

Voortgangsrapportage OV-fonds

Sectoren Integrale Opgeven en
Transities en Mobiliteit



VOORTGA

INHOUD

3	1. Inleiding en doel
4	2. Overzicht financiële middelen en geplande uitgaven
4	2.1. OV-fonds
5	2.2. Procesbudget
5	2.3. Rollen en inzet provincie
7	3. Resultaten inzet programma Knooppunten en OV en ketenreis
8	3.1. Toetsing aan doelen programma OV-knooppunten: ontwikkeling woningbouw en arbeidsplaatsen
11	3.2. Toetsing aan doelstellingen: resultaten op knooppunt-/ projectniveau
18	4. Conclusies en aandachtspunten voor vervolg

INLEIDING EN DOEL

Onderdeel van het coalitieakkoord 2019-2023 'Duurzaam Doorpakken!' was een OV-Fonds van 20 miljoen euro. Dit fonds is gekoppeld aan de provinciale programma's Openbaar Vervoer en OV-knooppunten en heeft als doel woon- en werkgebieden duurzaam met elkaar te verbinden. Op 14 september 2020 is het zgn. Bestedingsplan OV-fonds door PS vastgesteld. Hierbij is afgesproken dat jaarlijks een voortgangsrapportage wordt opgesteld, die inzicht geeft in de stand van zaken van de projecten, de besteding van de middelen en relevante (maatschappelijke) ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan, waardoor eventueel bijsturing van het programma nodig is.

Binnen de corridors en bij grote integrale opgaven op knooppuntniveau zijn tijdens deze coalitieperiode bestuurlijke afspraken gemaakt. Hieruit blijkt dat onze partners de samenwerking van belang vinden. Inmiddels is het einde van de coalitieperiode in zicht en zijn de middelen uit het OV-fonds geheel toegekend dan wel gereserveerd. Dit geeft aan dat er met het OV-fonds is voorzien in een grote behoefte bij gemeenten aan cofinanciering bij grote opgaven op het gebied van integrale gebiedsontwikkeling rondom de knooppunten, OV-bereikbaarheid en ketenmobiliteit. Dit was bij aanvang van de coalitieperiode ook de verwachting. De enorme woningbouwopgave, tot 2030 minimaal 184.000 nieuwe woningen, in combinatie met de ambitie om de provincie leefbaar te houden is alleen mogelijk als we bouwen op goed bereikbare locaties.

In deze Voortgangsrapportage wordt teruggekeken naar wat de inzet van het OV-fonds en de inspanningen van het programma OV-knooppunten hebben opgeleverd in de afgelopen jaren. Daarbij wordt een koppeling gelegd met zowel de programmadoelstellingen zoals die geformuleerd zijn in het Bestedingsplan, als met de prognoses en uitgangspunten die zijn geformuleerd in "Maak Plaats"(2013), de studie die de basis vormt van het programma.

In het laatste hoofdstuk wordt tot slot gekeken naar recente ontwikkelingen en wat deze betekenen voor de inzet van het programma voor de komende jaren. Welke ambities en doelstellingen dienen te worden aangescherpt en welke nieuwe accenten zijn nodig?

OVERZICHT FINANCIËLE MIDDELEN EN GEPLANDE UITGAVEN

Tabel 1. geeft een overzicht van het totale budget, de bestede middelen en verwachte inzet van de financiële middelen van het programma OV-knooppunten over de periode 2015-2019 en 2019-2023. Het gaat hierbij om het eerdergenoemde OV-fonds, dat is bedoeld voor complexe gebiedsontwikkelingen rondom OV-knooppunten.

2.1. OV-FONDS

Tabel 1: Overzicht budget OV-fonds 2015-2019 & 2019-2023

	Budget	Subsidie verleend	GS besluit reservering
2015-2019			
		€500.000 (Castricum)	
		€5.700.000 (Heerhugowaard)	
Stortingen 2020/2023			
Totaal verleende subsidies 2015 - 2019		€ 6.200.000	
Begin 2020 beschikbaar	€ 7.149.000		
Storting 2020	€ 8.397.000		
Storting 2021	€ 5.000.000		
Storting 2022	€ 5.000.000		
Storting 2023	€ 6.200.000		
Totaal stortingen	€ 24.597.000		
Totaal Beschikbaar 2020 - 2023	€ 31.746.000		
2020		€ 3.000.000 (Kogerveld)	
2020		€ 39.000 (Proceskosten)	
Totaal beschikbaar eind 2020		€ 12.507.000	
2021		€ 5.500.000 (Poort van Hoorn)	
2021		€ 218.000 (Proceskosten)	
Totaal beschikbaar eind 2021		€ 11.789.000	
2022		€ 5.000.000 (Gemeente Hilversum)	
2022		€ 680.000 (Proceskosten)	
Totaal beschikbaar eind 2022		€ 11.109.000	
2023			€ 8.000.000 (Haarlem NZ)
2023			€ 1.200.000 (Knooppuntontwikkeling Alkmaar Noord, fase 1)
2023			€ 2.000.000 (subsidiebudget ketenreis Regionale ontwikkelagenda)
2023			€ 5.000.000 (Guisweg)
2023		€ 1.109.000 (Proceskosten)	
Totaal beschikbaar eind 2023		€ 0	

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

Op dit moment zijn de middelen uit het OV-Fonds geheel uitgegeven of gereserveerd en resteert derhalve een saldo van € 0,-.

Voor een volledig overzicht van verstrekte subsidies en gereserveerde middelen zie de tabel op pagina 5. Ook staan er projecten op de Investeringsagenda van het OV-fonds waarbij we al enige tijd met gemeenten en regio samenwerken. Voor een aantal wordt op (korte) termijn een subsidieaanvraag verwacht. De voortgang van deze projecten, in verkennings- dan wel planfase, is opgenomen in hoofdstuk 4, tabel 1. Een aantal hiervan is vergevorderd met de planontwikkeling. Het kan zijn dat ontwikkelingen in voldoende mate door andere partijen worden gefinancierd en onze betrokkenheid zich beperkt tot kennisdeling, stimuleren of verbinden. Echter, het betreffen vaak grote gebiedsgerichte opgaven, die forse lange termijninvesteringen vergen van zowel publieke als private partijen.

In een aantal gevallen zal cofinanciering van de provincie nodig zijn, bijvoorbeeld om het laatste zetje te geven bij projecten.

Er zijn de afgelopen 4 jaar ook gesprekken gestart met knooppunten die zich in zo vroeg stadium bevinden dat plaatsing op de investeringsagenda nog geen meerwaarde heeft.

Tabel 2: Overzicht verstrekte subsidies en gereserveerde middelen

Naam project	Verwachte aanvraag	Aanvraag	GS besluit reservering	Subsidiebesluit genomen/ realisatie	Voltooid
2015-2019					
Castricum					€500.000
Heerhugowaard				€ 5.700.000	
Kogerveld				€ 3.000.000	
Guisweg			€ 5.000.000		
2019-2023					
Hoorn				€ 5.500.000	
Regionale Ontwikkelagenda				€ 2.000.000	
Hilversum	verwacht Q4 2022		€ 5.000.000		
Haarlem NZ		€ 10.000.000	€ 8.000.000		
Alkmaar Noord			€ 1.200.000		
Alkmaar Centrum	onbekend				
Haarlem Centrum	Eind 2023				
Hoofddorp	onbekend				
Buitenpoorten	onbekend				
Duivendrecht	onbekend				

2.2. PROCESBUDGET

Om gemeenten te kunnen ondersteunen bij hun projecten, is binnen het OV-fonds voor de periode 2019-2023 een budget van €1,1 miljoen vrij gemaakt voor proces- en onderzoekskosten. Dit budget wordt aangewend voor innovatie, kennis- en instrumentontwikkeling, het stimuleren/ondersteunen van gemeenten bij de ontwikkeling van hun knooppunt (inzet van kennis, onderzoek en procesinstrumenten, bijvoorbeeld bij het verbinden van partijen, het formuleren van de opgaven en het opstellen van gebiedsvisies). Daarnaast is €900.000 vrijgemaakt voor nader onderzoek naar de bouwstenen van het voorkeursnetwerk van het Regionale OV-Toekomstbeeld 2040. Dit voorkeursnetwerk bestaat uit diverse ambities met als basis hoogwaardige OV verbindingen (HOV) voor onder andere bus, tram en metro. Deze hoogwaardige verbindingen vormen samen met lokale buslijnen het totale OV netwerk.

2.3. ROLLEN EN INZET PROVINCIE

De provincie Noord-Holland zet zich onder meer via de beleidsprogramma's OV-knooppunten, OV en ketenreis, Smart Mobility, Actieve Mobiliteit en Bereikbare Steden/Versnellen Woningbouw, in voor opgaven op het gebied van duurzame verstedelijking en bereikbaarheid.



Via de aanpak 'Bereikbare Steden' werkt de provincie samen met het Rijk en de regio aan het versneld realiseren van de plannen voor (hoog)stedelijke gebieden rondom centraal gelegen OV-knooppunten in en nabij de MRA. Daarnaast zet de provincie in op het verbeteren van de gehele ketenreis. Openbaar vervoer, (deel/e-) fiets, (deel)auto en lopen zijn onderdeel van een duurzaam, toegankelijk en naadloos mobiliteitssysteem, dat inwoners en bezoekers in Noord-Holland van deur tot deur brengt, van het metropolitane hart tot in de haarvaten van de provincie. Daar horen ambitieuze voorstellen bij ten aanzien van het HOV netwerk, maar ook het bieden van maatwerk zoals Hubs, in het niet-stedelijk gebied.

De inzet vanuit OV-knooppunten, OV en ketenreis is driedig en gericht op:

1. Kennisontwikkeling en onderzoek (kennisrol)

Onze ambitie is om landelijk koploper te zijn en te blijven op het gebied van kennis rondom ontwikkeling van OV-knooppunten. We willen gemeenten en betrokken partners hierbij optimaal te ondersteunen. Door blijvend te investeren in onderzoek en kennisontwikkeling waarbij we een datagedreven werkwijze hanteren en waar mogelijk innovatieve technieken toepassen, kunnen we onze expertrol verder verstevigen en gemeenten optimaal ondersteunen. Hiertoe stellen we een onderzoeksagenda en datastrategie op. De kennis delen wij actief en is beschikbaar via het online Kennisportaal van OV-knooppunten: [Kennisportaal](#).

2. Samenwerking op de (H)OV-corridors (coördinerende/verbindende rol)

Samen met gemeenten, NS en ProRail werken wij aan regionale strategieën en actieprogramma's voor de spoorcorridors. Deze actieprogramma's vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken. Voorbeelden hiervan zijn de actieprogramma's van de regio IJmond/Zuid-Kennemerland, de Gooicorridor en het 10-punten plan Helderse Lijn.

3. Concrete knooppuntontwikkeling (stimulerende rol)

Vanuit deze regionale actieprogramma's stimuleren wij woningbouw en bedrijvigheid rondom treinstations en grote (H) OV-haltes. Met een aantal van deze gemeenten werken wij nauw samen als partner. Voorbeelden hiervan zijn de OV-knooppunten/Bereikbare Steden Alkmaar, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp en Hoorn. Vanwege de complexiteit en integraliteit van de opgaven is betrokkenheid en een lange adem van alle partners nodig. Het betreffen vaak grote gebiedsgerichte opgaven, die forse lange termijninvesteringen vergen van zowel publieke als private partijen. Concreet zicht op een financiële bijdrage van de provincie is in veel gevallen essentieel om ontwikkelingen op gang te brengen.. Voorbeelden hiervan zijn Haarlem Nieuw-Zuid en de Poort van Hoorn.



RESULTATEN INZET PROGRAMMA KNOOPPUNTEN EN OV EN KETENREIS

Hieronder wordt gekeken welke uitgangspunten en doelstellingen het programma OV-knooppunten hanteert, welke subsidies zijn verstrekt en in hoeverre de in de afgelopen jaren behaalde resultaten hierbij aansluiten. Op het gebied van de Regionale Ontwikkelagenda hebben we de afgelopen periode op de volgende corridors samengewerkt:

- Zaancorridor
- Gooicorridor
- OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland
- Hoornse Lijn
- Helderse Lijn
- Westfriese Lijn

Hiervoor zijn regionale strategieën opgesteld met als doel versterking van de betreffende spoorcorridors door het beter benutten van de ruimte rondom de OV-knooppunten en deze in samenhang te bezien en het optimaliseren van de ketenreis. Uit deze trajecten zijn actieprogramma's voortgekomen.

Daarnaast hebben we vanuit de provinciale kennisrol ongeveer 25 gemeenten ondersteund bij de ontwikkeling van hun knooppunt of het optimaliseren van de deur-tot-deur reis. Hiervan hebben wij op 17 prioritaire knooppunten en corridors nauwer samengewerkt (zie kaart Bestedingsplan), waaronder de knooppunten en projecten die zijn opgenomen in de Investeringsagenda van het Bestedingsplan OV-fonds (conform de Voortgangsrapportage 2021):

- Poort van Hoorn
- Knooppunten Haarlem (Stationsplein, Oostpoort en Nieuw Zuid) en
- HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam
- Stationsgebied Alkmaar-Centrum
- Stationsgebied Hilversum
- Stationsgebied Hoofddorp
- P&R Muiden
- Buitenpoorten
- Hub en concessie ontwikkeling in Noord-Holland
- Duivendrecht
- Stationsgebied Alkmaar Centrum
- Maatregelen ketenreis NHN boven het Noordzeekanaal voortvloeiend uit de Regionale Ontwikkelagenda

3.1. TOETSING AAN DOELEN PROGRAMMA OV-KNOOPPUNTEN: ONTWIKKELING WONINGBOUW EN ARBEIDSPLAATSEN

Hieronder wordt gekeken naar de ontwikkeling van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in Noord-Holland sinds de start van het Programma OV-knooppunten. Deze ontwikkeling wordt getoetst aan één van de doelen van het programma, namelijk het beter benutten van de bestaande ruimte rondom stationsgebieden. Door het stimuleren van woningbouw, bedrijvigheid en voorzieningen binnen het OV-Knooppunt.

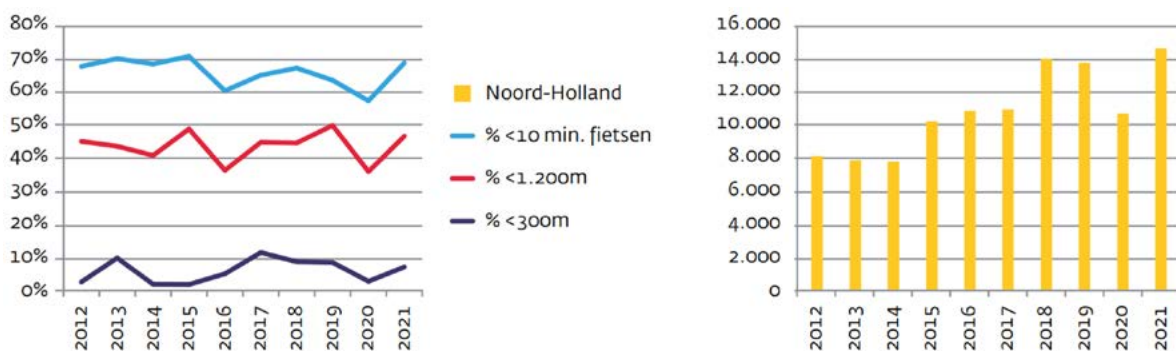
Aanvullende informatie is te vinden in:

- [De Monitor OV-knooppunten 2021-2022](#)
- [Het nieuwe dashboard OV-knooppunten](#)

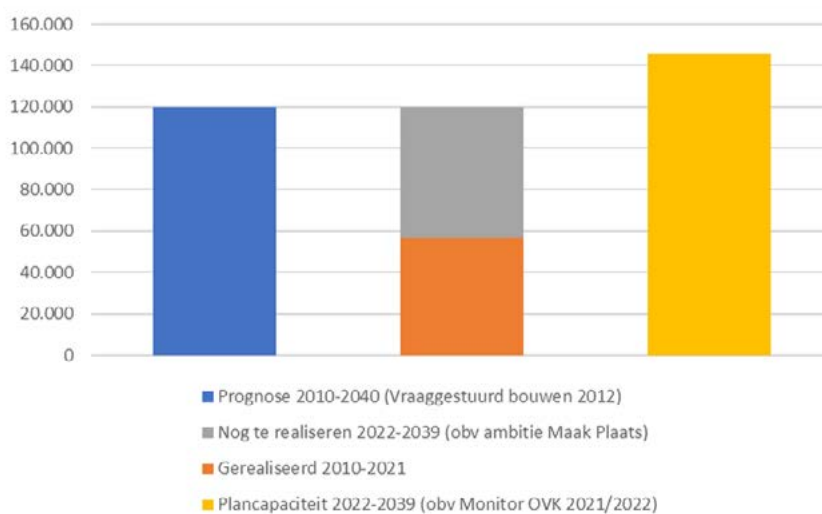
1. Ambitie Maak Plaats en daadwerkelijke realisatie 2010-2021

Op basis van de prognose en inventarisatie van de plancapaciteit voor Maak Plaats (prognose vraaggestuurd bouwen, 2012) konden er in theorie 132.000 woningen (55% van het totaal aantal te bouwen woningen o.b.v. de destijds verwachte woningbehoefte) binnen 1.200 meter van een OV-knooppunt gebouwd worden in de periode 2010 tot 2040. In Maak Plaats is de ambitie uitgesproken om minimaal 50% van de nieuw te bouwen woningen in Noord-Holland te realiseren binnen 1200 meter. Dit komt neer op in totaal 120.000 woningen, oftewel **minimaal** 4.000 nieuwbouwwoningen per jaar.

Grafieken 1 en 2: Aantal gerealiseerde nieuwbouwwoningen 2012-2021 per invloedsgedebied (relatief) en Noord-Holland (absoluut)



Grafiek 3: Vergelijking ambitie Maak Plaats met realisatie en plancapaciteit (<1.200 meter)

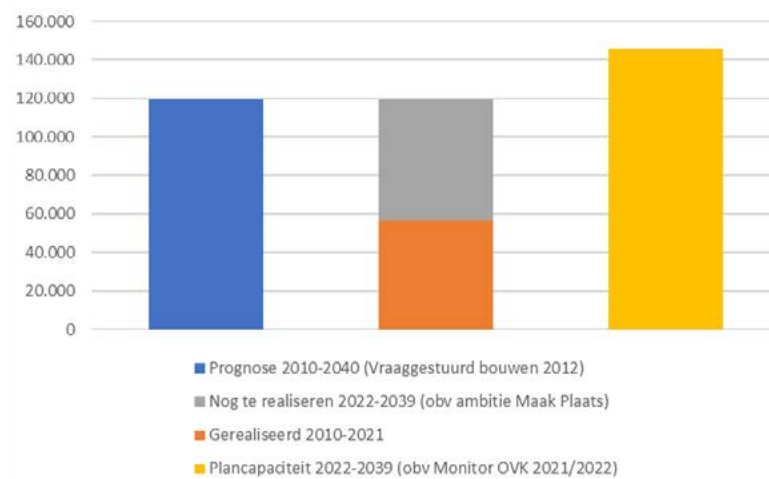


3.1.2. Woningbehoefte en plancapaciteit 2022-2040

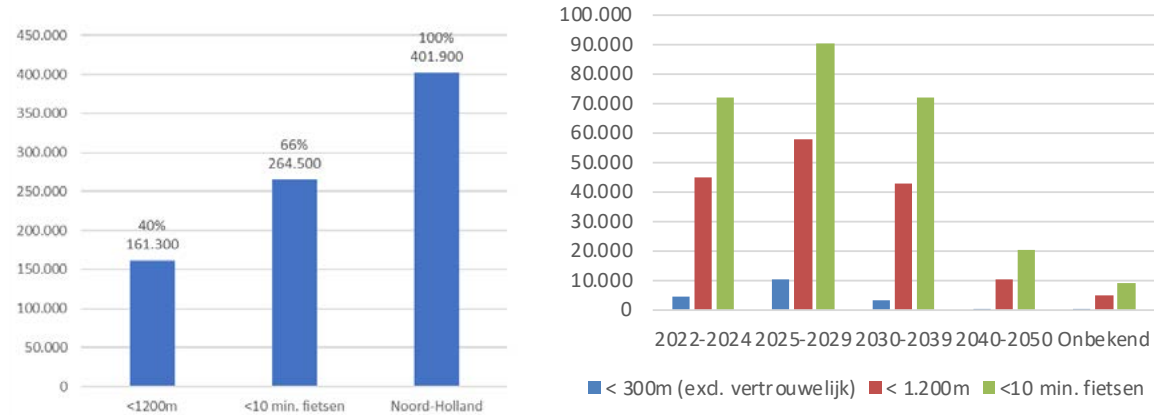
De woningbehoefte op basis van de meeste recente prognose (Prognose Noord-Holland 2021-2050) is echter bijna verdubbeld ten opzichte van de prognose 10 jaar geleden voor 2040 (136.000 woningen in Noord-Holland). Zo wordt verwacht dat er circa 231.000 woningen nodig zijn voor heel Noord-Holland voor de periode 2022-2040¹.

De plancapaciteit met fasering 2022-2039 bedraagt 349.000 woningen voor PNH waarvan 145.800 binnen 1.200 meter en 234.800 binnen 10 minuten fietsen². De stelregel is dat er minimaal 130% plancapaciteit nodig is om aan de woningbehoefte te kunnen voldoen, oftewel circa 300.000 woningen. Hieruit blijkt dat er voldoende plancapaciteit is. Ook kan de volledige woningbehoefte (102%) binnen 10 minuten fietsen worden gerealiseerd en meer dan de helft (63%) binnen 1.200 meter. Dit is een positieve ontwikkeling waar de provincie een bijdrage aan levert door het stimuleren van woningbouw nabij de OV-knooppunten.

Grafiek 4: Vergelijking provinciale prognose 2022-2040 met plancapaciteit OV-knooppunten 2022-2039



Grafieken 5 en 6: Plan capaciteit OV-knooppunten 2022-2050



Op de korte termijn tot en met 2030 wil de provincie Noord-Holland 183.600 woningen realiseren. Zij levert daarmee een grote bijdrage aan de nationale woningbouwdoelstelling van 900.000 woningen. Dit bod ligt circa 26.000 woningen hoger dan de provinciale prognose³, om zodoende het woningtekort versneld in te kunnen lopen. Op dit moment worden er diverse maatregelen genomen om de woningbouw te versnellen waarbij de focus ligt op het bouwen rond de OV-knooppunten. Zo is een aanzienlijk deel van de met het Rijk afgesproken woningbouwproductie voorzien binnen Bereikbare steden of nabij knooppunten in Amsterdam. De verwachting is dan ook dat zowel het aantal als aandeel woningen dat binnen de knooppunten wordt gerealiseerd, de komende jaren zal toenemen ten opzichte van de afgelopen jaren. Wel is de kans groot dat de realisatie van een groot deel van de woningbouwplannen wordt vertraagd door de recente uitspraak van de Raad van State over het vervallen van de bouwvrijstelling ten aanzien van de stikstofuitstoot.

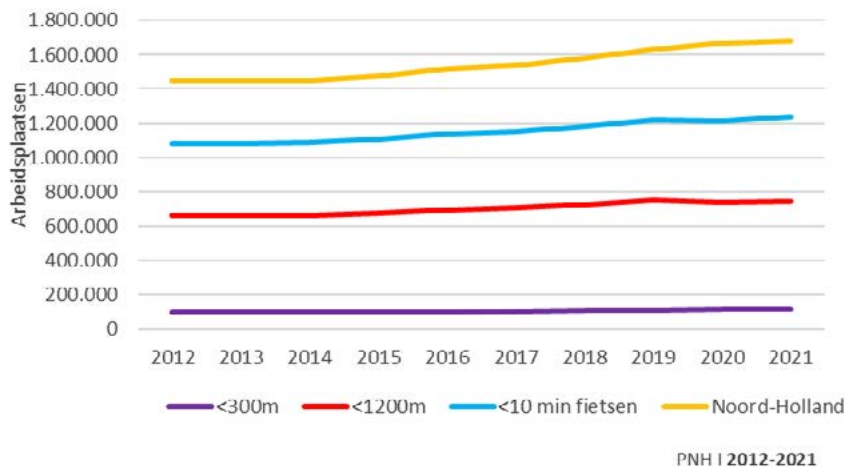
¹ Dit is inclusief de benodigde extra productie voor het inlopen van het woningtekort. Zie ook figuur 34 in de Monitor Woningbouw 2022.

² Zie de Monitor OV-knooppunten 2021/2022. Doordat niet alle plannen op kaart zijn ingetekend, ligt het totaal voor Noord-Holland in de Monitor Woningbouw 2022 hoger (372.500 woningen in de periode 2022-2039).

³ Op basis van de Prognose Noord-Holland 2021-2050 is er behoefte aan circa 157.500 woningen voor de periode 2022-2030, zie ook figuur 36 in de Woningbouwmonitor 2022.

3.1.3. Arbeidsplaatsen

Grafiek 7: Aantal arbeidsplaatsen rondom OV-knooppunten



Toename arbeidsplaatsen vooral binnen 300 meter en groter dan toename aantal inwoners

Het aantal arbeidsplaatsen in Noord-Holland is in de periode 2012-2021 flink gestegen, in vergelijking met het aantal inwoners. Met name binnen 300 meter van de OV-knooppunten is een bovengemiddelde toename te zien (20%) ten opzichte van de groei in Noord-Holland als geheel (16%). Dit is met name een gevolg van de forse toename van de kantorenvorraad (33% tov 2018). Deze is in de provincie Noord-Holland 2022 met circa 23% toegenomen ten opzichte van 2018. Binnen 1.200 meter (23%) en 10 minuten fietsen (22%) was de toename ook fors, maar vergelijkbaar met het gemiddelde in Noord-Holland (23%). Ook uit andere bronnen (Plabeka vraagrading 2022-2030, MRA, en de Behoefteraming werklocaties Noord-Holland Noord 2020) blijkt dat kantoorlocaties in de directe nabijheid van de OV-knooppunten in trek zijn; voor 2022 geldt dat binnen 300 meter de planvoorraad voor kantoren met ruim 80% is toegenomen ten opzichte van 2018.

De snelle stijging van het aantal arbeidsplaatsen ten opzichte van het aantal inwoners binnen 300 meter is een positieve ontwikkeling; voor een bestemmingsfunctie is de directe nabijheid van een station van groter belang voor het potentiële OV-gebruik dan bij een herkomstfunctie. Dit komt doordat de bereidheid om ver te lopen of te fietsen in het natransport lager is in vergelijking met het voortransport. Ook beschikt niet iedereen over een ze fiets aan de bestemmingszijde.

3.1.4 Functiemenging

De mate van functiemenging is op verschillende manieren te bekijken. Op basis van de verhouding van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen is de functiemenging binnen 300 meter in de periode 2012-2021 licht afgenomen (met 1,9%) en toegenomen binnen de overige invloedsgebieden (circa 3,4 tot 5,8%). De afname binnen 300 meter lijkt tegenstrijdig met de sterke toename van het aantal arbeidsplaatsen, maar dit komt doordat het aantal arbeidsplaatsen hoger ligt en in deze periode sterker is gestegen dan het aantal inwoners. Bovendien is het een positieve ontwikkeling dat de werkgelegenheid rondom de stations sneller toeneemt dan het aantal inwoners, aangezien nabijheid tot een station voor een bestemmingsfunctie een grotere invloed heeft op het OV-gebruik dan een herkomstfunctie. Ten aanzien van de aantrekkelijkheid van de OV-knooppunten is het echter lastig om hieraan een conclusie te verbinden. Er zijn namelijk grote verschillen per station en bovendien hangt dit samen met andere indicatoren.

3.2. TOETSING AAN DOELSTELLINGEN: RESULTATEN OP KNOOPPUNT-/PROJECTNIVEAU

Voor het OV-fonds zijn in het Bestedingsplan de volgende doelstellingen vastgesteld en leidend bij de inzet op en de cofinanciering van projecten. In deze doelstellingen staat de reiziger in de keten centraal

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.

4. Het waarborgen van de samenhang op corridor-/trajectniveau en afstemming binnen het bredere OV-netwerk

Strategie: afstemming op regionaal niveau met gemeenten en andere partners en het opstellen (of updaten) van regionale strategieën.

Tabel 1 laat de voortgang van de projecten op de Investeringsagenda van het OV-fonds zien, waarbij wordt gekeken naar de doelstellingen, beoogde resultaten en voortgang van de projecten.

In **tabel 2** wordt ingezoomd op de projecten waaraan de provincie een financiële bijdrage heeft geleverd, dan wel waarvoor zij middelen heeft gereserveerd. Daarbij wordt voor elk van de drie programmadoelstellingen aangegeven wat de behaalde resultaten zijn. Onderscheid wordt gemaakt tussen de projectonderdelen waaraan de subsidie is toegekend en de resultaten van de gehele integrale gebiedsontwikkeling die mogelijk is gemaakt door de bijdragen van de verschillende partners. Gesteld kan worden dat de betreffende projecten/ gebiedsontwikkelingen zonder een bijdrage van de provincie niet of veel moeilijker tot stand waren gekomen; In alle gevallen was een financiële bijdragen van de provincie noodzakelijk om de business case sluitend te maken.

Tabel 1

Knooppunten/ projecten	Doelen	Rol PNH	Bijdragen en partners	Prioritering	(Beoogd) resultaat	Voortgang
Poort van Hoorn	Optimaliseren van de ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving	Stimulerende en kennisrol. Leveren van expertise	Subsidie provincie €5.500.000,- Bijdrage gemeente Hoorn, partners NS, ProRail en BZK (€7.47 mln. woningbouwimpuls)	Prioritaire projecten	Bouw ca. 1000 woningen stationsomgeving (2029) Bouw nieuwe parkeergarage voor 1050 auto's Realisatie nieuwe brederetraverse over het spoor Verplaatsing busstation van zuid- naar noord-zijde Realisatie nieuwe fietsstallingen	Eind 2021 definitieve subsidieaanvraag ingediend door gemeente Maart 2022 ontwerp bestemmingsplannen voor Stationsplein en Pelmolendpad vastgesteld 2023 start woningbouw Pelmolendpad Plannen stationsgebied hebben tekort op de businesscase. Er wordt gekeken naar bijdragen I en W Subsidiebesluit is genomen en GS zijn geïnformeerd Zomer 2023: vaststelling bestemmingsplan stationsgebied verwacht
Hilversum	Optimaliseren van de ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving	Stimulerende en kennisrol. Leveren van expertise	Subsidie provincie €5.000.000,- Bijdrage gemeente, NS, BZK (€6.5 mln. woningbouwimpuls) OV-SAAL (Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad): bijdrage €3 mln. voor fietsparkeren en spoorwegovergan "de Kleine Soorbomen	Prioritaire projecten	Ontwikkeling levendig stationsplein met terrassen, nieuwbouw en groen Eerste fase: bouw van ca. 625 woningen (30% sociaal en 40% middelduur) Voorts: verplaatsing van busstation, fietsstallingen, aanleg van langzaamverkeerroutes	Stedenbouwkundige visie voor knooppunt Hilversum is vastgesteld Eind 2022/ begin 2023 wordt subsidieaanvraag verwacht (geheel of gefaseerd)
Haarlem	Optimaliseren van de ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving	Stimulerende en kennisrol. PNH is mede opdrachtgever van diverse onderzoeken geweest.	Provincie heeft €8 mln. gereserveerd voor Nieuw Zuid Partners zijn Rijk (I&W en BZK), gemeente Haarlem, NS, ProRail, Vervoerregio (VRA) Rijk draag €37,5 mln bij, GR Zuid-Kenmerland €2,5 mln, gemeente Haarlem €10 mln. Medio 2023 meer duidelijkheid over aanvullende bijdrage	Prioritaire projecten	In 2030 is Stationsgebied Haarlem en Oosterpoort vernieuwd In 2027 is er een nieuw OV-knooppunt/mobiliteitshub Bovenstaande leidt naar verwachting tot in totaal ruim 10.000 woningen, 8.000 arbeidsplaatsen en 7.000 fietsparkeerplekken	Haarlem Stationsgebied In 2021 is de integrale visie voor het Stationsgebied vastgesteld. Met partners wordt gewerkt aan een voorkeursmodel voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Focus: uitbreiding fietsparkeren, vernieuwen busstation en stadsplein aan centrumzijde station. Haarlem Nieuw-Zuid 28 juni 2021: ontvangst voorlopige subsidieaanvraag van €10 mln. voor Haarlem Nieuw-Zuid. Gemeente is gevraagd om nadere onderbouwing. Eind 2021 besluit tot reservering €8 mln uit OV-fonds Realisatie mobiliteits-/bushub bij OV knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid blijkt noodzakelijk voor ontwikkeling station Haarlem. De 'noordvariant' is vastgesteld als voorkeursvariant. Voorlopig ontwerp en business case volgen na zomer 2023. In 2023 definitieve subsidieaanvraag incl. aanvullende bijdrage om business case sluitend te maken. Haarlem Spaarnoude (Oostpoort). In 2019 oplevering "Ontwikkelvisie Haarlem Oostpoort". Momenteel verdere uitwerking: benodigde infrastructurele ingrepen, onderzoek naar technische en financiële haalbaarheid van het terugbrengen/bevaarbaar maken van de historische Trekvaart tussen het Spaarne en de Liede. Subsidieaanvraag verwacht eind 2023.







Knooppunten/ projecten	Doelen	Rol PNH	Bijdragen en partners	Prioritering	(Beoogd) resultaat	Voortgang
Alkmaar	Optimaliseren van de ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving	Stimulerende en kennisrol. Procesbegeleiding binnen de samenwerking op de Zaancorridor, kennisrol op de 2 knooppunten, bijdrage aan proceskosten en cofinanciering projecten	Budget Alkmaar Centrum nog niet bekend, Alkmaar-Noord ruim €2 mln Bijdrage gemeente en partners nog onbekend	Potentiële projecten	<p>Alkmaar Parkeren en busstation worden ondergebracht in of onder gebouwen, sloop panden, Wognumsebuurt. Zo ontstaat ruimte voor wonen, bedrijvigheid en groen.</p> <p>Op termijn grootschalige woningbouw rond het station: 1000 tot 1300 woningen. Alkmaar Noord: ca. 700-800 woningen.</p>	<p>Januari 2022 Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar door gemeenteraad vastgesteld: visie voor ontwikkeling komende 15 jaar. Komende jaren verdere uitwerking.</p> <p><u>Alkmaar Noord</u></p> <p>Ontwikkelbeeld stationsgebied Alkmaar Noord op 16 december 2021 door gemeenteraad vastgesteld.</p>
				Prioritaire projecten	<p>Alkmaar Noord Veel meer (gemengd) programma (woningbouw, werklocaties, voorzieningen), betere langzaam verkeerroutes en verbetering van de leefomgevingskwaliteit.</p> <p>Eerste fase Alkmaar Noord: 360 woningen met voorzieningen plint/eerste verdieping direct naast het vernieuwde station Alkmaar-Noord.</p> <p>Mogelijk vestiging regionale mobiliteitshub om druk op wegennet richting Amsterdam te verlichten</p>	<p>Eerste fase gebiedsontwikkeling (uitvoering tweede helft van 2023): tekort van ca. € 3 mln. Subsidieverzoek ingediend bij provincie najaar 2022.</p>
Hoofddorp	Optimaliseren van de ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving	Stimulerende en kennisrol van uit OVK in samenwerking met Woningbouwversnelingen.	Budget nog niet bekend. Bijdragen gemeente, partners en fondsen nog onbekend. De gereserveerde bijdrage van €1,5 miljard uit het Nationaal Groeifonds van het Rijk is specifiek voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn.	Prioritaire projecten	<p>Ambitie: integrale ontwikkeling stationsgebied Hoofddorp tot internationaal georiënteerde omgeving met levendige mix van wonen, werken, ontmoeten, leren, winkelen.</p> <p>Station Hoofddorp wordt een multimodale knoop, waar de metro, bus, trein, fiets- en wandelverkeer goed op elkaar aansluiten.</p>	<p>Spoorboekje gezamenlijke partners: ambitie voor gebied.</p> <p>Gemeente: bezig met gebiedsplan voor stationsgebied (woningbouwopgave/ mobiliteit).</p> <p>Urgentie: voorlopige toekenning van Groeifondsmiddelen (€1,5 miljard voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn) en onderdeel Bereikbare Steden.</p> <p>Verwachting: subsidieaanvraag in 2023</p>
Duivendrecht	Optimaliseren van de ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit leefomgeving	Stimulerende en kennisrol. Leveren van expertise en mogelijk het leveren van een bijdrage voor de realisatie van de plannen.	Budget provincie nog niet bekend Partners: gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam, ProRail, NS, Vervoerregio Amsterdam (VRA) en Bureau Spoorbouwmeester.	Potentiële projecten	<p>Een station(somgeving) die past bij ambities Nieuwe Kern.</p> <p>Bouw ca. 4500 woningen Nieuwe Kern.</p>	<p>Er wordt gewerkt aan een Ruimtelijk-Functioneel Ontwerp voor het stationsgebied en No-regret maatregelen worden in kaart gebracht.</p> <p>Toekomstige investeringen nog niet aan de orde (planvorming nog niet zo concreet).</p>
P+R Muiden	Optimaliseren van de ketenreis, beter benutten bestaande ruimte rondom stationsgebieden, verbeteren kwaliteit op de knoop zelf en in de omgeving	Stimulerende en kennisrol. Leveren van expertise en mogelijk het leveren van een bijdrage voor de realisatie van de plannen.	Bijdrage provincie: nog niet bekend Betrokken partners: gemeente Gooise Meren, Almere, Regio Gooi- en Vechtstreek en PNH (nog geen bijdragen gereserveerd).	Potentiële projecten	<p>Een goed functionerende multimodale hub, die de regio ontsluit en een poort vormt tot Amsterdam.</p> <p>Bouw van ca. 4000 woningen rond de knoop (De Krijgsman Muiden/woningbouw in Weesp).</p>	<p>Sinds Q3 2021 rijdt de HOV-lijn Zuidas-Huizen.</p> <p>Plannen HOV verbinding van IJburg naar Weesp via P+R Muiden. Overstappunt voor vier bestemmingen in Amsterdam (Amstel, Bijlmer, Zuidas en IJburg) en richting Almere.</p> <p>Het project staat op de uitvoeringsagenda van SBAB 2022/2023. De plannen worden verder uitgewerkt tot een ontwerp met sluitende businesscase</p> <p>Betrokken partijen (provincie, gemeenten Almere, Amsterdam, Gooisemeren, en Vervoerregio Amsterdam) moeten financiële inzet bepalen om op korte termijn enkele maatregelen te kunnen uitvoeren.</p>





	Doelen	Rol PNH	Bijdragen en partners	Prioritering	(Beoogd) resultaat	Voortgang
Buitenpoorten	Verbeteren kwaliteit leefomgeving, optimaliseren ketenreis	Aanjager	Budget provincie nog niet bekend. Partners: gemeenten van (potentiële) Buitenpoorten, NS, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Instituut voor Natuureducatie (IVN).	Potentiële projecten	Betere ontsluiting natuurgebieden en verbeteren leefkwaliteit in de regio door middel van goed bereikbaar landschap: openbaar vervoer, fiets- en wandelpaden, bewegwijzering.	<u>Bussum Zuid</u> Marketing-/ programmeringsstrategie opgesteld door IVN. Verkenning met NS: Aanleg pad naar natuur over de P+R. Budget gereserveerd uit de reserve groen. <u>Castricum</u> Plan ontwikkeling stationsgebied tot buitenpoort: wandel- en fietsroutes naar duinen, Huis van Hilde, informatiepunt etc. Subsidieaanvraag ontvangen t.l.v. Investeringsbudget Landschapsversterking (Landschapsfonds). Maatregelen/kosten moeten nog duidelijk worden. <u>Warmerveer/Zaanse Schans</u> Issue-analyse: opgaven en kansen gezamenlijke ontwikkeling in kaart gebracht. Plan van aanpak gemeente/provincie: ontwikkeling varianten, worden aan College Zaanstad voorgelegd. <u>Heerhugowaard</u> Eerste bijeenkomst met kernteam (NS, gemeente, provincie Noord-Holland) ingepland. Start proces. <u>Santpoort Noord</u> Uitvoering landschapsplan Santpoort Noord voorlopig van de baan door gebrek aan middelen gemeente Velsen.
Regionale ontwikkelagenda	Verbeteren kwaliteit leefomgeving, optimaliseren ketenreis	Stimulerende en kennisrol.	Bijdrage provincie € 2 mln. Partners: NS en gemeenten langs corridors boven Noordzeekanaal. NS draagt ook € 2 mln. bij.	Onderdeel Bestedingsplan OV-fonds, niet opgenomen op Investeringsagenda.	Projectmatige inzet van de middelen voor maatregelen die voortkomen uit de Regionale Ontwikkelagenda tbv het optimaliseren van knooppunten en verbeteren van het deur-tot-deur vervoer (ketenreis).	Medio november: short list Ketenreismaatregelen klaar Januari 2023: eerste maatregelenpakket wordt ter besluitvorming voorgelegd aan GS. Maart 2023: besluit over inzet ketenreismiddelen

	Doelen	Rol PNH	Bijdragen en partners	Prioritering	(Beoogd) resultaat	Voortgang
Hub en OV-concessies Noord-Holland	<p>Hubs moeten bijdragen aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een duurzame en gezonde leefomgeving - optimaliseren ketenreis - verbeteren verkeersveiligheid - verminderen negatieve milieueffecten van ketenreizen - stimuleren modal shift naar actieve mobiliteit (met name lopen en fietsen) <p>OV-concessie ontwikkeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimaliseren OV en ketenreis 	<p>Hubs:</p> <p>Aanjagende, kaderstellende, stimulerende of expertrol. De rol van de provincie hangt af van het type hub.</p> <p>OV-concessie ontwikkeling:</p> <p>Stimulerende en kennisrol. Leveren expertise (duurzaamheid, openbare ruimte en optimaliseren ketenreis) en mogelijk cofinanciering</p>	<p>Provincie: beperkte middelen uit concessie Gooi- en Vechtstreek voor ontwikkeling drie hubs en pilot bij Alkmaar. Betrokken partijen: gemeente Alkmaar, regio Gooi- en Vechtstreek en gemeenten Huizen en Gooise meren.</p> <p>Hubstrategie: externe klankbordgroep met vertegenwoordigers IenW, Vervoerregio Amsterdam, NS, Mobipunten B.V., gemeente Amsterdam en Connexxion.</p> <p>OV-concessie ontwikkeling:</p> <p>Betrokken gemeenten en overige overheden.</p>	Potentiële projecten	<p>Hubs:</p> <p>Nog niet bekend</p> <p>OV-concessie ontwikkeling:</p> <p>Verder versterken van het OV-product in de concessies van Noord-Holland.</p>	<p>Hubs:</p> <p>Hub strategie: wordt momenteel afgerond door de bureaus Arcadis, Overmorgen en Deloitte. Onderwerpen: hub typering, kansrijke locaties voor typen hubs en rol provincie en inzicht in exploitatiemodellen hubs.</p> <p>Komende 2-3 jaar verder experimenteren met concrete pilots. Er zijn namelijk nog veel vragen. Daarna bepalen in welke mate we er als provincie op in gaan zetten.</p> <p>OV-concessie ontwikkeling:</p> <p>Nieuwe concessie Gooi & Vechtstreek: HOV netwerk vanuit regio naar Amsterdam Inzet provincie op sterke knopen: busstation Huizen, knooppunt Crailo en P+R Muiden</p> <p>Huizen: subsidie toegekend (€ 2,2 miljoen) toegekend. Start uitvoering begin 2023</p> <p>Crailo: nieuw ontwerp busknoop Hele regio: inzet op regionaal deelfietsstelsysteem.</p> <p>Onderzoek start: begin 2023. Uitvoering: tweede helft 2023</p> <p>Noord-Holland Noord/Alkmaar: met Connexxion en NS wordt gekeken naar optimaliseren netwerk Noord-Holland Noord. verder ontwikkeld kan worden.</p> <p>Concessie Haarlem-IJmond: studie naar verbeteren HOV verbinding Haarlem-Amsterdam/Schiphol als Bus Rapid Transit. April 2023; afronding fase 3 van studie.</p> <p>Verwachte subsidieaanvraag Noord-Holland Noord: mei 2023</p> <p>Verwachte aanvraag Bus Rapid Transit Haarlem-Amsterdam/Schiphol: april 2023</p>



Tabel 2

Project	Subsidie (gereserveerd of verleend) 2015 - 2019	Projectonderdelen	Subsidie draagt bij aan:		
			Concentreren wonen, bedrijvigheid, voorzieningen	Ketenreis (ketenvoorzieningen, lv routes, aanbod modaliteiten, actieve/ duurzame mobiliteit, verplaatsing busstation etc)	Leefomgevingskwaliteit Groen, klimaatadaptatie, veilig, aantrekkelijk, actieve mobiliteit
					
Castricum	500.000	NVT	NVT	Overkapping van verblijfsruimte reizigers	Beeldbepalende luifel, fraaie verbrede trap in voetgangerstunnel richting Huis van Hilde/ duingebied
Knooppunt Heerhugowaard	5,7 mln	NVT	+1.250 woningen	Uitbreiden fietsparkeren	Herinrichting busstation
Knooppunt Kogerveld	3 mln	NVT	+1.000 woningen	Verbeteren fiets -en langzaam verkeer routes naar station, herinrichting Heijermansstraat	Herinrichting stationsplein
Knooppunt Zaanstad Zaanse Schans (Guisweg)	5 mln	NVT	+ 300 woningen (Wezelstraat ten oosten van station), potentie gehele oostzijde 1000 woningen	Verbeteren fietsroutes van en naar het station	Herinrichting stationsplein, fietsenstallingen op het plein

Project	Subsidie (gereserveerd of verleend) 2019 - 2023	Projectonderdelen	Subsidie draagt bij aan:		
			Concentreren wonen, bedrijvigheid, voorzieningen 	Ketenreis (ketenvoorzieningen, lv routes, aanbod modaliteiten, actieve/ duurzame mobiliteit, verplaatsing busstation etc) 	Leefomgevingskwaliteit Groen, klimaatadaptatie, veilig, aantrekkelijk, actieve mobiliteit 
Poort van Hoorn	5,5 mln	Verplaatsing busstation; Fietsparkeren (N en Z); Openbare ruimte; Traverse	+1000 woningen (potentie 8.000-10.000 binnen knoop); 15.000 m2 tbv economische en maatschappelijk functies;	Toekomstbestendig busstation; 1050 parkeerplaatsen;	Toekomstbestendig busstation; Waterbuffers in gebouwen en op straat; Verbeteren microklimaat; Aanleg nieuwe traverse
Hilversum	5 mln	Herinrichting stationsplein, inclusief realisatie toekomstbestendig busstation, fietsparkeren en verbrede onderdoorgang station	28.000 m2 wonen 12.000 m2 werken	Toekomstbestendig nieuw E-busstation (aansluiting HOV) Realisatie ondergrondse fietsenstalling (5000 plekken)	Herinrichten en verduurzamen openbare ruimte Waterberging
Haarlem Nieuw-Zuid	8 mln	Realisatie mobiliteitshub incl. fietsparkeren; aansluiting op langzaam verkeersroutes; openbare ruimte	Circa 2.000 woningen in directe nabijheid, totaal 6.167 woningen binnen 1200m (periode 2022-2029); toevoeging horeca, winkels en andere voorzieningen	Toekomstbestendig busstation ter ontlasting van binnenstad en station Haarlem; 2.500 fietsparkeerplekken en deelmobiliteit (o.a. 100 deelfietsen); aansluiting lv routes	duurzame en toekomstbestendige inrichting openbare ruimte (o.a. klimaatadaptatie, veel groen, aansluiting hub op bebouwing in directe omgeving)
Ketenreis regionale ontwikkelagenda	2 mln	NVT	NVT	Maatregelen als het verbeteren van fiets- en looproutes van en naar het station, uitbreiden van fiets- en autoparkeren, deelmobiliteit, realiseren van laadvoorzieningen of het verbeteren van de stationsomgeving.	Verbeteren van de stationsomgeving, stimuleren duurzame en actieve mobiliteit

CONCLUSIES EN AANDACHTSPUNTEN VOOR VERVOLG

1. Provinciale middelen blijven noodzakelijk

Uit bovenstaande blijkt dat de inzet van het OV-fonds succesvol is geweest in het stimuleren van gebiedsontwikkelingen rondom knooppunten en het optimaliseren van de multimodale ketenreis; veel ruimtelijke ontwikkelingen en projecten zijn de afgelopen jaren mede door de betrokkenheid van de provincie in gang gezet en/of in uitvoering gegaan. Ook wordt een toenemend aandeel van de nieuwbouwwoningen en arbeidsplaatsen rond of binnen de invloedssfeer van OV-knooppunten gerealiseerd. Een aantal beschreven ontwikkelingen zorgt ervoor dat het belang van de inzet op het stimuleren van woningbouw en bedrijvigheid rondom knooppunten, multimodale bereikbaarheid en een toekomstbestendige leefomgeving en hoge gebiedskwaliteit onverminderd overeind blijft. We komen tot de conclusie dat het OV-fonds ook voor de (nabije) toekomst bij deze opgave een grote meerwaarde kan hebben, aangezien:

- 1) Een aantal projecten in een ver gevorderd stadium verkeert, maar in deze collegeperiode niet in aanmerking komt voor subsidie, omdat het OV-Fonds volledig is toebedeeld. Het complexe gebiedsontwikkelingen betreft waarbij de samenwerking veelal meerdere collegeperiodes bestrijkt.
- 2) Uit de cijfers blijkt dat er meer ruimte rondom de stations beschikbaar is dan bij aanvang van het Programma OV-Knooppunten het geval leek. Dit, in combinatie met de verder gestegen woningbehoefte, leidt tot een grote potentie om te verdichten rondom de OV-Knooppunten.
- 3) Hoewel functiemenging rondom knopen is toegenomen, blijft de bereikbaarheid van werk en Voorzieningen onder druk staan. Het stimuleren van nabijheid blijft dan ook essentieel.
- 4) Via de aanpak 'Bereikbare Steden' werkt de provincie samen met het Rijk en de regio aan het versneld realiseren van de plannen voor (hoog)stedelijke gebieden rondom centraal gelegen OV-knooppunten in en nabij de MRA. Daarnaast hebben alle 12 provincies met de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening onlangs woningbouwafspraken gemaakt om gemeenten actief te stimuleren en te ondersteunen bij de versnelling van de woningbouw en de betaalbaarheid van woningen. Per provincie is vastgelegd hoeveel nieuwe woningen er worden opgeleverd voor de periode tot en met 2030. De afspraken tellen op tot ruim 900.000 nieuwe woningen, waarvan 183.600 voor de provincie Noord-Holland. Het Rijk heeft geld voor deze opgave beschikbaar maar hierbij is een forse regionale bijdrage noodzakelijk.

Voor het OV-fonds zouden de doelstellingen nog onverminderd overeind staan. Naar aanleiding van ervaringen in de afgelopen jaren en actuele ontwikkelingen, zoals de urgentie op de klimaatdoelen (energietransitie/mobilitietstransitie/klimaatadaptatie), biodiversiteit en inclusiviteit, is extra inzet op een aantal thema's gewenst de komende jaren. Aandachtspunten hierbij zijn:

- Verder ontwikkelen totale mobiliteitsnetwerk (spoor, BRT en/of(HOV)buscorridors) als ruggengraat voor verstedelijking rondom knooppunten en hubs, met een fijnmazig OV en LV netwerk voor bereikbaarheid van dorpen en wijken.
- Regionale aanpak OV-knooppunten ook toepassen op belangrijkste HOV ontwikkelingen, zoals de corridor Haarlem/Amsterdam/Schiphol.
- Integrale aanpak voor gebiedsontwikkeling knopen ook toepassen op kansrijke ontwikkellocaties voor woningbouw langs HOV lijnen, zoals de omgeving van P+R Muiden. Dit betekent dat het aantal OV-knooppunten wordt uitgebreid.



- Versterken verbinding met smart mobility, zoals deelmobiliteit.
- Inzet Mobiliteitsprogramma van Eisen (instrument waarbij je in een vroeg stadium van het planproces gezamenlijk eisen formuleert t.a.v. mobiliteit).
- Gezien de enorme woningbouwopgave en de grote gebiedsonwikkelingslocaties rondom de knooppunten, met daarbij de druk op de bereikbaarheid, het OV-fonds koppelen aan het Masterplan Wonen.
- Inzetten op een (extra) gedifferentieerd programma om op die manier door het aanbod van voorzieningen en werkfuncties een stevigere tegenspits te creëren en OV-aanbod toekomstbestendig(er) te maken, alsook de woon-werkbalans. Hierbij ook kijken in hoeverre dit terug kan komen in de subsidievoorwaarden.
- Onderzoeken hoe gemeenten kunnen worden ondersteund bij het creëren van een aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat rondom de stedelijke knopen, het trekken van (kennisintensieve) bedrijvigheid naar OV-knooppunten en het actief stimuleren van werknemers om (vaker) met de trein te reizen.
- Onderzoeken hoe we lagere de parkeernormen in de stationsomgeving kunnen stimuleren. Lagere normen leveren ruimte op voor verdere verdichting of ruimtelijke kwaliteit en dragen bij aan de betaalbaarheid van woningbouw.
- Bij knooppuntontwikkelingen voldoende flexibele ruimte houden voor toekomstige ontwikkelingen (niet alles 'dichtzetten').
- Gebiedsmarketing op corridorniveau waarbij we onderzoeken welk programma ('niet-wonen') voor welke doelgroepen op de verschillende OV-knooppunten potentieel heeft.
- In onze subsidievoorwaarden steviger inzetten op duurzaamheidsthema's zoals:
 - Klimaatbestendig en biodivers inrichten (o.a. klimaatadaptief bouwen, toevoegen groen in stationsomgeving)
 - Gezonde leefomgeving (voetganger en fiets voorop, toegang tot natuur)
 - Duurzame mobiliteit (OV, deelmobiliteit en smart mobility)
 - Energietransitie (energie neutraal bouwen, vermindering CO₂, elektrische laadfaciliteiten, smart mobility)
 - Circulaire economie (o.a. circulair bouwen)
- Inzetten van de Low Carbon Station Area District tool (LCD tool) om gemeenten te helpen met het concreet vormgeven van hun ambities ten aanzien van de bovenstaande duurzaamheidsthema's in stationsgebieden.



Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Erwin Geertsema
Directie Beleid | Sectoren Integrale Opgaven en Transities en Mobiliteit

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Xerox® Mediaservices

Haarlem, 21 november 2022

RAPPORTAGE

