

# Strategie Programma OV-knooppunten

2019-2023

## Basisgegevens

<b>Opdrachtgever</b>	Frans van der Linden	lindenf@noord-holland.nl
<b>Programmamanager</b>	Corine Meijer	meijerco@noord-holland.nl
<b>Huidige fase</b>	realisatie	

# 1. Inleiding en aanleiding

Het Programma OV-knooppunten werkt sinds 2010 met succes aan het beter benutten van de ruimte rondom OV-knooppunten en de bestaande infrastructuur voor openbaar vervoer, en aan het optimaliseren van de ketenreis. Het beter benutten kan door het realiseren van meer woningen, bedrijven en voorzieningen in de directe omgeving van OV-knooppunten en het zorgen voor een goede kwaliteit van de leefomgeving. Ook het faciliteren van een multimodale deur-tot-deur reis met voldoende keuzemogelijkheden is daarvoor noodzakelijk. De stations functioneren daarmee als toegangspoort naar een centrum van een stad of dorp of naar recreatie- en natuurgebieden.

Door het concentreren van ruimtelijke-economische ontwikkelingen op goed bereikbare locaties zoals openbaarvervoersknooppunten, ontstaat meer samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit. Dit leidt tot kortere reistijden, minder toename van files, nabijheid van voorzieningen en het sparen van het landschap rondom steden. Ook nemen door clustering van functies kansen voor synergie en efficiënt ruimtegebruik toe. Met het knooppuntenbeleid wordt bovendien bijgedragen aan de realisatie van de doelen van het Klimaatakkoord.

Eind 2015 heeft het toenmalig college van GS ingestemd met de strategie en inspanningen voor het programma OV-knooppunten op basis van de notitie 'OV-knooppunten, strategie per corridor'. Met het nieuwe college en het coalitieakkoord Duurzaam doorpakken! uit 2019 met daarin nieuwe accenten is het goed om het Programma OV-knooppunten tegen het licht te houden en de koers voor de komende periode nader te specificeren. In deze notitie zijn de keuzes en aanpak voor de periode 2019 tot en met 2023 beschreven. Het document dient als basis van waaruit we onze inzet bepalen en externe samenwerkingen verder vormgeven. Het is en blijft een momentopname, ontwikkelingen van buitenaf kunnen leiden tot andere urgenties. Des te belangrijker om als provincie een adaptieve strategie te hanteren en deze van tijd tot tijd nader te bekijken en indien nodig te herijken.

## 2. Inzichten periode 2015-2019

### 2.1 Ontwikkeling programma OV-knooppunten 2015-2019

Na de studie MaakPlaats! in 2013 is het programma gestart met een focus op kennisontwikkeling en kennisdeling. Vanaf 2015 is vanuit meerdere rollen gewerkt aan het uitvoeren van de strategie zoals gedefinieerd in de notitie 'OV-knooppunten, strategie per corridor'. We hebben ingezet op 1. kennisontwikkeling en onderzoek (kennisrol/expertrol), 2. samenwerking op de corridors (coördinerende/verbindende rol) en 3. concrete knooppuntontwikkeling (stimulerende rol). De nadruk lag in deze fase op planvorming en uitvoering.

Het programma is de afgelopen jaren verbreed qua inhoud, samenwerking en eigenaarschap. Zo zorgde de druk op de woningmarkt en de groei van de economie de afgelopen jaren voor nauwere samenwerking tussen gemeenten, provincie en de MRA. Dit heeft er toe geleid dat OV-knooppunten de afgelopen jaren is verbonden aan de Regionale Actieprogramma's Wonen (RAP), Versnellen Woningbouw, en de MRA Sleutelgebieden, de MRA-agenda, het MRA programma Landschap, de verschillende MIRT-onderzoeken en het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB).

Ook kreeg de samenhang met andere beleidsthema's (naast wonen en mobiliteit) steeds meer aandacht, zoals economie, landschap, recreatie en toerisme en klimaatadaptatie.

## 2.2 Kennis en onderzoek

De afgelopen jaren is veel kennis opgedaan en zijn verschillende instrumenten ontwikkeld. Steeds meer gemeenten zijn gestart met concrete knooppuntontwikkeling en vragen ondersteuning bij het vertalen van regionale opgaven naar een lokale integrale aanpak voor een eigen knooppunt. Om die reden ontwikkelt het programma haar kennis en instrumenten continu, zodat die toepasbaar zijn voor planvorming en alliantievorming op knooppuntniveau. Het gaat dan bijvoorbeeld om de 'Quick scan knooppunten', het doorontwikkelde 'Vlindermodel (2.0)', de monitor en planviewer, de digitale (VR) stationsschouw en het belevingsonderzoek. Deze kennis delen wij actief met gemeenten en is sinds zomer 2019 ook beschikbaar via het [Kennisportaal](#), te vinden via de website van OV-knooppunten.

Door blijvend te investeren in onderzoek en kennisontwikkeling en hiervoor innovatieve technieken in te zetten, kunnen we onze expertrol verder verstevigen. Daarvoor werken we samen met verschillende kennisinstellingen en benutten we kansen om ook internationaal kennis uit te wisselen. De ambitie is om landelijk koploper te zijn en te blijven op het gebied van kennis rondom knooppuntontwikkeling en gemeenten en betrokken partners optimaal te ondersteunen. We maken gebruik van een onderzoeksagenda, die jaarlijks wordt geactualiseerd. Om de ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken rondom knooppunten en corridors inzichtelijk te maken, gaan wij zoveel mogelijk datagedreven te werk.

## 2.3 Samenwerking op de corridors

We hebben de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in samenwerking op verschillende schaalniveaus. Want bij knooppuntontwikkeling werken provincie, gemeenten, vervoerders en private partijen in verschillende rollen en samenwerkingsverbanden nauw samen. Op corridorniveau hebben we samenwerking en afstemming gecoördineerd op de Zaancorridor, Schipholcorridor en de Kennemerlijn. Doel was versterking van de spoortrajecten door het beter benutten van de ruimte rondom de afzonderlijke OV-knooppunten en het optimaliseren van de ketenreis. Uit deze trajecten zijn regionale strategieën en actieprogramma's voortgekomen.

Het grote aantal partijen dat, met hun eigen belangen, actief is maakt knooppuntontwikkeling complex, maar tegelijkertijd ook kansrijk door de mogelijkheid geldstromen te bundelen. Van belang is om te blijven investeren in het zorgvuldig opgebouwde netwerk en in te blijven zetten op een duurzame samenwerking met onze partners. Dit levert kansen voor het efficiënt inzetten van middelen. Binnen de corridors en bij grote integrale opgaven op knooppuntniveau zijn bestuurlijke afspraken gemaakt. Hieruit blijkt dat onze partners deze samenwerking ook van belang vinden.

## 2.4 Knooppuntontwikkeling

De regionale strategieën en actieprogramma's hebben geleid tot de ontwikkeling van verschillende knooppunten. Een aantal hiervan is vergevorderd met de planontwikkeling. Hierdoor neemt ook de vraag om een bijdrage vanuit gemeenten toe. Het gaat dan niet alleen om ondersteuning in de planvormingsfase, maar ook om een bijdrage om de plannen te kunnen uitvoeren. Het betreffen vaak grote gebiedsgerichte opgaven, die forse lange termijninvesteringen vergen van zowel publieke als private partijen. In een aantal gevallen is cofinanciering van de provincie nodig. Vanwege de complexiteit en integraliteit van de opgaven is commitment en een lange adem van alle partners nodig. Vaak worden eerst de belangrijkste opgaven inzichtelijk gemaakt en wordt het gezamenlijke ambitieniveau bepaald met de bijhorende financieringsopgave. Flexibiliteit en voortvarendheid bij onderhandelingen en de toekenning van budget is erg belangrijk gebleken.

In 2017 is 16,75 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het programma OV-knooppunten. In 2019 is het grootste deel van het huidige budget toegekend, dan wel gereserveerd voor knooppuntontwikkeling op de Zaancorridor.<sup>1</sup> Van dit budget is nog 2,5 miljoen euro vrij besteedbaar. De eerste subsidies zijn door GS toegekend aan de knooppunten Castricum (mei 2018) en Heerhugowaard (november 2019). Ook hebben GS besloten financiële middelen te reserveren voor de Zaanse knooppunten Zandijk Zaanse Schans, Zaandam Kogerveld en Zaandam. Hierbij wordt zowel geld uit het budget voor OV-knooppunten als uit het

---

<sup>1</sup> De Zaancorridor is de eerste corridor waarbij gewerkt is aan een regionaal actieprogramma. Hieruit zijn dan ook de eerste concrete projecten voortgekomen.

budget voor Versnellen Woningbouw ingezet om de provinciale doelen te bereiken. Op dit moment is het programma OV-knooppunten betrokken bij ongeveer 25 knooppunten vanuit haar kennisrol. Met een aantal van deze gemeenten werken wij nauwer samen als partner. Bijvoorbeeld met Hoorn, Haarlem, Hilversum, Zaandam Kogerveld (fase 2) en Santpoort Noord (buitenpoort). Zij zijn verder gevorderd met de planvorming en wij verwachten de komende jaren van deze gemeenten dan ook een verzoek om een financiële bijdrage.

## 3. Kaders en nieuwe ontwikkelingen

### 3.1 Inleiding

Het Programma OV-knooppunten is sinds 2010 opgenomen als provinciaal programma binnen de Provinciale Structuurvisie. Via verschillende regionale woonafspraken (Regionaal Actieprogramma (RAP)) is dit beleid de laatste jaren geborgd. Ook is OV-knooppunten verankerd binnen verschillende MIRT-trajecten en in de MRA agenda.

Het beter benutten van binnenstedelijke locaties in samenhang met bereikbaarheid en met prioriteit rondom OV-knooppunten, is steeds meer gemeengoed geworden. Inmiddels heeft het een plek gekregen op verschillende schaalniveaus: op rijksniveau in de Ontwerp NOVI/MIRT, op regionaal niveau (de nieuwe MRA agenda), op provinciaal niveau in het Coalitieakkoord 2019-2023, *Duurzaam doorpakken!* en de Omgevingsvisie NH2050 en op lokaal niveau in verschillende collegeprogramma's. Dit hoofdstuk schetst de belangrijkste kaders en ontwikkelingen die effect hebben op het Programma OV-knooppunten en zorgen voor accentverschillen voor de komende vier jaar.

### 3.2 Kaders en accenten vanuit beleid

#### NOVI

Uitgangspunt in de NOVI is dat bij woningbouw en bedrijvigheid zowel binnen als buiten bestaand stedelijk gebied in eerste instantie wordt gekozen voor locaties die het beste scoren uit een oogpunt van nabijheid en/of goede aansluiting op het (bestaande of door te ontwikkelen) vervoersnetwerk. De capaciteit van een aansluiting op het bestaande verkeers- en vervoersnetwerk speelt daarbij een grote rol, met extra aandacht voor aansluiting op het openbaar vervoer en fietsnetwerk. Gebieden nabij en rondom OV-knooppunten worden optimaal benut als geconcentreerde woon- en werklocaties.

Het streven is verstedelijking aan te grijpen om de leefomgevingskwaliteit te verhogen. Dit geldt niet alleen voor verbetering van de gezondheid (verbeteren luchtkwaliteit, terugdringen van geluidhinder, gezondheidsbevordering) maar ook voor klimaatadaptatie (tegengaan van o.a. wateroverlast en hittestress) en verbetering van de kwaliteit van (en toegang tot) stedelijk groen, natuur en landschap.

#### Klimaatakkoord

PS hebben in 2019 ingestemd met het nationale Klimaatakkoord. Door efficiënte ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld door het beter benutten van locaties rondom OV-knooppunten kan de provincie sturen op het verminderen van vervoersbewegingen en het optimaal benutten van het openbaar vervoerssysteem.

#### Omgevingsvisie NH-2050

In de Omgevingsvisie NH2050 is de clustering van ruimtelijk-economische functies rondom (OV-)knooppunten opgenomen als een algemeen ontwikkelprincipe.

Binnen de beweging 'Metropool in Ontwikkeling' is het uitgangspunt om wonen en werken zoveel mogelijk binnenstedelijk te realiseren en bij voorkeur te concentreren rondom knooppunten. Het verkeerssysteem moet kwalitatief en kwantitatief meegroeien, waarbij het gebruik van openbaar vervoer en de fiets prioriteit hebben in het binnenstedelijk gebied. Vanwege de stedelijke drukte is het van belang om het metropolitane landschap te versterken en goed bereikbaar te maken. Dit kan onder andere door OV-knooppunten in de directe nabijheid van de natuur te ontwikkelen tot buitenpoorten naar het landschap. Dit draagt bij aan het leefmilieu.

Ook binnen de beweging 'Sterke kernen, Sterke regio's' is ontwikkeling rondom knooppunten een belangrijk principe. Met name in centrumsteden en groenstedelijke kernen. Voor centrumsteden is zowel de functie voor omliggende kernen en de regio, als de relatie met de MRA essentieel. Ook goede verbindingen tussen de centrumsteden zijn van belang.

### **Coalitieakkoord 2019-2023, Duurzaam Doorpakken!**

In het coalitieakkoord is aangegeven dat de lijn die de afgelopen jaren is ingezet wordt gecontinueerd. Dit is nodig gezien de urgentie van de opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid en de mogelijkheden die het programma biedt om deze te faciliteren. Binnen het coalitieakkoord is OV-knooppunten onlosmakelijk verbonden met beleidsgebieden wonen en openbaar vervoer.

Voor het optimaliseren van de deur-tot-deur reis (ketenreis), om op die manier het gebruik van openbaar vervoer te verhogen, is het faciliteren van de fiets en ook de auto belangrijk. Om te stimuleren dat meer reizigers vaker de fiets pakken om naar OV-knooppunten te gaan, zijn goede routes en voldoende fietsenstallingen nodig bij de OV-knooppunten. Ook de beschikbaarheid van voldoende en hoogwaardig ingerichte P&R locaties is van belang.

In de MRA wordt het beleid gecontinueerd dat erop gericht is de woonopgave binnenstedelijk en rond OV-knooppunten te realiseren en het landschap te beschermen. Gemeenten krijgen meer ruimte om binnen de voorwaarden van het OV-knooppuntenbeleid zelf te bepalen hoe ze deze woningbouw vormgeven en of ze meer woningen bouwen dan eerder is vastgesteld. De relatie met OV bereikbaarheid is verder versterkt door de koppeling van het budget aan het nieuw ingestelde OV-fonds. Niet alleen mobiliteit binnen de MRA is belangrijk, maar ook de verbinding tussen de MRA en de aanliggende regio's is van essentieel belang.

### **3.3 Betekenis nieuwe accenten**

Bovengenoemde kaders met nieuwe accenten zijn aanleiding om te kijken wat de betekenis hiervan is voor het Programma OV-knooppunten. Thema's als kwaliteit van de leefomgeving, gezondheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie krijgen steeds meer aandacht in beleid en bij de uitvoering van plannen. Het zijn ook thema's die bij uitstek gekoppeld kunnen worden aan het programma OV-knooppunten.

#### **Kwaliteit van de leefomgeving**

Het knooppunt is van toenemend belang als schakel in de deur-tot-deur reis. Werk en voorzieningen dichtbij huis en voldoende aanbod van verschillende vervoermiddelen creëren nabijheid en vergroten de keuzevrijheid van mensen. De ontwikkeling van OV-knooppunten is alleen succesvol als het naast efficiënte overstapmachines, ook aantrekkelijke bestemmingen worden waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Het is belangrijk dat het veilige en leefbare omgevingen zijn met een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en beschikken over de nodige faciliteiten en voorzieningen.

#### **Klimaatadaptatie**

De steeds vaker voorkomende weersextremen (extreme neerslag, hitte, droogte) hebben invloed op de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van stationsgebieden en op de gezondheid van bewoners en gebruikers. OV-knooppunten zijn bij uitstek ook plaatsen waar op het gebied van klimaatadaptatie kansen liggen. Het zijn gebieden met veel verharding (parkeerterreinen en stationspleinen) die voor hittestress en wateroverlast kunnen zorgen. Binnen een integrale gebiedsontwikkeling kunnen maatregelen worden genomen zoals vergroening en waterberging, die niet alleen schade, overlast en gezondheidsproblemen voorkomen, maar ook een kans bieden voor biodiversiteit, ruimtelijke kwaliteit, en oriëntatie en routing.

#### **Duurzame en actieve mobiliteit**

Steeds meer gemeenten kiezen ervoor om rondom knooppunten ruimte voor voetgangers en fietsers voorop te stellen. Daarna voor OV en als laatste voor de auto. Ook zijn er steeds meer gemeenten die toe willen naar een autoluwe binnenstad. Duurzaam ruimtegebruik, milieu, maar ook gezondheid (stimuleren lopen en fietsen, betere luchtkwaliteit, meer ruimte voor groen) zijn hierbij de overwegingen. Een stationsomgeving die is ingericht voor langzaam verkeer stimuleert mensen te voet of met de fiets naar het station te komen en draagt bij aan het verminderen van autoverkeer in de (binnen)stad. Dit betekent dat auto's buiten of aan de randen van deze steden moeten worden opgevangen en/of dat mensen worden gestimuleerd op een andere manier verder te reizen. Hubs kunnen hierin een rol spelen. Dit zijn multimodale knooppunten met P+R/P+B (Park+Bike), waar men de auto parkeert en met het openbaar vervoer of de fiets verder kan reizen. Digitalisering van mobiliteit (smart mobility) zorgt ervoor dat mensen en goederen efficiënter en slimmer gebruik kunnen van maken van mobiliteit, bijvoorbeeld via

deelsystemen, deelapps en zelfrijdende shuttles. Dit heeft effect op de inrichting van stationsgebieden en de benodigde voorzieningen.

### **Toegankelijkheid natuur en landschap**

Er komt steeds meer druk op het stedelijk gebied door het toenemende aantal inwoners en toeristen. Natuur en landschap in de nabije omgeving is van belang voor de kwaliteit en aantrekkingskracht voor de regio, maar ook voor de gezondheid van de inwoners van de steden, de behoefte aan recreatiemogelijkheden en het spreiden van toeristen. Het is daarom belangrijk dat iedereen toegang heeft tot stedelijk groen, natuur en landschap. Door middel van Buitenpoorten, OV-stations die vlakbij of aan het landschap liggen, kunnen we aan deze opgave bijdragen.

### **Concluderend**

Kortom, verstedelijking rondom knooppunten biedt kansen om de leefomgevingskwaliteiten verder te verhogen en nieuwe ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer te faciliteren. Niet alleen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, wat al een doelstelling was in de voorgaande jaren, maar ook op het gebied van gezondheid, klimaatadaptatie en de verbetering van de toegang tot stedelijk groen, natuur en landschap. Niet alleen gebruik en beleving, maar ook toekomstbestendigheid is van belang voor een geslaagde knooppuntontwikkeling.

## **4. Visie**

De ambitie van het programma is en blijft: bijdragen aan duurzame verstedelijking rondom optimaal bereikbare en aantrekkelijke OV-knooppunten. Door het concentreren van ruimtelijke-economische ontwikkelingen op goed bereikbare locaties zoals openbaarvervoersknooppunten, ontstaat meer samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit en wordt de bestaande OV-structuur van een regio gebruikt als ruggengraat voor verdere verstedelijking.

Het primaire doel is efficiënt ruimtegebruik door het clusteren van functies (zoals wonen, werken en voorzieningen), het faciliteren van een multimodale deur-tot-deur reis met voldoende keuzemogelijkheden en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom knooppunten door het creëren van prettige verblijfsplekken.

## **5. Doelstellingen**

Bovengenoemde nieuwe accenten geven wel aanleiding de doelstellingen van het programma aan te scherpen en/of te herformuleren. Hierbij nemen we ook de lessen uit de vorige periode 2015-2019 mee.

### **Doelstellingen 2015-2019**

1. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau
2. Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis
3. Beter benutten bestaande ruimte rond stationsomgevingen
4. Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven

Wijzigingen ten opzichte van de vorige periode (zie bovenstaand kader):

- Doelstelling 1 vervalt. Deze doelstelling is meer een procesdoelstelling die verweven is door de overige drie doelstellingen. Het gaat om de samenhang en afstemming van ruimtelijke programma's tussen knooppunten op corridorniveau. Dit wordt geborgd door de afstemming op regionaal niveau met gemeenten en andere partners en het opstellen (of updaten) van regionale strategieën.
- Doelstelling 2 blijft hetzelfde, maar is qua formulering aangepast.



- Doelstelling 4 is verbreed. In de vorige periode beperkte deze doelstelling zich tot ruimtelijke kwaliteit/kwaliteit van de openbare ruimte om te komen tot aantrekkelijke en veilige stationsomgevingen. De integrale knooppuntontwikkelingen bieden bij uitstek kans om de leefomgevingskwaliteit daarnaast te verhogen door maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie, duurzame en actieve mobiliteit, gezondheid en verbetering de toegang tot stedelijk groen

#### **Doelstellingen 2019-2023**

**1. Optimaliseren van de ketenreis**

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

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

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

**3. Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving binnen het knooppunt**

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

## 6. Inzet en aanpak

Een programma als OV-Knooppunten moet, gezien de omvang van haar opdracht en beschikbare middelen, keuzes maken en prioriteren in haar activiteiten. Dit hoofdstuk beschrijft de inzet voor de komende periode voor het programma, gebaseerd op de drie hoofdtaken: kennis en onderzoek, samenwerking op het niveau van de corridor (regionale strategieën) en gebiedsontwikkeling op knooppuntniveau.

### 6.1 Kennis en onderzoek

Een belangrijke rol vanuit het programma OV-knooppunten is het stimuleren van gemeenten om aan de slag te gaan met het ontwikkelen van hun knooppunten, zowel qua ruimtelijke inrichting als mobiliteit. Door de inzet van kennis en instrumenten kunnen wij gemeenten ook in deze periode optimaal ondersteunen bij het formuleren van de opgaven, visievorming en deze te vertalen naar concrete maatregelen (op verschillende schaalniveaus).

Voor de ondersteuning van gemeenten en voor continue vernieuwing van het programma moeten we onze expertrol verder verstevigen en onze koppositie behouden. Daarom blijven wij investeren in onderzoek en kennisontwikkeling, waar mogelijk met innovatieve technieken. Om deze reden zijn wij ook nauw betrokken bij landelijke trajecten zoals de werkstroom Ketens en Knopen die als onderdeel van het Toekomstbeeld OV 2040 een kwaliteits- en schaal sprong rondom OV-knooppunten in Nederland beoogt te bereiken.

We werken zoveel mogelijk datagedreven. Dit uit zich in onze manier van onderzoek, onder andere door het monitoren van de programmadoelstellingen en het uitvoeren van experimenten in het kader van het Innovatieprogramma Mobiele Stad. Daarnaast door het inbrengen van een praktijkcasus bij het VU opleidingsprogramma 'datagedreven werken'. Verder delen wij onze kennis met partners en stellen onze kennis en instrumenten beschikbaar via het [Kennisportaal van OV-knooppunten](#). Ook wisselen we (inter)nationaal kennis uit en kijken we naar goede voorbeelden in het buitenland.

### 6.2 Samenwerking op de corridors

Vanuit het programma werken we samen op verschillende schaalniveaus. Op corridorniveau hebben wij een coördinerende en verbindende rol. We werken samen met partners als gemeenten, NS en ProRail om tot regionale strategieën en actieprogramma's te komen. Ook betrekken we bedrijven en maatschappelijke instellingen. Onze rol is het verbinden van nationale, regionale en lokale opgaven en het samenbrengen van relevante partijen. Wij kijken ook naar wat de impact van ontwikkelingen is op netwerkniveau en andersom, wat veranderingen op het niveau van het netwerk betekenen voor de corridor en de individuele knooppunten. Onze rol is hierbij signalerend en agenderend.

De afgelopen periode hebben we samengewerkt aan de Zaancorridor, de Kennemerlijn en de Schipholcorridor. Deze samenwerking willen we de komende periode continueren. We zullen de regionale strategieën en actieprogramma's van de Zaancorridor en de Kennemerlijn tegen het licht houden en al dan niet aanpassen aan nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Daarnaast zijn we inmiddels gestart met samenwerkingen op de Hoornse lijn (Amsterdam-Hoorn) en de Gooicorridor (Amsterdam – Utrecht/Amersfoort). Ook hier wordt nu toegewerkt naar een regionale strategie en actieprogramma. Een belangrijk onderwerp voor Noord-Holland is het creëren van tegenspits en het beter benutten van de daluren om op deze manier de lijnen te versterken. Dit kan door meer bedrijvigheid en voorzieningen rondom knooppunten te concentreren. Ook de Buitenpoorten (poorten naar het landschap) en Toegangspoorten (poorten naar toeristische trekpleisters) kunnen bijdragen aan een tegenspits en een betere benutting van de daluren.

Daarbij komt dat de NS per provincie een meerjarige, gezamenlijke en integrale agenda wil opstellen, de zogenaamde Regionale Ontwikkelagenda die zal worden vastgesteld aan de Landsdelige OV & Spoortafel. Met

NS is afgesproken dat hiervoor binnen Noord-Holland de strategieën per corridor de basis zullen vormen. De provincie is coördinator van het proces en wij zullen dit binnen de bestaande regionale netwerken (NS, ProRail en gemeenten/ambtelijk en bestuurlijk ) oppakken.

### 6.3 Knooppuntontwikkeling

Op knooppuntniveau gaat het om grote integrale gebiedsgerichte opgaven. De nadruk ligt in deze fase op planvorming en uitvoering. Vanuit het programma ondersteunen we deze ontwikkeling door middel van het bieden van kennis en instrumenten en/of een financiële bijdrage. Onze kennisrol vervullen we voor alle 60 treinstations en 4 grote busstations in Noord-Holland. Vanuit onze stimulerende rol moeten we, gezien het grote aantal knooppunten, keuzes maken en prioriteren.

Bij het zo doelgericht mogelijk inzetten van de middelen vanuit OV-knooppunten zijn de volgende uitgangspunten belangrijk:

- de Omgevingsvisie NH-2050 (Metropool in ontwikkeling en Sterke kernen, sterke regio's);
- de mate van urgentie en potentie van de verschillende knooppunten en bestuurlijke energie/momentum.
- beleidsprioriteiten vanuit Wonen, Mobiliteit, Economie (Plabeka/HIRB) en Klimaatadaptatie om te bepalen waar vanuit deze thema's de grootste opgaven liggen.
- de investeringsvoornemens van onze partners;
- buitenpoorten vallen in een aparte categorie. Het zijn stations dichtbij natuur- of recreatiegebieden. Ook hierbij zijn potentie (qua ligging), urgentie en investeringsvoornemens van onze partners belangrijk bij onze inzet.

Bij alle ontwikkelingen kijken we naar onze meerwaarde; waar zijn onze inspanningen het meest effectief.

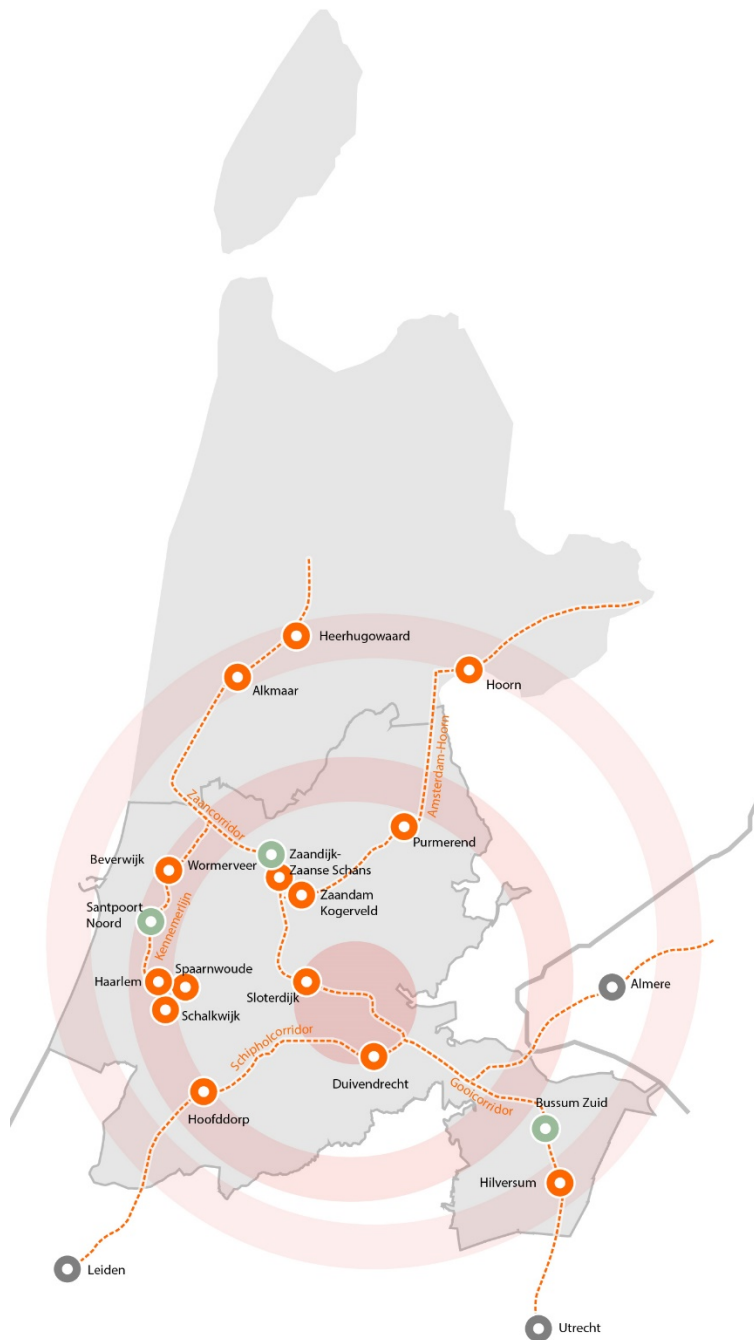
We maken bij onze inzet in de komende periode onderscheid tussen drie soorten knooppunten: knooppunten (aan de periferie) van de MRA, Amsterdamse poorten (knooppunten rondom Amsterdam) en regionale centra (zie kaart).

De knooppuntontwikkeling binnen de MRA draagt bij aan de opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid binnen deze regio. Ontwikkeling van knooppunten zorgt voor optimalisering van de betreffende knooppunten zelf, maar draagt tegelijkertijd bij aan het functioneren van het bredere OV-systeem binnen de MRA en de bereikbaarheid van Amsterdam in zijn geheel. De poorten van Amsterdam (zoals Sloterdijk) functioneren hierbij als draaischijf van Noord-Holland. Op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid groeien de relaties over de bestuurlijke grenzen heen. Er is een steeds sterkere uitstraling van de metropool richting steden als Alkmaar en Hoorn en richting Leiden en Utrecht en Flevoland. Dit gebied functioneert steeds meer als een daily urban system. Regionale centra als Hoorn en Alkmaar en gemeenten in de periferie van de MRA zoals Purmerend, hebben een belangrijke functie voor zowel de omliggende kernen en de regio (woningbouw, voorzieningen, werkgelegenheid), als voor de MRA. Goede verbindingen met de regio (HOV, bus, auto en langzaam verkeer) en richting de MRA zijn van belang. Bovendien kunnen deze centra aanvullend zijn als het gaat om woon- en werkmilieus voor de MRA.

Het gebied rond Amsterdam van waaruit men dagelijks naar Amsterdam reist breidt zich steeds verder uit. Relaties tussen Amsterdam en steden als Haarlem, Zaanadam, Purmerend, Hilversum, Hoofddorp en in mindere mate met Alkmaar en Hoorn worden steeds sterker. Het grootste deel van de forenzen werkt echter in Amsterdam. Dit leidt tot een eenzijdige pendel: 's ochtends in de richting van groot Amsterdam en 's avonds richting steden als Alkmaar en Hoorn. Het streven is dat forenzen in Noord-Holland-Noord hun auto zoveel mogelijk laten staan bij herkomst- in plaats van de bestemmingsstations.

Vanuit gemeenten en partners binnen de MRA is steeds meer aandacht voor de verdere ontwikkeling van overstappunten (hubs). Dit zijn multimodale knooppunten met P+R/P+B (Park+Bike), waar men de auto parkeert en met het openbaar vervoer of de fiets verder richting Amsterdam. Ook is sprake van nieuwe hubs, waar men kan overstappen op andere modaliteiten (los van treinstations). Samen met de MRA en het Rijk worden alle huidige en potentiële P+R locaties onderzocht. Met de VRA en de gemeente Amsterdam verkennen we de betekenis van hubs voor de bereikbaarheid van groot Amsterdam vanuit de regio MRA en de rest van Noord-Holland. Vervolgens bekijken we wat dit betekent voor het programma OV-knooppunten.

Kaart: OV-knooppunten inzet periode 2019-2023



Rood: OV-knooppunten

Groen: Buitenpoorten

Grijs: Knooppunten buiten provincie

Zie bijlage 1 (excelbestand prioriteiten).

## 6.5 Financiën

Voor de kennis- en instrumentontwikkeling, onderzoek en innovatie, het stimuleren/ondersteunen van gemeenten bij de ontwikkeling van hun knooppunt (aanbieden van kennis, procesinstrumenten, onderzoek etc.) en de programmaorganisatie beschikten wij de voorgaande jaren over een exploitatiebudget. Op basis van de jaren 2017, 2018 en 2019 verwachten we komende jaren 500.000 per jaar uit te geven.

Dit exploitatiebudget is beschikbaar naast het investeringsbudget voor OV-knooppunten (reserve OV-knooppunten/OV-fonds). Deze reserve is bedoeld voor het verlenen van subsidies aan gemeenten voor gebiedsgerichte integrale knooppuntontwikkeling die forse lange termijninvesteringen vergen van zowel publieke als private partijen. In een aantal gevallen is provinciale cofinanciering nodig om de plannen uit te kunnen voeren.

In 2017 is 16,75 miljoen euro investeringsbudget beschikbaar gesteld voor het programma OV-knooppunten. In 2019 is het grootste deel van het huidige budget toegekend, dan wel gereserveerd voor knooppuntontwikkeling op de Zaancorridor.<sup>2</sup> Zie onderstaand schema. Van het totale budget resteert nog 2,5 miljoen euro. Meerdere knooppunten waarbij we samenwerken zijn ver in de planvorming (o.a. Hoorn, Zaandam Kogerveld fase 2, Haarlem, Hilversum, buitenpoort Santpoort Noord). Steeds meer gemeenten zien de kansen van verstedelijking rondom OV-knooppunten en zoeken hiervoor de samenwerking.

Knooppunt	Subsidie (totaal 16,75)	Reservering	Toekenning
Castricum	300.000,-		Mei 2018
Heerhugowaard	5.700.000,-	Nov.2018	Dec. 2019
Zaandijk Zaanse Schans	5.000.000,-	Dec. 2018	
Zaandam Kogerveld	3.000.000,- plus 3.000.000,- (Versnellen Woningbouw)	Dec. 2018	(verwachting april 2020)
Restant	2.500.000		

Inmiddels is voor de periode 2019-2023 opnieuw budget vrijgemaakt voor OV-knooppunten binnen het nieuwe OV-fonds. Voor dit OV-fonds, waarin 20 miljoen euro is opgenomen, wordt een bestedingsplan opgesteld. Voorliggende notitie zal hiervoor een van de bouwstenen zijn. Doel is om daarin OV-knooppunten in samenhang met de bredere doelstellingen voor OV te bezien en de middelen zo effectief mogelijk in te zetten, waarbij de opgave centraal staat en meerdere doelen behaald kunnen worden. Ook zal in het bestedingsplan de relatie met andere gerelateerde budgetten worden gelegd, zoals die voor woningbouwstimulering, OV en fiets. Door goede afstemming tussen en koppeling met andere budgetten nemen kansen voor synergie toe. Het is daarnaast belangrijk een adaptieve strategie te hanteren zodat we kunnen inspelen op urgente ontwikkelingen en kansen die zich op een bepaald moment voordoen. Verdere uitwerking van keuzes en inzet van middelen in samenhang met OV volgen in het bestedingsplan voor het OV-fonds.

---

<sup>2</sup> De Zaancorridor is de eerste corridor waarbij gewerkt is aan een regionaal actieprogramma. Hieruit zijn dan ook de eerste concrete projecten voortgekomen.