369	25%
Heemskerk	2.074	2.267	2.254	180	9%	-13	-1%
Heemstede-Aerdenhout	6.322	6.222	6.440	118	2%	218	4%
Heerhugowaard	7.561	7.818	7.580	19	0%	-238	-3%
Heiloo	4.312	4.614	4.788	476	11%	174	4%
Hilversum	21.006	23.321	23.490	2.484	12%	169	1%
Hilversum Noord	3.786	3.795	3.795	9	0%	0	0%
Hilversum Sportpark	7.200	7.208	7.423	223	3%	215	3%
Hoofddorp	14.959	15.068	15.709	750	5%	641	4%
Hoogkarspel	2.281	2.300	2.319	38	2%	19	1%
Hoorn	12.986	13.709	13.426	440	3%	-283	-2%
Hoorn Kersenboogerd	4.815	5.388	5.362	547	11%	-26	0%
Koog Bloemwijk	2.991	2.968	3.016	25	1%	48	2%
Koog-Zaandijk	2.831	3.005	2.989	158	6%	-16	-1%
Krommenie-Assendelft	5.400	5.640	5.668	268	5%	28	0%
Naarden-Bussum	10.266	9.778	9.531	-735	-7%	-247	-3%
Nieuw Vennep	2.068	2.556	2.761	693	33%	205	8%
Obdam	1.468	1.558	1.502	34	2%	-56	-4%
Overveen	3.207	3.092	2.825	-382	-12%	-267	-9%

Monitor OV-knooppunten

Purmerend	2.876	2.992	2.771	-105	-4%	-221	-7%
Purmerend Overwhere	2.017	2.312	2.204	187	9%	-108	-5%
Purmerend Weidevenne	1.624	1.646	1.720	96	6%	74	4%
Santpoort Noord	867	864	822	-45	-5%	-42	-5%
Santpoort Zuid	793	866	799	6	1%	-67	-8%
Schagen	5.340	5.580	5.484	144	3%	-96	-2%
Schiphol Airport	62.925	69.437	68.691	5.766	9%	-746	-1%
Uitgeest	4.903	5.336	5.312	409	8%	-24	0%
Weesp	8.639	9.440	9.223	584	7%	-217	-2%
Wormerveer	3.942	3.864	3.934	-8	0%	70	2%
Zaandam	19.218	21.778	21.515	2.297	12%	-263	-1%
Zaandam Kogerveld	1.585	1.713	1.550	-35	-2%	-163	-10%
Zandvoort	4.563	5.200	4.686	123	3%	-514	-10%
Totaal PNH	673.383	710.529	713.173	39.790	6%	2.644	0%

4.2 Modal split naar aantal verplaatsingen per persoon per dag (2012-2014)

Perioden	Vervoerwijzen	Totaal	Auto (bestuurder)	Auto (passagier)	Trein	Bus/tram /metro	Brom- /snorfiets	Fiets	Lopen	Overige vervoerwijze	Auto	OV (incl. trein)	Fiets	Lopen+overig	Trein
	Regio's														
2012	Noord-Holland	2,71	0,74	0,33	0,09	0,12	0,03	0,82	0,53	0,04	39,5%	7,7%	30,3%	22,1%	3,3%
	Zuid-Holland	2,61	0,82	0,38	0,07	0,11	0,03	0,66	0,51	0,04	46,0%	6,9%	25,3%	22,2%	2,7%
	Utrecht	2,82	0,84	0,4	0,1	0,06	0,03	0,85	0,52	0,04	44,0%	5,7%	30,1%	20,9%	3,5%
	Nederland	2,68	0,88	0,38	0,06	0,07	0,03	0,74	0,49	0,04	47,0%	4,9%	27,6%	20,9%	2,2%
2013	Noord-Holland	2,66	0,8	0,33	0,08	0,13	0,03	0,73	0,53	0,04	42,5%	7,9%	27,4%	22,6%	3,0%
	Zuid-Holland	2,59	0,77	0,36	0,08	0,12	0,03	0,65	0,54	0,04	43,6%	7,7%	25,1%	23,6%	3,1%
	Utrecht	2,82	0,83	0,4	0,11	0,07	0,03	0,82	0,53	0,04	43,6%	6,4%	29,1%	21,3%	3,9%
	Nederland	2,68	0,89	0,39	0,06	0,07	0,03	0,7	0,5	0,04	47,8%	4,9%	26,1%	21,3%	2,2%
2014	Noord-Holland	2,71	0,72	0,33	0,08	0,12	0,05	0,83	0,54	0,05	38,7%	7,4%	30,6%	23,6%	3,0%
	Zuid-Holland	2,61	0,79	0,36	0,06	0,12	0,04	0,67	0,54	0,04	44,1%	6,9%	25,7%	23,8%	2,3%
	Utrecht	2,82	0,92	0,35	0,09	0,06	0,03	0,83	0,49	0,05	45,0%	5,3%	29,4%	20,2%	3,2%
	Nederland	2,69	0,87	0,37	0,06	0,07	0,03	0,76	0,49	0,05	46,1%	4,8%	28,3%	21,2%	2,2%

4.3 Inwoners en banen per OVK (2012-2014)

Station	Inwoners 2012	Inwoners 2013	Inwoners 2014	% toename 2012- 2014	Banen 2012	Banen 2013	Banen 2014	% toename 2012- 2014
Alkmaar	20.300	20.400	20.500	1,1%	19.700	19.400	19.400	-1,2%
Alkmaar Noord	15.700	15.700	15.800	0,9%	4.300	4.100	3.900	-8,1%
Amsterdam Amstel	38.600	38.400	39.600	2,6%	25.600	26.200	25.700	0,6%
Amsterdam Bijlmer	13.600	13.800	13.900	2,2%	35.000	36.700	38.700	10,4%
Amsterdam Centraal	33.300	33.800	34.200	2,8%	46.500	48.000	48.200	3,6%
Amsterdam Holendrecht	15.700	15.700	15.500	-1,1%	22.400	21.700	22.600	0,7%
Amsterdam Lelylaan	34.200	35.000	35.800	4,6%	18.400	18.700	18.500	0,0%
Amsterdam Muiderpoort	54.800	54.500	54.600	-0,3%	20.700	22.000	22.700	9,7%
Amsterdam Sciencepark	12.800	13.100	13.600	6,0%	5.700	5.900	6.100	7,1%
Amsterdam Sloterdijk	13.600	13.700	13.600	-0,2%	31.200	31.600	33.000	5,6%
Amsterdam Zuid	19.300	19.400	19.700	2,1%	35.500	35.700	38.000	6,9%
Amsterdam-RAI	19.100	19.300	19.500	1,9%	10.900	11.300	11.700	7,8%
Anna Paulowna	4.500	4.400	4.400	-2,0%	800	1.100	1.000	21,2%
Beverwijk	14.800	14.800	14.700	-0,7%	11.600	11.400	11.100	-4,8%
Bloemendaal	18.000	18.000	18.100	0,8%	3.800	4.000	4.000	3,9%
Bovenkarspel Flora	5.500	5.400	5.400	-1,6%	1.800	1.700	1.700	-5,5%
Bovenkarspel Grootebroek	12.100	12.000	12.000	-1,0%	2.800	2.900	2.800	1,6%
Buikslotermeerplein	22.600	22.800	23.200	2,2%	6.700	6.700	6.500	-3,1%
Busstation Amstelveen	23.000	23.300	23.300	1,2%	12.600	11.900	12.300	-2,6%
Bussum Zuid	12.300	12.300	12.300	0,0%	2.400	2.300	2.500	5,8%
Castricum	9.200	9.200	9.200	0,0%	3.700	3.600	3.700	-1,4%
Den Helder	19.500	19.700	19.600	0,5%	12.900	12.500	12.200	-5,5%
Den Helder Zuid	7.700	7.800	7.700	-0,6%	3.300	3.000	2.900	-9,7%
Diemen	16.400	16.500	16.500	1,0%	4.900	4.800	4.900	-1,0%
Diemen Zuid	14.800	15.400	16.000	8,5%	12.900	11.300	11.100	-14,1%
Driehuis	5.600	5.500	5.500	-2,2%	2.100	2.100	2.000	-8,6%
Duivendrecht	9.000	9.100	9.100	1,6%	6.500	6.500	5.900	-9,1%
Enkhuizen	7.200	7.200	7.300	1,1%	4.400	4.400	4.400	-0,6%
Haarlem	30.700	31.100	31.700	3,6%	18.200	17.900	18.000	-1,2%
Haarlem Spaarnwoude	9.600	9.600	9.500	-0,9%	9.400	9.400	8.700	-7,6%
Halfweg-Zwanenburg	8.000	8.000	8.000	0,2%	3.100	2.900	2.900	-5,8%
Heemskerk	21.300	21.700	21.800	2,5%	1.700	1.800	1.800	2,4%
Heemstede-Aerdenhout	13.600	13.600	13.700	1,2%	3.800	3.800	3.700	-0,2%
Heerhugowaard	10.100	10.100	10.100	-0,4%	8.500	8.200	7.900	-7,0%
Heiloo	15.800	15.700	15.800	0,4%	4.100	4.200	4.200	3,3%
Hilversum	24.100	24.300	24.500	1,9%	11.100	10.600	10.700	-3,8%
Hilversum Noord	11.900	12.100	12.200	2,7%	10.300	10.300	10.000	-2,7%
Hilversum Sportpark	12.300	12.300	12.300	-0,8%	11.900	11.400	11.100	-6,3%
Hoofddorp	6.300	6.400	6.400	2,0%	16.000	17.200	17.300	8,1%
Hoogkarspel	7.300	7.300	7.300	-0,7%	1.500	1.400	1.400	-5,4%
Hoorn	15.500	15.400	15.700	1,2%	12.000	12.000	11.900	-0,4%
Hoorn Kersenboogaard	19.100	19.000	18.900	-0,8%	4.100	3.900	3.900	-6,2%
Koog-Zaandijk	10.400	10.400	10.500	0,4%	3.700	3.600	3.700	-1,8%
Koog-Bloemwijk	14.800	14.800	14.800	-0,1%	2.600	2.500	2.400	-5,1%
Krommenie-Assendelft	20.900	21.300	21.600	3,5%	4.600	4.600	4.600	-0,4%
Naarden-Bussum	17.600	17.700	17.600	0,2%	6.000	5.900	5.900	-2,3%

Monitor OV-knooppunten

Nieuw Vennep	3.300	3.300	3.300	1,4%	4.100	3.700	3.600	-11,7%
Obdam	5.600	5.600	5.700	1,6%	1.500	1.400	1.300	-9,5%
Overveen	9.200	9.200	9.200	0,6%	3.400	3.400	3.700	8,7%
Purmerend	11.400	11.400	11.200	-1,0%	6.500	6.600	6.500	0,3%
Purmerend Overwhere	16.700	16.800	16.900	1,0%	4.500	4.300	4.200	-6,7%
Purmerend Tramplein	6.900	7.200	7.500	8,6%	3.700	3.700	3.600	-1,2%
Purmerend Weidevenne	15.300	15.400	15.300	-0,1%	1.700	1.700	1.600	-4,7%
Santpoort Noord	4.900	4.900	4.800	-1,2%	2.300	2.300	2.300	-1,0%
Santpoort Zuid	7.900	8.400	8.600	9,0%	1.100	1.200	1.200	9,6%
Schagen	10.900	10.900	10.900	-0,4%	6.800	6.900	7.000	3,3%
Schiphol Airport	0	0	0	-33,3%	35.800	36.100	32.700	-8,6%
Uitgeest	11.200	11.300	11.400	2,2%	1.300	1.300	1.200	-2,7%
Weesp	12.700	12.800	12.900	1,3%	5.200	5.300	5.400	3,2%
Winkelcentrum Schalkwijk	29.100	29.100	29.400	1,0%	10.100	10.000	8.700	-14,4%
Wormerveer	11.100	11.100	11.200	0,9%	4.700	4.400	4.100	-11,7%
Zaandam	17.500	17.900	18.200	4,2%	13.300	13.700	14.200	6,6%
Zaandam Kogerveld	9.700	10.100	10.300	6,6%	5.900	5.700	5.500	-6,3%
Zandvoort	13.100	13.000	13.000	-0,3%	3.500	3.500	3.600	0,8%
Totaal (64 OVK)	958.400	965.100	972.800	1,5%	617.100	618.300	618.000	0,1%
Noord-Holland	2.703.900	2.718.700	2.735.000	1,2%	1.135.000	1.137.100	1.135.900	0,1%
% binnen OVK	35,4%	35,5%	35,6%	0,3%	54,4%	54,4%	54,4%	0,1%

4.4 Lokale functiemenging per OVK (2012-2014)

Station	Lokale menging 2012	Lokale menging 2013	Lokale menging 2014	% toename 2012-2014
Alkmaar	23,0%	22,8%	23,0%	0,1%
Alkmaar Noord	12,4%	11,8%	12,0%	-0,4%
Amsterdam Amstel	23,5%	23,6%	23,4%	-0,1%
Amsterdam Bijlmer	16,9%	16,3%	16,9%	0,0%
Amsterdam Centraal	40,7%	40,7%	41,1%	0,4%
Amsterdam Holendrecht	10,9%	11,1%	11,0%	0,1%
Amsterdam Lelylaan	20,3%	21,3%	20,1%	-0,3%
Amsterdam Muiderpoort	25,3%	25,8%	26,0%	0,8%
Amsterdam Sciencepark	18,9%	19,0%	19,9%	1,0%
Amsterdam Sloterdijk	17,7%	17,7%	19,0%	1,3%
Amsterdam Zuid	26,4%	26,6%	27,3%	0,9%
Amsterdam-RAI	27,2%	26,8%	26,6%	-0,6%
Anna Paulowna	21,9%	20,9%	21,6%	-0,3%
Beverwijk	19,7%	19,1%	18,9%	-0,9%
Bloemendaal	18,6%	18,1%	17,6%	-1,0%
Bovenkarspel Flora	18,1%	18,1%	17,6%	-0,5%
Bovenkarspel Grootebroek	15,2%	14,8%	14,2%	-1,0%
Buikslotermeerplein	14,5%	15,0%	16,2%	1,7%
Busstation Amstelveen	18,8%	19,0%	19,8%	1,1%
Bussum Zuid	17,7%	16,9%	16,2%	-1,5%
Castricum	21,2%	21,6%	22,6%	1,4%
Den Helder	18,3%	18,2%	17,9%	-0,4%
Den Helder Zuid	14,6%	13,9%	14,4%	-0,1%
Diemen	16,2%	17,3%	18,2%	2,0%
Diemen Zuid	14,9%	15,1%	15,2%	0,3%
Driehuis	19,1%	19,6%	18,6%	-0,5%
Duivendrecht	15,9%	16,9%	15,5%	-0,4%
Enkhuizen	27,0%	26,9%	26,7%	-0,3%
Haarlem	30,5%	30,9%	31,2%	0,7%
Haarlem Spaarnwoude	17,2%	16,5%	17,2%	0,0%
Halfweg-Zwanenburg	21,7%	21,5%	21,4%	-0,3%
Heemskerk	9,4%	9,4%	9,4%	0,0%
Heemstede-Aerdenhout	21,6%	22,0%	22,5%	0,9%
Heerhugowaard	15,0%	15,1%	14,4%	-0,7%
Heiloo	17,6%	17,6%	17,6%	-0,1%
Hilversum	23,9%	22,4%	23,4%	-0,4%
Hilversum Noord	18,3%	18,4%	18,9%	0,7%
Hilversum Sportpark	20,1%	19,7%	18,3%	-1,8%
Hoofddorp	15,4%	14,5%	16,6%	1,2%
Hoogkarspel	16,1%	15,7%	16,4%	0,2%
Hoorn	24,3%	24,5%	24,3%	0,0%
Hoorn Kersenboogaard	13,6%	13,2%	12,4%	-1,1%
Koog-Zaandijk	20,4%	19,8%	19,3%	-1,1%
Koog-Bloemwijk	13,3%	13,9%	13,7%	0,4%
Krommenie-Assendelft	15,6%	16,5%	16,3%	0,7%
Naarden-Bussum	23,9%	23,7%	24,3%	0,4%
Nieuw Vennep	26,9%	25,3%	25,9%	-1,0%
Obdam	18,9%	17,3%	19,0%	0,0%

Monitor OV-knooppunten

Overveen	19,3%	19,7%	20,1%	0,8%
Purmerend	14,2%	14,6%	14,0%	-0,2%
Purmerend Overwhere	11,8%	11,8%	11,1%	-0,7%
Purmerend Tramplein	26,1%	25,4%	25,3%	-0,7%
Purmerend Weidevenne	11,4%	11,4%	10,8%	-0,6%
Santpoort Noord	22,5%	23,6%	23,0%	0,5%
Santpoort Zuid	15,1%	16,6%	15,9%	0,8%
Schagen	21,2%	21,1%	20,5%	-0,7%
Schiphol Airport	2,6%	2,4%	0,6%	-2,0%
Uitgeest	16,6%	15,6%	14,8%	-1,8%
Weesp	24,6%	24,5%	22,3%	-2,3%
Winkelcentrum Schalkwijk	13,1%	12,5%	12,1%	-1,1%
Wormerveer	19,3%	18,5%	18,8%	-0,5%
Zaandam	22,6%	23,3%	23,1%	0,5%
Zaandam Kogerveld	19,7%	18,9%	19,7%	0,0%
Zandvoort	20,4%	20,0%	19,7%	-0,8%

4.5 Gerealiseerde aantal woningen per OVK (2005-2014)

OV-knooppunt	2005-2011	2012	2013	2014
Alkmaar	576	43	19	13
Alkmaar Noord	385	3	17	
Amsterdam Amstel	409	0	472	261
Amsterdam Bijlmer	962	31		
Amsterdam Centraal	1.224	342	21	97
Amsterdam Holendrecht		0		
Amsterdam Lelylaan	1.449	331	166	393
Amsterdam Muiderpoort	989	10	66	386
Amsterdam Science Park	1.037	0	554	
Amsterdam Sloterdijk	215	0		
Amsterdam Zuid	795	0		1
Amsterdam-RAI	99	0	1	1
Anna Paulowna	62	2		
Beverwijk	234	2	3	34
Bloemendaal	3	0	11	3
Bovenkarspel Flora	103	0	15	22
Bovenkarspel Grootebroek	29	35		1
Buikslotermeerplein	553	0	59	235
Busstation Amstelveen	204	26	89	150
Bussum Zuid	221	1		1
Castricum	221	82	16	59
Den Helder	65	151	102	50
Den Helder Zuid	59	1		
Diemen	208	0	35	1
Diemen Zuid	544	564	78	2
Driehuis	3	2		
Duivendrecht	18	0	1	6
Enkhuizen	228	4	10	54
Haarlem	940	22	192	111
Haarlem Spaarnwoude	641	156	1	118
Halfweg-Zwanenburg	26	9		
Heemskerk	2.823	86	35	13
Heemstede-Aerdenhout	440	6	1	8
Heerhugowaard	359	21	58	11
Heiloo	314	23	86	31
Hilversum	666	187	50	68
Hilversum Noord	267	61	45	1
Hilversum Sportpark	259	1	66	2
Hoofddorp	85	126		75
Hoogkarspel	452	17	11	15
Hoorn	115	123	23	69
Hoorn Kersenboogaard	472	23	5	8
Koog-Zaandijk	4	0	2	3
Koog-Bloemwijk	22	14	3	5
Krommenie-Assendelft	2.990	71	160	11
Naarden-Bussum	340	5	1	74
Nieuw Vennep	25	0	6	
Obdam	336	34	40	3
Overveen	20	5	6	7
Purmerend	201	0		
Purmerend Overwhere	331	0	86	30

Monitor OV-knooppunten

Purmerend Tramplein	993	54	112	150
Purmerend Weidevenne	1.051	0	14	55
Santpoort Noord	4	0		
Santpoort Zuid	622	397	117	36
Schagen	303	50	43	123
Schiphol Airport	0	0	0	0
Uitgeest	566	82	95	40
Weesp	290	24	121	43
Winkelcentrum Schalkwijk	852	0	79	108
Wormerveer	258	32	35	28
Zaandam	476	287	101	9
Zaandam Kogerveld	209	209	59	37
Zandvoort	41	14	1	12
OVK	28.688	3.769	3.389	3.074
Buiten OVK	54.025	4.253	10.185	9.220
Eindtotaal	82.713	8.022	13.574	12.294

4.6 Netto plancapaciteit wonen per OVK naar planstatus (2015-2040)

OV-knooppunt	Hard	Zacht	Totaal
Alkmaar	190	40	220
Alkmaar Noord	70	90	160
Amsterdam Amstel	3.000	1.670	4.660
Amsterdam Bijlmer	470	970	1.440
Amsterdam Centraal	1.890	160	2.060
Amsterdam Holendrecht	10	200	210
Amsterdam Lelylaan	440	3.880	4.310
Amsterdam Muiderpoort	470	560	1.040
Amsterdam Science Park	50	170	220
Amsterdam Sloterdijk	100	580	680
Amsterdam Zuid	2.220	2.700	4.920
Amsterdam-RAI	820	480	1.300
Anna Paulowna	120	10	130
Beverwijk	170	120	290
Bloemendaal	50	290	340
Bovenkarspel Flora	30	330	360
Bovenkarspel Grootebroek	40	90	130
Buikslotermeerplein	980	1.770	2.750
Busstation Amstelveen	220	10	230
Bussum Zuid	70	50	120
Castricum	20	0	20
Den Helder	40	180	220
Den Helder Zuid	0	40	40
Diemen	600	130	730
Diemen Zuid	450	3.100	3.550
Driehuis	60	60	120
Duivendrecht	110	2.920	3.030
Enkhuizen	0	50	50
Haarlem	0	1.700	1.700
Haarlem Spaarnwoude	0	220	220
Halfweg-Zwanenburg	120	100	220
Heemskerk	70	120	190
Heemstede-Aerdenhout	270	320	600
Heerhugowaard	520	0	520
Heiloo	570	270	840
Hilversum	580	560	1.140
Hilversum Noord	20	10	30
Hilversum Sportpark	320	0	320
Hoofddorp	0	30	30
Hoogkarspel	10	2.620	2.630
Hoorn	30	1.040	1.070
Hoorn Kersenboogaard	10	220	230
Koog-Zaandijk	0	40	40
Koog-Bloemwijk	30	20	50
Krommenie-Assendelft	280	1.270	1.550
Naarden-Bussum	-20	220	210
Nieuw Vennep	150	0	150
Obdam	90	770	860
Overveen	130	290	420

Monitor OV-knooppunten

Purmerend	0	390	390
Purmerend Overwhere	310	400	700
Purmerend Tramplein	810	810	1.620
Purmerend Weidevenne	50	0	50
Santpoort Noord	120	70	190
Santpoort Zuid	90	240	340
Schagen	410	160	560
Uitgeest	130	90	220
Weesp	380	2.690	3.070
Winkelcentrum Schalkwijk	0	4.160	4.160
Wormerveer	70	320	390
Zaandam	720	550	1.280
Zaandam Kogerveld	20	100	120
Zandvoort ⁴	80	2.030	2.110
OVK	19.060	42.490	61.550
Buiten OVK	42.570	55.420	97.990
Noord-Holland	61.630	97.910	159.540

⁴ Door een typefout in het bronbestand ligt de plancapaciteit bijna 2.000 woningen lager dan in deze monitor vermeld wordt (zowel binnen OVK als totaal). Dit is in een te laat stadium ontdekt om nog verwerkt te kunnen worden in deze monitor.

4.7 Plancapaciteit wonen per OVK naar periode (2015-2040)

OV-knooppunt	2015	2016-2019	2020-2024	2025-2040	Onbekend	Totaal woningen (bruto)	Totaal woningen (netto)
Alkmaar	60	40	0	0	130	220	220
Alkmaar Noord	0	60	0	0	90	160	160
Amsterdam Amstel	1.130	1.540	1.620	940	0	5.230	4.660
Amsterdam Bijlmer	0	810	660	380	0	1.850	1.440
Amsterdam Centraal	0	650	1.400	0	0	2.060	2.060
Amsterdam Holendrecht	0	200	10	0	0	210	210
Amsterdam Lelylaan	490	2.930	1.830	250	0	5.500	4.310
Amsterdam Muiderpoort	0	1.270	150	120	0	1.550	1.040
Amsterdam Science Park	0	430	70	0	0	500	220
Amsterdam Sloterdijk	350	780	160	0	0	1.290	680
Amsterdam Zuid	10	1.380	1.270	2.260	0	4.930	4.920
Amsterdam-RAI	80	590	330	310	0	1.300	1.300
Anna Paulowna	0	20	0	0	100	130	130
Beverwijk	0	200	10	0	180	400	290
Bloemendaal	60	100	180	0	10	340	340
Bovenkarspel Flora	0	50	310	0	0	360	360
Bovenkarspel Grootebroek	0	130	0	0	0	130	130
Buikslotermeerplein	100	1.070	1.480	200	0	2.850	2.750
Busstation Amstelveen	20	260	0	0	0	280	230
Bussum Zuid	10	100	0	0	0	120	120
Castricum	20	0	0	0	0	20	20
Den Helder	20	80	0	0	130	220	220
Den Helder Zuid	0	0	0	0	40	40	40
Diemen	60	560	110	0	0	730	730
Diemen Zuid	130	2.390	1.470	250	0	4.240	3.550
Driehuis	0	10	100	0	120	220	120
Duivendrecht	0	750	1.650	670	0	3.060	3.030
Enkhuizen	10	40	0	0	0	50	50
Haarlem	200	760	740	0	0	1.700	1.700
Haarlem Spaarnwoude	0	90	260	0	0	360	220
Halfweg-Zwanenburg	0	220	30	0	20	270	220
Heemskerk	60	130	450	0	0	640	190
Heemstede-Aerdenhout	210	170	210	0	170	750	600
Heerhugowaard	70	210	70	0	170	520	520
Heiloo	0	580	170	0	80	840	840
Hilversum	0	690	370	90	0	1.140	1.140
Hilversum Noord	0	170	0	0	0	170	30
Hilversum Sportpark	0	170	150	0	0	320	320
Hoofddorp	0	30	0	0	0	30	30
Hoogkarspel	0	150	280	2.200	0	2.630	2.630
Hoorn	0	680	440	0	0	1.120	1.070
Hoorn Kersenboogaard	0	230	0	0	0	230	230
Koog Zaandijk	0	20	20	0	0	40	40
Koog-Bloemwijk	0	50	0	0	0	50	50
Krommenie-Assendelft	0	760	810	0	0	1.570	1.550
Naarden-Bussum	30	210	20	0	0	260	210
Nieuw Vennep	0	190	0	0	0	190	150
Obdam	0	330	200	330	0	860	860
Overveen	10	240	80	0	90	420	420

Monitor OV-knooppunten

Purmerend	0	50	270	80	0	390	390
Purmerend Overwhere	30	610	150	20	0	810	710
Purmerend Tramplein	100	800	550	210	0	1.660	1.620
Purmerend Weidevenne	0	40	0	0	0	50	50
Santpoort Noord	10	110	0	0	70	190	190
Santpoort Zuid	0	220	80	0	40	340	340
Schagen	160	250	100	0	90	590	560
Uitgeest	30	90	90	0	10	230	220
Weesp	0	310	2.210	0	670	3.200	3.070
Winkelcentrum Schalkwijk	300	2.510	1.720	0	0	4.530	4.160
Wormerveer	0	310	130	0	0	440	390
Zaandam	40	1.090	260	0	0	1.390	1.280
Zaandam Kogerveld	60	180	100	0	0	340	120
Zandvoort aan Zee ⁵	50	2.090	0	0	10	2.150	2.110
OVK	3.910	31.190	22.760	8.300	2.230	68.400	61.550
Buiten OVK	4.780	36.040	34.860	24.540	5.480	105.700	97.990
Noord-Holland	8.690	67.230	57.620	32.840	7.710	174.100	159.540

⁵ Door een typefout in het bronbestand ligt de plancapaciteit bijna 2.000 woningen lager dan in deze monitor vermeld wordt (zowel binnen OVK als totaal). Dit is in een te laat stadium ontdekt om nog verwerkt te kunnen worden in deze monitor.

4.8 Netto oplevering bvo op kantoorlocaties per OVK (2012-2014)

OV-Knooppunt	2012	2013	2014	Netto groei 2012-2014
Alkmaar	0	0	0	0
Alkmaar Noord	0	0	0	0
Amsterdam Amstel	-300	-6.300	-6.300	-12.900
Amsterdam Bijlmer	-12.300	100	4.500	-7.700
Amsterdam Centraal	0	37.600	15.500	53.000
Amsterdam Holendrecht	-2.700	-1.900	-10.600	-15.200
Amsterdam Lelylaan	-1.400	-5.800	300	-6.900
Amsterdam Muiderpoort	-400	100	0	-400
Amsterdam Science Park	0	5.800	0	5.800
Amsterdam Sloterdijk	0	0	0	0
Amsterdam Zuid	31.500	1.900	1.200	34.500
Amsterdam-RAI	5.100	300	200	5.500
Bloemendaal	0	0	0	0
Buikslotermeerplein	0	-400	-500	-900
Busstation Amstelveen	-100	0	-1.300	-1.400
Bussum Zuid	0	0	0	0
Diemen Zuid	-27.800	-8.200	-42.900	-78.900
Duivendrecht	0	0	0	0
Haarlem	0	0	0	0
Haarlem Spaarnwoude	0	0	0	0
Heemskerk	0	0	6.500	6.500
Hilversum	0	0	0	0
Hilversum Sportpark	0	0	0	0
Hoofddorp	7.800	6.800	3.500	18.200
Hoorn	0	0	0	0
Hoorn Kersenboogaard	0	0	0	0
Purmerend Tramplein	0	0	0	0
Santpoort Zuid	0	0	0	0
Schagen	0	0	0	0
Schiphol Airport	0	12.800	0	12.800
Winkelcentrum Schalkwijk	0	0	0	0
Wormerveer	0	0	0	0
Zaandam	-100	-200	200	-100
Zaandam Kogerveld	0	0	0	0
Totaal OVK	-800	42.600	-29.700	12.000
Buiten OVK	8.000	6.500	-14.000	600
Noord-Holland	7.200	49.100	-43.700	12.600
OVK tov PNH	-11%	87%	68%	96%

4.9 Kantoorvoorraad en -leegstand per OVK (peildatum 1-1-2015)

OV-Knooppunt	Voorraad	Gebruikte voorraad	Leegstand%
Alkmaar	89.300	86.300	3%
Alkmaar Noord	14.000	11.100	21%
Amsterdam Amstel	268.300	225.200	16%
Amsterdam Bijlmer	778.700	609.600	22%
Amsterdam Centraal	195.300	178.600	9%
Amsterdam Holendrecht	420.800	285.000	32%
Amsterdam Lelylaan	128.400	95.100	26%
Amsterdam Muiderpoort	17.900	14.900	17%
Amsterdam Science Park	32.600	30.800	6%
Amsterdam Sloterdijk	21.000	16.600	21%
Amsterdam Zuid	512.900	475.800	7%
Amsterdam-RAI	96.700	90.700	6%
Bloemendaal	0	0	
Buikslotermeerplein	18.600	17.000	9%
Busstation Amstelveen	223.800	138.900	38%
Bussum Zuid	3.800	3.800	0%
Diemen Zuid	225.500	151.200	33%
Duivendrecht	30.700	19.900	35%
Haarlem	37.900	30.200	20%
Haarlem Spaarnwoude	21.000	13.600	35%
Heemskerk	6.500	6.500	0%
Hilversum	18.700	5.700	70%
Hilversum Sportpark	143.200	117.300	18%
Hoofddorp	533.500	391.600	27%
Hoorn	0	0	
Hoorn Kersenboogaard	0	0	
Purmerend Tramplein	0	0	
Santpoort Zuid	0	0	
Schagen	0	0	
Schiphol Airport	221.600	186.100	16%
Winkelcentrum Schalkwijk	56.100	34.300	39%
Wormerveer	0	0	
Zaandam	146.400	123.900	15%
Zaandam Kogerveld	0	0	
Totaal OVK	4.263.000	3.359.600	21%
Buiten OVK	1.980.800	1.527.700	23%
Noord-Holland	6.243.800	4.887.300	22%
Percentage OVK tov PNH	68,3%	68,7%	66,6%

4.10 Plancapaciteit kantoren per OVK (2015-2040)

OV-Knooppunt	Tot 2020	2020-2030	Na 2030	Totaal plancapaciteit	Huidige voorraad	Plannen tov bestaande voorraad
Alkmaar	62.000	0	0	62.000	89.300	69%
Alkmaar Noord	0	0	0	0	14.000	0%
Amsterdam Amstel	8.300	0	0	8.300	268.300	3%
Amsterdam Bijlmer	1.100	0	0	1.100	778.700	0%
Amsterdam Centraal	51.000	30.000	0	81.000	195.300	41%
Amsterdam Holendrecht	5.000	45.000	0	50.000	420.800	12%
Amsterdam Lelylaan	0	0	0	0	128.400	0%
Amsterdam Muiderpoort	800	1.400	0	2.200	17.900	12%
Amsterdam Science Park	24.200	41.100	0	65.300	32.600	200%
Amsterdam Sloterdijk	0	0	0	0	21.000	0%
Amsterdam Zuid	144.000	198.000	0	342.000	512.900	67%
Amsterdam-RAI	23.100	31.800	0	54.900	96.700	57%
Bloemendaal	4.300	0	0	4.300	0	0%
Buikslotermeerplein	10.000	0	0	10.000	18.600	54%
Busstation Amstelveen	0	0	0	0	223.800	0%
Bussum Zuid	0	0	0	0	3.800	0%
Diemen Zuid	39.000	0	0	39.000	225.500	17%
Duivendrecht	0	0	0	0	30.700	0%
Haarlem	0	0	0	0	37.900	0%
Haarlem Spaarnwoude	0	30.000	0	30.000	21.000	143%
Heemskerk	0	0	0	0	6.500	0%
Hilversum	0	0	0	0	18.700	0%
Hilversum Sportpark	95.000	0	0	95.000	143.200	66%
Hoofddorp	103.900	0	0	103.900	533.500	19%
Hoorn	8.000	0	0	8.000	0	0%
Hoorn Kersenboogaard	0	0	0	0	0	0%
Purmerend Tramplein	5.000	0	0	5.000	0	0%
Santpoort Zuid	700	0	0	700	0	0%
Schagen	0	0	0	0	0	0%
Schiphol Airport	34.100	0	0	34.100	221.600	15%
Winkelcentrum Schalkwijk	5.000	0	0	5.000	56.100	9%
Wormerveer	3.000	0	0	3.000	0	0%
Zaandam	35.000	0	0	35.000	146.400	24%
Zaandam Kogerveld	8.900	0	0	8.900	0	0%
Totaal OVK	671.400	377.300	0	1.048.600	4.263.000	25%
Buiten OVK	348.800	279.400	0	628.200	1.980.800	32%
Noord-Holland	1.020.200	656.600	0	1.676.800	6.243.800	27%
OVK tov PNH	66%	57%	0%	63%	68%	nvt

Bijlage 5: Gegevens per gemeente

5.1 Gerealiseerde aantal woningen per gemeente (2005-2014)

Gemeente	2005-2011			2012			2013			2014		
	OVK	%OVK	Totaal	OVK	%OVK	Totaal	OVK	%OVK	Totaal	OVK	%OVK	Totaal
Aalsmeer		0%	3053		0%	96		0%	252		0%	32
Alkmaar	961	50%	1920	46	32%	144	36	8%	441	13	8%	162
Amstelveen	204	7%	2747	26	4%	624	89	32%	276	150	26%	568
Amsterdam	8120	29%	28303	1278	62%	2067	1417	59%	2393	1374	56%	2469
Anna Paulowna	62	17%	360									
Beemster	16	7%	217		0%	10	14	21%	66	7	41%	17
Bergen (NH.)		0%	588		0%	5		0%	21		0%	18
Beverwijk	1280	85%	1508	75	55%	136	10	6%	160	36	42%	85
Blaricum		0%	194		0%	81		0%	36		0%	127
Bloemendaal	108	45%	242	6	13%	46	11	79%	14	40	87%	46
Bussum	446	72%	617	4	80%	5		0%	1	3	100%	3
Castricum	221	42%	527	82	76%	108	16	59%	27	59	44%	134
Den Helder	124	41%	304	152	97%	156	102	74%	138	50	58%	86
Diemen	363	91%	398	0		0	35	31%	114	3	7%	41
Drechterland	452	47%	971	16	32%	50	11	38%	29	15	68%	22
Edam-Volendam		0%	455		0%	116		0%	284		0%	82
Enkhuizen	229	36%	645	4	18%	22	10	45%	22	54	93%	58
Graft-De Rijk		0%	123		0%	3		0%	6			
Haarlem	2986	73%	4108	574	90%	639	395	76%	517	350	63%	560
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	33	72%	46	0	0%	49		0%	19	1	8%	13
Haarlemmermeer	119	2%	5118	135	70%	193	7	3%	204	75	53%	141
Harenkarspel		0%	363		0%	16						
Heemskerk	1647	67%	2468	13	87%	15	28	27%	102	11	14%	79
Heemstede	405	66%	615	6	13%	46		0%	117		0%	44
Heerhugowaard	339	15%	2231	21	5%	399	58	20%	287	11	5%	218
Heiloo	314	68%	463	23	50%	46	86	91%	94	31	23%	133

Monitor OV-knooppunten

Hilversum	1192	76%	1566	249	82%	302	161	81%	200	71	92%	77
Hollands Kroon				2	4%	53		0%	102		0%	198
Hoorn	587	28%	2063	146	38%	383	28	15%	184	77	27%	286
Huizen		0%	911		0%	8		0%	66		0%	105
Koggenland	336	36%	935	34	31%	110	40	62%	65	3	14%	22
Landsmeer		0%	261		0%	42		0%	11		0%	177
Langedijk	20	2%	867		0%	73		0%	91		0%	164
Laren		0%	55		0%	6		0%	33		0%	6
Medemblik		0%	1576		0%	159		0%	91		0%	117
Muiden		0%	10			0		0%	2		0%	1
Naarden	115	56%	205	2	100%	2	1	13%	8	72	61%	119
Niedorp		0%	386									
Oostzaan		0%	87		0%	94		0%	5		0%	42
Opmeer		0%	198		0%	2		0%	5		0%	35
Ouder-Amstel	19	8%	243	0	0%	20	1	1%	111	6	7%	87
Purmerend	2560	99%	2583	54	98%	55	198	93%	213	228	100%	229
Schagen	303	65%	463	50	100%	50	43	58%	74	123	48%	256
Schermer		0%	306		0%	22		0%	3			
Stede Broec	131	27%	489	36	60%	60	15	52%	29	23	29%	79
Texel		0%	379		0%	19		0%	16		0%	7
Uitgeest	566	98%	578	82	99%	83	95	96%	99	40	98%	41
Uithoorn		0%	900		0%	118		0%	94		0%	34
Velsen	140	10%	1403	2	1%	258		0%	191		0%	13
Waterland		0%	170		0%	3		0%	35		0%	154
Weesp	290	97%	299	24	96%	25	121	98%	123	43	100%	43
Wieringen		0%	176									
Wieringermeer		0%	370									
Wijdemeren		0%	422		0%	156		0%	19		0%	29
Wormerland	22	14%	161	0	0%	3		0%	120	10	23%	44
Zaanstad	3937	69%	5672	613	77%	791	360	81%	443	83	34%	244
Zandvoort	41	38%	107	14	50%	28	1	100%	1	12	92%	13
Zeevang		0%	70		0%	1					0%	4
Zijpe		0%	218		0%	24		0%	16		0%	
Noord-Holland	28688	35%	82713	3769	47%	8022	3389	42%	8070	3074	40%	7764

5.2 Plancapaciteit wonen per gemeente (2015-2040)

Gemeente	Bruto				Netto			
	Buiten OVK	OVK	Totaal	% OVK	Buiten OVK	OVK	Totaal	% OVK
Aalsmeer	1.330		1.330	0%	1.290		1.290	0%
Alkmaar	1.480	380	1.850	21%	1.460	380	1.840	21%
Amstelveen	1.590	280	1.870	15%	1.500	230	1.730	13%
Amsterdam	39.370	27.950	67.330	42%	35.930	23.570	59.500	40%
Beemster	1.380	170	1.540	11%	1.380	170	1.540	11%
Bergen	880		880	0%	800		800	0%
Beverwijk	1.150	780	1.940	40%	800	330	1.140	29%
Blaricum	1.020		1.020	0%	1.020		1.020	0%
Bloemendaal	130	500	630	79%	130	500	630	79%
Bussum	260	320	580	55%	260	320	580	55%
Castricum	390	20	410	5%	390	20	410	5%
Den Helder	1.260	270	1.530	18%	710	260	980	27%
Diemen	350	3.910	4.250	92%	350	3.910	4.250	92%
Drechterland	400	2.630	3.030	87%	400	2.630	3.030	87%
Edam-Volendam	1.680		1.680	0%	1.570		1.570	0%
Enkhuizen	690	250	940	27%	690	250	940	27%
Haarlem	2.350	7.710	10.050	77%	2.130	7.200	9.330	77%
Haarlemmerliede	250	190	450	42%	250	140	390	36%
Haarlemmermeer	20.780	300	21.080	1%	20.630	250	20.880	1%
Heemskerk	480	70	550	13%	260	70	320	22%
Heemstede	300	110	410	27%	290	-50	250	20%
Heerhugowaard	3.460	520	3.980	13%	3.440	520	3.960	13%
Heiloo	750	840	1.590	53%	750	840	1.590	53%
Hilversum	1.620	1.630	3.250	50%	1.410	1.490	2.890	52%
Hollands Kroon	580	130	710	18%	450	130	580	22%
Hoorn	1.660	1.350	3.010	45%	1.660	1.300	2.960	44%
Huizen	410		410	0%	400		400	0%
Koggenland	870	860	1.740	49%	870	860	1.730	50%
Landsmeer	230		230	0%	190		190	0%
Langedijk	1.090		1.090	0%	1.090		1.090	0%
Laren	140		140	0%	40		40	0%
Medemblik	1.550		1.550	0%	1.550		1.550	0%
Muiden	1.240	250	1.490	17%	1.190	250	1.440	17%
Naarden	470	60	520	12%	390	10	400	3%
Oostzaan	200		200	0%	200		200	0%
Opmeer	580		580	0%	560		560	0%
Ouder-Amstel	1.340	3.440	4.780	72%	1.190	3.440	4.630	74%
Purmerend	310	2.740	3.050	90%	310	2.600	2.910	89%
Schagen	2.250	590	2.850	21%	2.240	560	2.800	20%
Stede Broec	570	300	870	34%	570	300	870	34%
Texel	190		190	0%	190		190	0%
Uitgeest	120	230	350	66%	120	220	340	65%
Uithoorn	1.510		1.510	0%	1.010		1.010	0%
Velsen	1.570	720	2.290	31%	1.060	510	1.570	32%
Waterland	480		480	0%	460		460	0%
Weesp	940	2.950	3.890	76%	940	2.820	3.770	75%
Wijdmeren	1.450		1.450	0%	1.410		1.410	0%
Wormerland	470	220	690	32%	350	220	570	39%
Zaanstad	1.780	3.610	5.380	67%	1.380	3.220	4.590	70%

Monitor OV-knooppunten

Zandvoort ⁶		2.150	2.150	100%		2.110	2.110	100%
Zeevang		330	330	0%		330	330	0%
Noord-Holland	105.700	68.400	174.100	39%	97.990	61.550	159.540	39%

⁶ Door een typefout in het bronbestand ligt de plancapaciteit bijna 2.000 woningen lager dan in deze monitor vermeld wordt (zowel binnen OVK als totaal). Dit is in een te laat stadium ontdekt om nog verwerkt te kunnen worden in deze monitor.

5.3 Netto plancapaciteit wonen per gemeente naar planstatus (2015-2040)

Gemeente	Hard			Zacht			Eindtotaal		
	Buiten OVK	OVK	Totaal	Buiten OVK	OVK	Totaal	Buiten OVK	OVK	Totaal
Aalsmeer	320		320	970		970	1.290	0	1.290
Alkmaar	860	250	1.110	600	130	730	1.460	380	1.840
Amstelveen	570	220	790	940	10	940	1.500	230	1.730
Amsterdam	18.840	10.840	29.680	17.090	12.720	29.810	35.930	23.570	59.500
Beemster	630	30	660	750	140	880	1.380	170	1.540
Bergen	70		70	730		730	800	0	800
Beverwijk	430	170	600	380	170	540	800	330	1.140
Blaricum	10		10	1.010		1.010	1.020	0	1.020
Bloemendaal	120	340	450	10	160	170	130	500	630
Bussum		80	80	260	240	510	260	320	580
Castricum	370	20	390	20		20	390	20	410
Den Helder	850	40	890	-140	220	80	710	260	980
Diemen	350	670	1.020	0	3.230	3.230	350	3.910	4.250
Drechterland	40	10	50	360	2.620	2.970	400	2.630	3.030
Edam-Volendam	510		510	1.060		1.060	1.570	0	1.570
Enkhuizen	670		670	20	250	270	690	250	940
Haarlem		180	180	2.130	7.020	9.150	2.130	7.200	9.330
Haarlemmerliede	250	40	290	10	100	100	250	140	390
Haarlemmermeer	3.970	220	4.190	16.660	30	16.690	20.630	250	20.880
Heemskerk	120	70	190	130		130	260	70	320
Heemstede	10	10	20	290	-60	230	290	-50	250
Heerhugowaard	3.370	520	3.890	70		70	3.440	520	3.960
Heiloo	700	570	1.260	50	270	330	750	840	1.590
Hilversum	1.030	910	1.940	380	570	950	1.410	1.490	2.890
Hollands Kroon	170	120	290	280	10	280	450	130	580
Hoorn	1.600	40	1.640	70	1.260	1.330	1.660	1.300	2.960
Huizen	310		310	90		90	400	0	400
Koggenland	570	90	660	300	770	1.070	870	860	1.730
Landsmeer	100		100	90		90	190	0	190
Langedijk	980		980	110		110	1.090	0	1.090
Laren				40		40	40	0	40
Medemblik	690		690	860		860	1.550	0	1.550
Muiden	70		70	1.120	250	1.370	1.190	250	1.440
Naarden	50	-20	30	340	30	370	390	10	400
Oostzaan	170		170	30		30	200	0	200
Opmeer	420		420	140		140	560	0	560
Ouder-Amstel	-40	100	60	1.230	3.340	4.570	1.190	3.440	4.630
Purmerend		1.140	1.140	310	1.460	1.770	310	2.600	2.910
Schagen	720	410	1.130	1.520	160	1.670	2.240	560	2.800
Stede Broec	70	80	150	500	220	720	570	300	870
Texel	60		60	140		140	190	0	190
Uitgeest	20	130	150	100	90	190	120	220	340
Uithoorn	950		950	60		60	1.010	0	1.010
Velsen	410	210	620	640	300	950	1.060	510	1.570
Waterland	80		80	380		380	460	0	460
Weesp		380	380	940	2.450	3.390	940	2.820	3.770
Wijdmeren	400		400	1.010		1.010	1.410	0	1.410
Wormerland	280	40	320	70	180	250	350	220	570
Zaanstad	200	1.090	1.290	1.180	2.130	3.310	1.380	3.220	4.590
Zandvoort		80	80		2.030	2.030	0	2.110	2.110
Zeevang	230		230	100		100	330	0	330
Noord-Holland	42.570	19.060	61.630	55.430	42.490	97.920	97.990	61.550	159.540

5.4 Netto oplevering bvo op kantoorlocaties per gemeente (2012-2014)

Gemeente	2012			2013			2014			Netto groei 2012-2014		
	Buiten OVK	OVK	totaal	Buiten OVK	OVK	totaal	Buiten OVK	OVK	totaal	Buiten OVK	OVK	totaal
Alkmaar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amstelveen	0	-100	-100	900	0	900	-1.400	-1.300	-2.700	-500	-1.400	-1.900
Amsterdam	7.600	19.400	27.000	3.500	31.300	34.800	-5.800	4.200	-1.600	5.300	54.900	60.200
Beverwijk		0	0		0	0		6.500	6.500	0	6.500	6.500
Blaricum	0		0	0		0	0		0	0		0
Bussum		0	0		0	0		0	0	0		0
Diemen		-27.800	-27.800		-8.200	-8.200		-42.900	-42.900	0	-78.900	-78.900
Haarlem	800	0	800	1.300	0	1.300	-300	0	-300	1.800	0	1.800
Haarlemmermeer	-400	7.800	7.400	800	19.700	20.500	-6.400	3.500	-2.900	-6.000	31.000	25.000
Hilversum		0	0		0	0		0	0	0		0
Hoorn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Huizen	0		0	0		0	0		0	0		0
Medemblik	0		0	0		0	0		0	0		0
Ouder-Amstel		0	0		0	0		0	0	0		0
Purmerend		0	0		0	0		0	0	0		0
Schagen		0	0		0	0		0	0	0		0
Zaanstad	0	-100	-100	0	-200	-200	0	200	200	0	-100	-100
Noord-Holland	8.000	-800	7.200	6.500	42.600	49.100	-14.000	-29.700	-43.700	600	12.000	12.600

NB: alleen gemeenten met een kantoorlocatie zijn hier weergegeven.

5.5 Kantoorvoorraad en -leegstand per gemeente (peildatum 1-1-2015)

Gemeente	Bestaande voorraad			Voorraad buiten-OVK tov totaal	Bestaande voorraad gebruikt			Leegstand percentage		
	Buiten OVK	OVK	totaal		Buiten OVK	OVK	totaal	Buiten OVK	OVK	totaal
Alkmaar	136.100	103.300	239.400	57%	118.000	97.400	215.400	13%	6%	10%
Amstelveen	374.500	223.800	598.300	63%	270.400	138.900	409.300	28%	38%	32%
Amsterdam	933.600	2.491.000	3.424.600	27%	736.000	2.039.300	2.775.300	21%	18%	19%
Beverwijk		6.500	6.500			6.500	6.500		0%	0%
Blaricum	1.000		1.000		1.000		1.000	0%		0%
Bussum		3.800	3.800			3.800	3.800		0%	0%
Diemen		225.500	225.500			151.200	151.200		33%	33%
Haarlem	68.700	115.000	183.700	37%	62.300	78.100	140.400	9%	32%	24%
Haarlemmermeer	401.300	755.100	1.156.400	35%	290.300	577.700	868.000	28%	23%	25%
Hilversum		161.900	161.900			123.000	123.000		24%	24%
Hoorn	0	0	0		0	0	0			
Huizen	27.100		27.100		19.100		19.100	30%		30%
Medemblik	38.500		38.500		30.500		30.500	21%		21%
Ouder-Amstel		30.700	30.700			19.900	19.900		35%	35%
Purmerend		0	0			0	0			
Schagen		0	0			0	0			
Zaanstad	0	146.400	146.400		0	123.900	123.900		15%	15%
Noord-Holland	1.980.800	4.263.000	6.243.800	32%	1.527.700	3.359.600	4.887.300	23%	21%	22%

5.6 Plancapaciteit kantoren per gemeente (2015-2040)

Gemeente	Buiten OVK			OVK			Totaal			% buiten-OVK obv capaciteit
	Totaal plancapaciteit	Bestaande voorraad	Capaciteit tov voorraad	Totaal plancapaciteit	Bestaande voorraad	Capaciteit tov voorraad	Totaal plancapaciteit	Bestaande voorraad	Capaciteit tov voorraad	
Alkmaar	63.000	136.100	46%	62.000	103.300	60%	125.000	239.400	52%	50%
Amstelveen	6.000	374.500	2%	0	223.800	0%	6.000	598.300	1%	100%
Amsterdam	348.700	933.600	37%	614.800	2.491.000	25%	963.500	3.424.600	28%	36%
Beverwijk				0	6.500	0%	0	6.500	0%	0%
Blaricum	5.000	1.000	500%				5.000	1.000	500%	100%
Bussum				0	3.800	0%	0	3.800	0%	0%
Diemen				39.000	225.500	17%	39.000	225.500	17%	0%
Haarlem	8.000	68.700	12%	40.000	115.000	35%	48.000	183.700	26%	17%
Haarlemmermeer	188.400	401.300	47%	138.000	755.100	18%	326.400	1.156.400	28%	58%
Hilversum				95.000	161.900	59%	95.000	161.900	59%	0%
Hoorn	0	0	0%	8.000	0	0%	8.000	0	0%	0%
Huizen	0	27.100	0%				0	27.100	0%	0%
Medemblik	8.000	38.500	21%				8.000	38.500	21%	100%
Ouder-Amstel				0	30.700	0%	0	30.700	0%	0%
Purmerend				5.000	0	0%	5.000	0	0%	0%
Schagen				0	0	0%	0	0	0%	0%
Zaanstad	1.100	0	0%	46.900	146.400	32%	48.000	146.400	33%	2%
Noord-Holland	628.200	1.980.800	32%	1.048.600	4.263.000	25%	1.676.800	6.243.800	27%	37%