

Provinciale Staten van Noord-Holland**Haarlem, 26 september 2017****Onderwerp:** Middelen programma OV-knooppunten**Kenmerk:** 934343**Bijlagen:** 1**1. Aanleiding**

Op 15 december 2008 hebben uw Staten ingestemd met de Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland (TWIN-H). Het gaat hier om een investeringsimpuls van € 496 miljoen die over een aantal thema's c.q. projecten is verdeeld. Eén van die thema's is "Stedelijke Vernieuwing". Hiervoor zijn € 10 mln. gereserveerd. Op 2 november 2010 hebben wij besloten om van dit bedrag € 7 miljoen te reserveren voor het programma OV-knooppunten. Na vaststelling van de kaderbrief 2013 resteert hiervan nog € 4,8 miljoen (€ 5 miljoen minus € 200.000 aan voorbereidingskosten).

Omdat het een reservering betreft, is afgesproken dat uw Staten pas middelen beschikbaar stellen nadat zij hebben ingestemd met een voordracht van ons College. In de voorliggende voordracht vindt u een toelichting op de achtergrond van en de werkwijze, opgaven en projecten binnen het programma OV-knooppunten. Daarbij wordt per knooppunt waarvoor inmiddels co-financiering is aangevraagd (of waar dat verwacht wordt) aangegeven welke opgaven er liggen of, indien van toepassing, om welke concrete projecten het gaat. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de procedure die wordt gevolgd om tot co-financiering te komen en welke voorwaarden daaraan worden gesteld.

Om een zo compleet mogelijk beeld te schetsen heeft de voordracht niet uitsluitend betrekking op de TWIN-H middelen, maar op het gehele bedrag dat (naar verwachting) beschikbaar komt voor OV-knooppunten. Voor een omschrijving daarvan zie hoofdstuk 3. Het betreft een bedrag van € 16,75 mln. dat benodigd is in de komende jaren, gezien de huidige en verwachte verzoeken om co-financiering.

2. Inleiding**2.1 Waarom?**

OV Knooppuntontwikkeling is al een aantal jaren één van de speerpunten van het provinciale beleid. Ons College heeft afgesproken door te gaan met het OV Knooppuntenbeleid, waarbij gebieden rond een selectief aantal stations worden ontwikkeld tot hoogwaardige locaties voor wonen, werken en recreëren. Hierbij vervult de provincie een regisserende rol als het gaat om de afstemming op het gebied van regionale kwalitatieve woningbouwprogrammering, werklocaties en detailhandel.

Door te kiezen vóór knooppunten (het prioriteren van ruimtelijke ontwikkelingen nabij aantrekkelijke 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 groene landschap. De betere benutting van de stationsomgevingen vergroot ook het reizigerspotentieel: meer activiteiten in de stationsomgeving in combinatie met een goede bereikbaarheid van knooppunten 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 en vormen ze de entree van een stad of dorp.

2.2 Waarom nu?

Uitvoering knooppuntopgaven in versnelling

De afgelopen jaren is binnen het programma OV Knooppunten samen met andere partijen veel onderzoek gedaan, en zijn visie en beleid ontwikkeld.

In 2010 hebben wij het besluit genomen om TWIN-H middelen te bestemmen voor OV-knooppunten. In de jaren daarna is met de studie Maak Plaats de (theoretische) basis gelegd voor knooppuntontwikkeling in Noord-Holland. Eind 2014 is gestart met de pilot Zaancorridor, de knooppunten aan de spoorlijn van Amsterdam naar Heerhugowaard. Met de betrokken gemeenten, NS en ProRail zijn de opgaven op en rond de knooppunten in kaart gebracht en in 2016 is voor iedere gemeente een actie- en uitvoeringsprogramma opgesteld met maatregelen die de bereikbaarheid en verblijfskwaliteit van de knooppunten verbeteren. De uitvoering daarvan begint nu op gang te komen. Als gevolg daarvan komen er bij de provincie steeds meer verzoeken binnen om co-financiering voor projecten. In het afgelopen jaar zijn naast de Zaancorridor ook de Kennemerlijn en de Schipholcorridor opgepakt. De verwachting is daarom dat de vraag om co-financiering verder zal toenemen. In bijlage 1 vindt u een overzicht van de knooppunten waarvoor inmiddels co-financiering is gevraagd aan de provincie, of waar dit op korte termijn verwacht wordt.

Woningbouwopgave Noord-Holland

Noord-Holland, en dan met name de regio Amsterdam, is een zeer gewilde plek om te wonen en te werken. De provincie kent momenteel een hoge bevolkingsgroei door een combinatie van buitenlandse migratie, natuurlijke aanwas en de komst van inwoners uit de rest van Nederland. In de meest recente prognose van de provincie uit 2017 stijgt de bevolking in Noord-Holland van 2,8 miljoen inwoners in 2017 naar bijna 3,2 miljoen in 2040. De woningbehoefte groeit met 212.000 woningen. De hoge bevolkingsgroei is deels een gevolg van de relatief jonge bevolking in het zuiden van Noord-Holland. Een andere oorzaak is de concentratie en groei van werkgelegenheid in de Metropoolregio Amsterdam die veel inwoners aantrekt. De dynamiek van de woningmarkt zorgt ervoor dat de sterke groei van Amsterdam zich uitstrekt tot heel Noord-

Holland Zuid. Omdat in de afgelopen jaren de toename van de woningvoorraad in het zuiden van de provincie is achtergebleven bij de huishoudensgroei is de druk op de woningmarkt sterk toegenomen. Bij de nu verwachte productie loopt de achterstand richting 2020 verder op. Gezien deze achterstand en de toekomstige vraag is het verhogen van de bouwproductie op korte termijn noodzakelijk. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid van de regio. In de Regionale Actieprogramma's (RAP's) is hier daarom veel aandacht voor.

Met de Ruimtelijk-Economische Actieagenda 2016-2020 wordt hier in MRA (Metropoolregio Amsterdam)-verband al aan gewerkt. De MRA zet in op de realisatie van 250.000 woningen tot 2040 met behoud van leefkwaliteit. De inzet is om vooral binnenstedelijke locaties te ontwikkelen, omdat hiermee het draagvlak voor voorzieningen en infrastructuur wordt vergroot en het waardevolle landschap wordt behouden. Binnenstedelijke locaties zijn vaak complex. De samenwerking tussen overheden, ontwikkelaars, corporaties en beleggers is daarin essentieel.

Invoering Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Het spoorwegnet moet geschikt worden gemaakt voor de huidige en toekomstige vraag van vervoerders en reizigers. Daarom werken ProRail en vervoerders in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De kern: meer personentreinen op drukke trajecten en voldoende ruimte voor het goederenvervoer. PHS gaat uit van elke 10 minuten een intercity of sprinter, het zogenaamde spoorboekloos rijden. Binnen Noord-Holland wordt PHS ingevoerd op het traject Amsterdam-Alkmaar, de Zaancorridor (m.u.v. station Alkmaar-Noord en Heerhugowaard).

Waar de spoorsector zorgt voor snelle verbindingen, een robuust openbaarvervoernetwerk en goed functionerende stations moet de ruimtelijke sector zorgen voor voldoende vervoerswaarde door het toevoegen van woningen, werk en voorzieningen, door het aantrekkelijker maken van de stationsomgeving en het verbeteren van de routes naar het station. Dit leidt tot goed gevulde treinen in zowel spits- als tegenspitsrichting én in de daluren. Een evenwichtige, aanvullende programmering van ruimtelijke functies is hier cruciaal. Dit doet de provincie door haar samenwerking met de gemeenten en spoorsector op de Zaancorridor.

Toenemende vraag naar recreatiemogelijkheden

De bevolking van Noord-Holland groeit hard en de behoefte om te recreëren daarmee ook. Het Noord-Hollandse landschap is divers en heeft een hoge cultuurhistorische waarde. Verschillende OV-knooppunten in Noord-Holland hebben een grote recreatieve potentie als toegangspoort naar het landschap, de zogenaamde buitenpoorten. Ze vormen door hun ligging bij natuurgebieden een directe koppeling tussen de stad en het landschap of recreatiegebied, en brengen recreatie, cultuurhistorie, natuur, landschap, voorzieningen, wonen en vervoersmodaliteiten samen. Hier liggen kansen die veel beter kunnen worden benut. Daarom willen we buitenpoorten als Castricum en Santpoort-Noord verder ontwikkelen door de stations aantrekkelijker te maken en de aansluiting op en routing naar de aanliggende recreatiegebieden te verbeteren. Dit sluit ook aan bij het Actieprogramma Metropoolitaan Landschap van de MRA, waarin een nadere uitwerking van het concept Buitenpoorten als actiepunt is opgenomen. Dit is inmiddels gebeurd door middel van een zojuist onlangs afgeronde pilot.

Grotere rol OV-knooppunten in MIRT-verkenningen

De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten. In veel MIRT-verkenningen nemen OV-knooppunten een steeds prominentere rol in als één van de mogelijke oplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren.

In MIRT NowA (Noordwestkant Amsterdam), waaraan door het programma OV-knooppunten is meegewerkt, is gepoogd om meer inzicht te krijgen in de wisselwerking tussen ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen (met nadruk op het spoor). Hierbij zijn de effecten van variaties in ruimtelijke ontwikkelingen voor een drietal in het NowA-gebied gelegen locaties (Haarlem Spaarnwoude, Beverwijk (incl. Heemskerk) en Alkmaar-Heerhugowaard) aan de hand van vijf scenario's in beeld gebracht. De uitkomst van dit onderzoek is dat het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen rondom een knooppunt bijdraagt aan reizigersgroei via het spoor. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn effectiever als tegelijkertijd geïnvesteerd wordt in kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer (en de fiets). Het zorgt voor substantiële groei van het aantal reizigers. Omdat het aandeel openbaar vervoer ten opzichte van de auto, ook met knooppuntontwikkeling relatief beperkt blijft, blijven andersoortige maatregelen naast ruimtelijke ontwikkelingen rond knooppunten eveneens nodig.

In de MIRT verkenning "corridorstudie Amsterdam-Hoorn" zijn de effecten van het verdichten rond OV-knooppunten op het wegverkeer doorgererekend. Geconcludeerd werd dat er niet zozeer sprake is van een significante afname van het wegverkeer maar dat OV-knooppunten er wel voor kunnen zorgen dat het wegverkeer minder snel groeit.

in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland van 13 oktober 2016 is afgesproken om tot een breed gebiedsgericht programma in de Metropoolregio Amsterdam te komen om de urgente bereikbaarheidsopgaven in nauwe samenhang en afstemming met de verstedelijkingsopgaven op te pakken, het Programma Bereikbaarheid. Hiermee werken MRA en het Rijk aan een vestigingsklimaat dat zowel op korte, middellange en lange termijn kan concurreren met andere grootstedelijke regio's in Europa en de rest van de wereld. De ontwikkeling van OV-knooppunten wordt meegenomen als één van de mogelijke maatregelen die de groei van het wegverkeer kunnen beperken.

2.3 Bestuurlijke (voor)geschiedenis

Op 15 december 2008 hebben uw Staten ingestemd met de Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland (TWIN-H). Het gaat hier om een investeringsimpuls van € 496,0 mln. die over een aantal thema's c.q. projecten is verdeeld. Hiervan was € 10,0 mln. bestemd voor stedelijke vernieuwing. Op 2 november 2010 hebben wij besloten om van dit bedrag € 7,0 mln. te reserveren voor het programma OV-knooppunten en € 3,0 mln. voor het uitvoeringsprogramma Zandvoort. Dit besluit is op 29 november 2010 via een brief op de B-agenda in de Statencommissie ROG (Ruimtelijke ordening en grondzaken) besproken.

Op 21 juni 2010 is de *structuurvisie Noord-Holland 2040* door uw Staten vastgesteld. In de structuurvisie is het project 'verdichting rond OV Knooppunten' als één van de uitvoeringsprogramma's opgenomen.

Met de vaststelling van de kaderbrief 2013 is besloten om van het programma OV-knooppunten een bedrag van € 2 mln. over te hevelen naar het Kwaliteitsfonds Bloemendalerpolder. De TWIN-H reservering bedraagt derhalve momenteel nog € 4,8 mln. (€ 5,0 mln. minus € 0,2 mln. aan voorbereidingskosten).

Omdat OV-Knooppunten één van de speerpunten van de provincie is, hebben uw Staten op 27 juni 2016, tijdens de behandeling van de Kaderbrief 2017, een motie aangenomen waarin u ons verzoekt prioriteit te geven aan het uitvoeringsgereed maken van de volgende projecten: De Kop werkt, Glasvezel, Markerwadden, Groen Kapitaal, Biodiversiteit en OV-knooppunten.

2.4 Beleid OV-knooppunten

Het provinciale beleid rond OV-knooppunten is neergelegd in een aantal publicaties en besluiten.

Op 8 oktober 2013 hebben wij de volgende besluiten genomen:

- Kennis te nemen van de publicatie *Maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland* en in te stemmen met de hierin benoemde tien uitgangspunten als leidraad voor ons beleid;
- Onderzoek te verrichten naar hoe bestaand provinciaal beleid kan aansluiten op de tien uitgangspunten uit *Maak Plaats!*;
- Een voorstel uit te werken betreffende de sturingsmogelijkheden binnen de Provinciale Ruimtelijke Verordening;
- Een voorstel uit te werken over het bundelen en inzetten van beschikbare middelen;
- Een Monitor ov- knooppunten op te stellen;
- De Zaancorridor als pilotlocatie aan te wijzen bij de operationalisering van de tien uitgangspunten uit *Maak Plaats!* en deze uitgangspunten ter besluitvorming aan betrokken partijen voor te leggen;
- Gezamenlijk met partners op de Zaancorridor een uitvoeringsprogramma op te stellen en in dit proces de rol van aanjager en coördinator te vervullen.

Op 10 maart 2015 hebben wij besloten het *uitvoeringsprogramma binnenstedelijk bouwen* in te zetten op het realiseren van binnenstedelijke woningbouwproductie, waarbij projecten voldoen aan één of meerdere criteria. Eén van deze criteria is dat de woningbouw wordt gerealiseerd binnen een straal van 1200 meter rondom een OV-knooppunt.

Op 1 december 2015 hebben wij de notitie *OV-knooppunten: strategie per corridor* vastgesteld. Op basis hiervan is bepaald op welke corridors zou worden ingezet en op welke wijze.

Op 22 maart 2016 hebben wij de notitie *Doelstellingen en monitor* vastgesteld. Hierin zijn de volgende strategische doelstellingen van het programma OV-knooppunten gedefinieerd.

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.

Knooppuntontwikkeling heeft jaarlijkse monitoring om na te gaan wat de effecten zijn van het knooppuntenbeleid. Om die reden is een monitor OV-knooppunten ontwikkeld die de voortgang van de verschillende (operationele) doelstellingen en gewenste maatschappelijke “*outcome*” meet. In 2016 verscheen de eerste editie van de monitor OV-knooppunten, die daarmee kan worden beschouwd als een nulmeting. Het streven is om jaarlijks een publicatie uit te brengen.

3. Financiering en communicatie

3.1 Financiële aspecten en risicobeheersing

Het hier voorliggende programma voorziet in een investering door de provincie van €16,75 mln. Als dekking wordt voorgesteld om de volgende middelen aan te wenden:

1. Reserve TWIN-H, compartiment stedelijk bouwen, € 4.800.000 voor OV Knooppunten;
2. Reserve AP-2010, compartiment Woonvisie 2010-2020, € 2.000.000 binnenstedelijk bouwen;
3. Reserve Werkgelegenheid en Economie, restant middelen voor stads en dorpsvernieuwing € 2.076.000;
4. Kaderbrief 2018, € 7,87 mln. aan extra middelen voor OV-knooppunten.

Over de punten 1 t/m 3 neemt u vandaag een besluit middels onderhavige voordracht. Over punt 4 hebt u op 10 juli jl. besloten door in te stemmen met de Kaderbrief 2018.

Wij zien enkele mogelijke risico's. Ten eerste bestaat het risico is dat er discussie ontstaat over het eindresultaat. Wij minimaliseren dit risico door alle afspraken over de afbakening van het project, de financiën, risico's, wederzijdse taken en verantwoordelijkheden vast te leggen in een uitvoeringsovereenkomst (zie paragraaf 3.4). De (concept-)uitvoeringsovereenkomst wordt voorgelegd aan GS.

Een tweede risico is de kans dat het project niet uitgevoerd wordt, omdat bijvoorbeeld de kosten hoger uitvallen dan verwacht en de gemeente deze niet kan opvangen. Wij minimaliseren dit risico door de volgende beheersmaatregel: kostenramingen worden intern door de provincie kritisch beoordeeld. De business case van het betreffende project wordt getoetst door de provinciale planeconoom en zo nodig wordt externe deskundigheid ingeschakeld. Er wordt bestuurlijk en ambtelijk scherp onderhandeld met de betrokken gemeente.

Tot slot is er het risico dat een project niet uitgevoerd wordt vanwege capaciteitsgebrek bij een gemeente. Dit risico achter wij zeer gering. Een subsidie wordt pas verstrekt als het betreffende project uitvoeringsgereed is.

3.2 Co-financiering van knooppunten

De middelen van het programma OV-knooppunten zijn beperkt gelet op de opgaven. De provinciale investeringen dienen daarom vooral om projecten op gang te brengen of het laatste zetje te geven. Uitgangspunt is om hiermee op korte termijn resultaten te laten zien.

Vanwege het beperkte budget zal een prioritering worden aangebracht tussen de verschillende knooppunten en projecten. Hiervoor worden projecten op de volgende wijzen getoetst.

Bijdrage aan doelstellingen programma

Het uitgangspunt is dat voor de te financieren knooppunten c.q. projecten daarbinnen een provinciale bijdrage mogelijk is in vorm van cofinanciering, maar uitsluitend als die bijdraagt aan het behalen van één of meer van de doelstellingen van het programma OV-knooppunten. Deze doelstellingen zijn:

- a) Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
- b) Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
- c) Beter benutten bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
- d) Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Project is niet haalbaar zonder provinciale bijdrage

Daarnaast moet de financiële bijdrage noodzakelijk zijn om de gewenste knooppuntontwikkeling in gang te zetten. De gemeente dient daarbij aan te tonen dat er een financieel tekort is dat niet is op te lossen door de businesscase verder te optimaliseren, maar dat inherent is aan specifieke karakteristieken van of lokale omstandigheden rond het knooppunt.

Kansen benutten

Bovenstaande betekent niet dat in alle gevallen de vanuit beleidsperspectief belangrijkste projecten per definitie voorrang krijgen. Een andere belangrijke afweging is namelijk de mogelijkheid om kansen die zich op een bepaald moment voordoen te benutten. Hierbij gaat het om het geven van een laatste zetje bij projecten, die uiteindelijk een vliegwieleffect hebben. Een voorbeeld hiervan is de gebiedsontwikkeling die momenteel gaande is rond station Heerhugowaard, waar de aanpak van de fysieke ruimte tot gevolg heeft dat private investeerders grote interesse hebben om te investeren in het gebied. Zo wordt synergie gecreëerd tussen provinciale middelen en investeringen van samenwerkingspartners;

Urgentie

Tot slot is ook urgentie een belangrijk criterium. Het kan dan gaan om een bestuurlijke prioriteit (het betreffende knooppunt ligt op een prioritaire corridor als de Zaancorridor), een beleidsurgentie (bijvoorbeeld de enorme woningbouwopgave vanuit de MRA en de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor of een gebiedsurgentie (bijvoorbeeld bodemvervuiling Zaanstad).

3.3 Randvoorwaarden aan co-financiering

Aan een bijdrage van de provincie worden voorwaarden gesteld. Essentieel is dat andere partijen het grootste deel van de uitvoeringskosten op zich nemen. Dit kunnen zowel gemeenten, NS en ProRail, Vervoerregio Amsterdam als private partijen zijn. De bijdrage van de provincie betreft dus per definitie een beperkt deel (maximaal 50%) van de kosten van het totale publieke pakket aan maatregelen binnen een gebiedsontwikkeling.

Ook moet het effect van de investering binnen 5 jaar zichtbaar zijn en moet de financieringsvraag passen binnen de volgende voorwaarden:

- Er zijn geen reguliere alternatieve financieringsmogelijkheden (subsidies en regelingen);
- Het gaat niet om een bijdrage aan een spoorse doorsnijding of andere spoorse zaken;
- Het past binnen de regels van het TWIN-H project stedelijke vernieuwing rond OV-knooppunten en de vigerende wet- en regelgeving (bijv. staatssteun).

3.4 Besluitvorming

Voor het programma OV-knooppunten wordt de volgende programmering opgesteld:

1. Een investeringsagenda OVK 2016-2020: op corridorniveau een omschrijving van de prioritaire knooppunten.
2. Een investeringsprogramma OVK 2016-2020: uitgewerkt per knooppunt de projecten die een provinciale bijdrage krijgen.
3. Per knooppunt een uitvoeringsovereenkomst met de afspraken over de projecten, fasering, de hoogte van de bijdrage en de toedeling van middelen.

Bij een aanvraag tot co-financiering wordt de volgende procedure gevolgd. Allereerst brengt de betreffende gemeente samen met de samenwerkingspartners de knooppuntontwikkeling goed in beeld zodat de samenhang met de provinciale sectorale belangen concreet wordt en een integrale afweging plaats kan vinden. Dit leidt tot een inhoudelijk onderbouwd voorstel.

Vervolgens maakt de gemeente inzichtelijk hoe de business case er uit ziet en geeft zij aan welke pogingen er zijn ondernomen om de business case sluitend te krijgen. Dit wordt met de provincie besproken, in aanwezigheid van de provinciale planeconoom. Onderzocht wordt vervolgens welke reguliere (provinciale) subsidies mogelijk zijn. Dit leidt tot een eerste financieel voorstel.

Het betreffende voorstel wordt aan de betreffende gedeputeerden (in ieder geval Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit) voorgelegd en vormt bij akkoord de basis voor de concrete onderhandelingen met de partijen. Dit leidt uiteindelijk tot een concept-uitvoeringsovereenkomst onder voorbehoud van goedkeuring door ons College.

De concept-overeenkomst wordt per project zowel inhoudelijk als financieel besproken met de gedeputeerden en daarna ter besluitvorming voorgelegd aan ons College. Uw Staten worden over ieder besluit per brief geïnformeerd.

3.5 Communicatie

Het (voorgenomen) besluit van uw Staten is gecommuniceerd door middel van een persbericht en een interview met de gedeputeerde Ruimtelijke Ordening en Wonen in een regionaal dagblad.

4. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

mw. mr. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Geamendeerd besluit

Nr. 67

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 26 september 2017;

overwegende dat:

- De ontwikkeling van OV-knooppunten één van de speerpunten is van het provinciale beleid;
- De provinciale samenwerking met regionale partners heeft geleid tot een groeiende behoefte aan co-financiering van projecten op of rond OV-knooppunten;
- In het kader van de Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland (TWIN-H) € 4,8 mln. aan middelen is gereserveerd voor OV-knooppunten.

Besluiten (aangenomen A-22/13-11-2017 door de fracties D66 en VVD):

Als punt 5 toe te voegen aan het besluit:

Dat de conceptovereenkomst van elk van de OV-Knooppunten waarin een provinciale cofinanciering wordt voorgesteld, eerst ter kennis gebracht wordt aan de betreffende provinciale commissie met de mogelijkheid tot bespreking en advies.

1. Kennis te nemen van de knooppuntopgaven in voorliggende voordracht;
2. € 4.800.000,- beschikbaar te stellen ten laste van de bestemmingsreserve TWIN-H, compartiment Verduurzaming onderdeel V/1;
3. € 2.000.000,- uit de reserve AP-2010, stedelijke vernieuwing, compartiment Woonvisie 2010-2020, te herallocceren ten behoeve van het programma OV-knooppunten;
4. € 2.076.000 uit de reserve Werkgelegenheid en Economie, restant middelen voor stads en dorpsvernieuwing, te herallocceren ten behoeve van het programma OV-knooppunten.
5. Dat de conceptovereenkomst van elk van de OV-Knooppunten waarin een provinciale cofinanciering wordt voorgesteld, eerst ter kennis gebracht wordt aan de betreffende provinciale commissie met de mogelijkheid tot bespreking en advies.

Haarlem, 13 november 2017

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

BIJLAGE 1: Corridors en knooppunten

Hieronder worden de corridors omschreven waaraan binnen het programma OV-knooppunten wordt (samen)gewerkt. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van de knooppunten waarvoor inmiddels verzoeken zijn ontvangen van gemeenten (al dan niet in samenwerking met ProRail) om co-financiering of waar dat, gezien het stadium waarin de samenwerking verkeert, op korte termijn verwacht wordt. Per knooppunt wordt aangegeven wat de belangrijkste opgaven zijn, waarom het belangrijk is dat de provincie meebetaalt aan het betreffende knooppunt c.q. project daarbinnen. Waar mogelijk wordt tot slot een globale planning aangegeven.

1. Zaancorridor

Bij de vaststelling van de tien uitgangspunten uit *Maak Plaats!* is de Zaancorridor aangewezen als pilot corridor. Op 12 november 2014 heeft de provincie met betrokken gemeenten, NS en ProRail een intentieovereenkomst getekend om de samenwerking vorm te geven. In de overeenkomst wordt de intentie uitgesproken om het openbaar vervoersysteem en de ruimtelijke ontwikkelingen op OV Knooppunten in samenhang te ontwikkelen en te verbeteren. Vanuit de doelstellingen lag de focus in de pilot op PHS (beter functioneren station en betere benutting bestaande ruimte), woningbouwopgave MRA (beter benutten ruimte rond knooppunten) en de ontwikkeling van buitenpoorten/toerisme (optimaal benutten knooppunt).

De pilot bestond uit een regulier overleg binnen een ambtelijke werkgroep en een stuurgroep waar besluitvorming plaats had. In de ambtelijke werkgroep is in 2015 en begin 2016 gewerkt aan een gezamenlijk actie- en uitvoeringsprogramma. Daarin zijn acties opgenomen die een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en verblijfskwaliteit van OV-knooppunten op de Zaancorridor. De betreffende overheden hebben elk hun eigen deel van het actie- en uitvoeringsprogramma vastgesteld. De uitvoering van het programma is in 2016 gestart en loopt t/m 2020. Een aantal gemeenten heeft naar aanleiding hiervan de provincie benaderd met een verzoek om ondersteuning bij de ontwikkeling van hun knooppunt(en), voor kennis, procesondersteuning of co-financiering.

Begin 2017 is de pilot afgerond met het onderzoek Lessons Learned. Momenteel wordt gekeken hoe de samenwerking op de corridor het beste kan worden voortgezet.

Momenteel wordt overlegd met de gemeenten Castricum en Heerhugowaard over een financiële bijdrage voor de ontwikkeling van hun knooppunt. Naar verwachting zullen eind 2017 overeenkomsten met beide gemeenten zijn gesloten.

OPGAVEN	ONDERBOUWING	PROCES/PLANNING

OPGAVEN	ONDERBOUWING	PROCES/PLANNING
ZAANSTAD		
Er ligt in Zaanstad, als gevolg van de enorme woningvraag in de MRA en het woningtekort in Amsterdam, een grote opgave op het gebied van woningbouw. Zaanstad heeft veel potentiële binnenstedelijke woningbouwlocaties, maar in veel gevallen gaat het om voormalige industrieterreinen met een forse saneringsopgave. Dat kan de gemeente zelf niet (alleen) financieel opbrengen. Het eerste gebied wat de gemeente wil saneren is het Kan Palen-terrein bij station Kogerveld, waar 150 woningen gebouwd kunnen worden. De gemeente heeft aangegeven een tekort te hebben van € 2 mln. en heeft de provincie gevraagd om dit tekort op zich te nemen (de gemeente en het Rijk dragen ieder ook € 2 mln. bij). NB: dit is het eerste van meerdere gebieden die gesaneerd moeten worden dus het is aannemelijk dat er ook voor andere woningbouwprojecten een beroep op de provincie zal worden gedaan. Wanneer de woningbouw is afgerond moet het gebied worden aangesloten op het knooppunt Zaandam Kogerveld. Het gaat hierbij om de aanleg van loop- en fietsroutes.	De Metropoolregio Amsterdam is een gewilde plek om te wonen en te werken. Tot 2040 zijn netto circa 250.000 woningen nodig in de MRA. Zaanstad speelt daarin een belangrijke rol met de geplande realisatie van 25.000 woningen. De woningbouwopgave in de MRA is een gemeenschappelijke opgave van de regio, waarin ook de provincie een verantwoordelijkheid heeft. Vanuit het Rijk en de gemeente Zaanstad wordt al flink geïnvesteerd. De woningen zullen binnen de binnen de invloedssfeer van een knooppunt worden gerealiseerd en leveren zo een bijdrage aan een betere	De huidige planning is als volgt: Go/No Go-Financiering: tweede helft 2017 Sanering: eerste kwartaal 2018 De ruimtelijke procedure en de sanering zijn voorzien in het eerste kwartaal van 2018. De woningbouw kan dan starten medio 2018.
UITGEEST		
Bij station Uitgeest komen de Zaancorridor en de Kennemerlijn samen. Het station is daardoor een stuk omvangrijker dan verwacht zou mogen worden voor een plaats van die grootte. Dit zorgt voor grote loopafstanden tussen de perrons. Momenteel biedt het stationsgebied weinig verblijfskwaliteit. De uitstraling is rommelig en er is weinig levendigheid door een	In het OV-toekomstbeeld wordt Uitgeest aangemerkt als poort naar de MRA. In het kader van PHS krijgt het station een cruciale functie voor het toekomstige functioneren van het spoor. Daardoor heeft het stationsgebied te maken met allerlei aanpassingen die nodig zijn om de invoering van PHS mogelijk te maken maar waarvan de gemeente zelf vooral	Uitgeest is voornemens de gebiedsvisie uiterlijk op 1 januari 2018 voor te leggen aan de raad. Daarna worden er varianten ontwikkeld en doorgerekend. Een definitieve keuze zal waarschijnlijk op zijn vroegst tweede helft van

OPGAVEN	ONDERBOUWING	PROCES/PLANNING
gebrek aan voorzieningen. Er is een groot tekort aan parkeerruimte, zowel voor de auto als de fiets. Daarnaast loopt de provinciale weg N203 dwars door het dorp, grotendeels parallel aan het spoor. Deze (veelal bovenlokale) bundeling van infrastructuur vormt een forse barrière in het dorp tussen de noord- en zuidkant en een aantasting van de leefbaarheid. Tot slot zorgt ook de invoering van PHS ervoor dat verschillende infrastructurele aanpassingen nodig zijn rond station Uitgeest, waaronder de aanleg van een opstel terrein aan de oostzijde van Uitgeest en aanpassingen aan de sporen, perrons en transfer ter plaatse van het station. De wijze waarop dit gebeurt heeft mogelijk negatieve effecten op het functioneren van station Uitgeest. Een besluit hierover wordt naar verwachting begin 2018 genomen. Om ervoor te zorgen dat de aanpassingen voor Uitgeest zo goed mogelijk uitpakken is het belangrijk dat de gemeente uitsprekt wat haar ambitie is ten aanzien van het stationsgebied. Om die reden is in het voorjaar van 2017 gestart met het ontwikkelen van een visie op het stationsgebied.	de lasten ervaren, zoals de aanleg van een opstel terrein voor sprinters, aanpassing van de perrons en extra keerspooren. Ook andere geplande bovenregionale projecten, zoals de aanleg van de verbinding A8-A9 door de provincie, hebben een effect op de leefbaarheid. Een integrale aanpak van station en omgeving kunnen ervoor zorgen dat het station beter functioneert en aantrekkelijker wordt om te verblijven, met name voor de overstappende (keten)reiziger. Momenteel werkt Uitgeest met inbreng van de provincie aan een visie op het stationsgebied. Over eventuele oplossingen (en de kosten daarvan) zal pas in de loop van 2018 meer zekerheid komen. Een eventueel verzoek om co-financiering zal dan in overweging worden genomen. Wel is duidelijk dat de provincie niet meebetaalt aan vergaande/kostbare maatregelen zoals het ondertunnelen of omleggen van de N203.	2018 worden gemaakt. De uitvoering zal dan (afhankelijk van de complexiteit van de maatregelen/projecten) in de jaren 2019 t/m 2021 plaatsvinden.
CASTRICUM		
Castricum vervult door de ligging tegen de duinen een belangrijke buitenpoortfunctie. Deze functie is momenteel niet optimaal: de verbinding tussen stationsgebied en duinen en tussen stationsgebied en dorp schiet tekort. Het stationsgebouw is gedateerd en onaantrekkelijk. Toen Prorail plannen bekend maakte dat in	Het versterken van de buitenpoortfunctie leidt tot een betere benutting van het spoor door extra reizigers in de daluren. Castricum kan met attracties als het strand en het Huis van Hilde een onderdeel gaan vormen van een dagpakket voor toeristen en dagjesmensen langs de attracties van de Zaancorridor (bijv.	De uitvoering start in de eerste helft van 2018.

OPGAVEN	ONDERBOUWING	PROCES/PLANNING
het kader van het programma Toegankelijkheid perronliften zouden worden aangebracht op het station, heeft de gemeente gebruik gemaakt van die mogelijkheid om het stationsgebied ingrijpender te vernieuwen. Samen met Prorail is een plan ontwikkeld dat bestaat uit de volgende onderdelen: 1) het toegankelijk maken van het perron voor mindervaliden via het plaatsen van liften in de bestaande perrontunnel; 2) het opwaarderen van de huidige perrontunnel tot een meer volwaardige verbinding tussen dorp en duinen, door het realiseren van uitnodigende brede trappen aan beide zijden van de tunnel en het restylen van de tunnel. Ook voor niet-treinreizigers, voetgangers (eventueel met de fiets aan de hand) ontstaat een prettige en ongehinderde doorgang naar beide gebieden. Tevens worden aan beide uiteinden van de tunnel beeldbepalende luifels toegevoegd waaronder een beschutte wachtruimte ontstaat en die de toegang naar landschap en dorp markeren. 3) het vervangen van de bestaande laagwaardige stationsbebouwing door een kleiner, maar hoogwaardiger en functioneler gebouw. De totale kosten van het project worden geraamd op € 6.300.000,-. Prorail en NS betalen resp. € 4,6 mln. en € 250.000,-. Dit komt neer op ca. € 600.000 aan extra investeringen ten opzichte van de oorspronkelijke taakstelling (het realiseren van liften). De gemeente heeft € 1,0 mln. vrijgemaakt. Er is derhalve een tekort van € 450.000,-. Castricum heeft de provincie	een bezoek aan de Zaanse Schans in combinatie met bezoek aan Huis van Hilde en strand). De stationsplannen zorgen voor een beter functionerend station dat aantrekkelijker is om (kort) te verblijven. De gemeente heeft daarnaast een belangrijke functie voor woningzoekenden uit de MRA door de unieke woonmilieus die de gemeente biedt. Om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk nieuwe bewoners gebruik maken van de trein is een aantrekkelijk en functioneel station een randvoorwaarde.	

OPGAVEN	ONDERBOUWING	PROCES/PLANNING
gevraagd dit tekort op zich te nemen. De bijdrage is bedoeld voor maatregelen die betrekking hebben op de kwaliteit van de buitenruimte en de beide luifels.		
HEERHUGOWAARD		
De verkeerskundige situatie (congestie, verkeersonveiligheid) rond het knooppunt Heerhugowaard beperkt de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Heerhugowaard is daarom een gebiedsontwikkeling gestart met woningbouw, transformatie van kantoorgebouwen, een kwaliteitsimpuls van de buitenruimte en een oplossing voor de verkeerskundige problemen, nl. een ondertunneling van de Zuidtangent. Van deze publieke investeringen wordt een vliegwieleffect verwacht; Het aanpakken van de verkeersproblemen zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid, waardoor private investeerders ook bereid zijn te investeren. Er lopen momenteel al meerdere initiatieven. Tot slot zijn er ook gesprekken gaande tussen Prorail en NS over het opknappen/vervangen van het station zelf.	Heerhugowaard is een belangrijk knooppunt vanwege de (samen met Alkmaar) scharnierfunctie tussen de MRA en de Kop van Noord-Holland. Er zit zowel ambtelijk als bestuurlijk op dit moment veel energie om de gebiedsontwikkeling in het stationsgebied in gang te zetten. De gemeente is voornemens ca. € 40 mln. euro te investeren in het gebied. Daarvan wordt ca. € 24 mln. besteed aan de ondertunneling van de Zuidtangent en het realiseren van nieuwe aansluitingen, onder andere op de provinciale weg N242. De overige middelen, ca. € 16 mln., worden besteed aan een verbetering van de kwaliteit van en de verkeersveiligheid in de openbare ruimte en het bouw- en woonrijp maken van gronden in het stationsgebied. De gemeente heeft op dit budget van € 16 mln. een tekort van € 6 mln. en heeft de provincie gevraagd dit op zich te nemen. De provincie zal het verzoek van de gemeente zowel inhoudelijk als financieel beoordelen. De provincie betaalt, in lijn met haar standpunt inzake spoorse doorsnijdingen, niet mee aan de tunnel en de daaraan	De (globale) planning van het project is als volgt: Sept. 2017: besluitvorming B&W Nov. 2017: besluitvorming raad Medio 2018: overeenkomst provincie-gemeente Medio 2018: start aanbesteding Eind 2018: aanbesteding afgerond 2019/2020: start uitvoering

OPGAVEN	ONDERBOUWING	PROCES/PLANNING
	gerelateerde (nieuwe) aansluitingen. Daarom zal de gemeente de totale gebiedsontwikkeling splitsen in twee afzonderlijke grondexploitaties/business cases: één voor de tunnel (incl. aansluitingen) en één voor de overige gebiedsontwikkeling rondom het station. De provincie beoordeelt uitsluitend de business case voor de overige gebiedsontwikkeling. Indien een subsidie wordt verstrekt wordt hieraan de voorwaarde gesteld dat een zo groot mogelijk deel van de bouw van nieuwe woningen (afhankelijk van de vraag naar dat woontype) in het stationsgebied zal worden gerealiseerd, waar zich meerdere kleinschalige locaties bevinden voor woningbouw. Zo wordt bijgedragen aan een betere benutting van de bestaande ruimte rond het knooppunt.	
HEERHUGOWAARD/LANGEDIJK		
Museum de Broekerveiling en de gemeente Langedijk hebben ambitieuze plannen om substantieel meer bezoekers te trekken naar het museum en het landschapsreservaat Oosterdel. Eén van de planonderdelen is een opstapplaats voor een rondvaart- of fluisterboot. Dit is noodzakelijk om het gebied vanuit het knooppunt Heerhugowaard te bereiken. Een geschikte locatie hiervoor bevindt zich op 100 meter van het station. De gemeente heeft aanzienlijke middelen vrijgemaakt maar heeft ook de provincie benaderd met het verzoek om co-financiering.	Ook hier geldt dat het versterken van de buitenpoortfunctie van knooppunt Heerhugowaard leidt tot een betere benutting van het knooppunt en het spoor door extra reizigers in de daluren. Ook Langedijk zou onderdeel kunnen worden van een "dagje Zaancorridor".	Nader te bepalen.

2. KENNEMERLIJN

1.1 Algemeen

Op 20 mei 2016 is de Corridordialoog Kennemerlijn van start gegaan, zoals beschreven in de notitie '*OV-knooppunten: strategie per corridor*' (door ons College vastgesteld op 1 december 2015). Provincie en gemeenten willen de stationsomgevingen langs de corridor Haarlem-Uitgeest beter benutten en in samenhang ontwikkelen, in samenwerking met private en particuliere partijen. Mede op verzoek van de gemeenten heeft de provincie Noord-Holland hierbij een faciliterende rol.

De corridordialoog is een (vernieuwende) bottom-up aanpak op regionaal niveau die gericht is op het smeden van allianties en het uitvoeren van concrete maatregelen. Aan de corridordialoog Kennemerlijn nemen vertegenwoordigers deel vanuit het regionale bedrijfsleven, vervoerders, overheden, woningbouwcorporaties, onderwijs- en zorginstellingen, natuurorganisaties en recreatieve en culturele voorzieningen. Samen met deze partijen zijn tijdens de 'eerste brede dialoog' urgente opgaven voor de stationsomgevingen benoemd. Deze opgaven zijn met verschillende partijen uitgewerkt tot oplossingsrichtingen. Vervolgens zijn per stationsomgeving korte en lange termijn ambities benoemd.

Tijdens de eerste dialoog zijn de volgende (algemene) opgaven benoemd:

- Verbetering van het OV-product door betere afstemming van bus, trein en andere mobiliteitsdiensten;
- Versterken van de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden door betere ketenmobiliteit en first and last mile;
- Betere benutting van het station als buitenpoort;
- Verbetering van de kwaliteit van de stationsomgeving (ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid) en stimuleren van de ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving (verdichting met wonen, werken en voorzieningen).

Op de eerste na komen bovenstaande ambities alle overeen met één van de doelstellingen van het programma OV-knooppunten.

De opgaven hebben geresulteerd in korte en lange termijn ambities per stationsgebied. Deze ambities passen binnen de doelstellingen van het programma OV-knooppunten van de provincie Noord-Holland. Op 6 juni 2017 zijn deze ambities (concept actieprogramma en een concept regionale ontwikkelingsstrategie) ter kennisneming voorgelegd aan ons College en de colleges van B&W.

Tijdens de 'tweede brede dialoog' op 25 september 2017 zijn de gezamenlijke ambities besproken en is verkend welke bijdrage de verschillende partijen hieraan kunnen leveren. Momenteel werken de betrokken gemeenten, NS en de provincie aan een gezamenlijk actieprogramma voor ieder stationsgebied met concrete maatregelen en een regionale ontwikkelstrategie op het niveau van de corridor.

OPGAVEN	ONDERBOUWING	PROCES/PLANNING
Haarlem In knooppunt Haarlem is in 2010 door de betrokken partijen, waaronder de provincie, fors geïnvesteerd in een nieuw busstation. Mede als gevolg van een onverwacht sterke groei van het busverkeer en nieuwe ontwikkelingen als langere bussen moet het busstation op korte termijn worden aangepakt. Tegelijkertijd spelen er initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen rond het busstation. Om grootschalige desinvesteringen te vermijden wordt momenteel gezocht naar relatief eenvoudige oplossingen die voor de middellange termijn (tot 2028) de druk verlichten. Omdat de verdere groei van het busverkeer moeilijk te voorspelen is wordt zoveel mogelijk gekozen voor “no-regret” maatregelen, zodat toekomstige (grootschalige) ingrepen niet onmogelijk worden gemaakt. Ook mag de doorstroming van het busvervoer niet verslechteren. De hiervoor genoemde voorwaarden gelden ook voor de korte termijn ruimtelijke ontwikkelingen rondom het busstation. Het station is daarnaast moeilijk bereikbaar voor langzaam verkeer vanaf Haarlem-Noord en er is een tekort aan fietsparkeerplekken. Ook ligt er een forse verdichtingsopgave rond het station in verband met de woningdruk. Om dit te faciliteren moet ook de openbare ruimte opgepakt worden om een aantrekkelijke woonomgeving te realiseren en moeten de loop- en fietsroutes van en naar het centrum worden verbeterd. Santpoort-Noord De buitenpoortfunctie van Santpoort-Noord is momenteel onderbenut. De bewegwijzering	Haarlem is een belangrijk knooppunt met een regionale functie, met name voor forenzen die werken in Amsterdam, toeristen en busreizigers naar Schiphol. Bovendien zal Haarlem in de toekomst een aanzienlijk deel van de MRA-vraag naar woningen moeten opvangen. Door het station en omgeving aan te pakken wordt bijdragen aan een betere benutting van de ruimte en een beter functionerend knooppunt. Station Santpoort Noord is direct gelegen aan de duinen (Nationaal	Nader te bepalen Nader te bepalen

OPGAVEN	ONDERBOUWING	PROCES/PLANNING
richting de Kennemerduinen schiet tekort en er zijn geen voorzieningen gericht op de buitenpoortfunctie (bijv. infocentrum, fietsverhuur, horeca). De ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving is onvoldoende. Eventuele maatregelen op en bij station Santpoort-Noord zullen pas worden uitgevoerd wanneer er duidelijkheid is <u>Beverwijk</u> Station Beverwijk is eenzijdig georiënteerd op het gebied ten westen van het spoor. Vanaf de oostzijde van het perron is het nu niet mogelijk richting het centrum en de Pijp te gaan. Het is zinvol hier een nieuwe ingang te creëren bij de Viaductweg. Voor het langzaam verkeer uit Velsen-Noord is het station slecht bereikbaar als gevolg van de barrièrewerking van de N197. <u>Heemskerk</u> Het stationsgebouw is verouderd, heeft geen voorzieningen en de sociale veiligheid wordt beoordeeld als slecht. De stationsomgeving is onaantrekkelijk en niet efficiënt ingericht. De nieuwe aanpalende wijk Broekpolder kent geen goede verbinding met op het station. De functie van het station voor de wijk wordt daardoor onderbenut.	park Zuid-Kennemerland) en heeft daarmee potentie om zich te ontwikkelen tot een belangrijke buitenpoort voor bezoekers uit de MRA. Door deze functie te versterken vindt een betere benutting plaats van het knooppunt en het spoor door een toename van het aantal reizigers in de rustige daluren. Ook zorgt het voor een beter functionerend station, dat aantrekkelijker wordt om er gebruik van te maken en te verblijven. In Beverwijk bevinden zich rond het knooppunt veel locaties die geschikt zijn voor woningbouw en/of voorzieningen. Een extra opgang naar het perron vanaf de Viaductweg biedt een betere aanhaking/verbinding van de oostzijde van het station met het centrum en biedt zo kansen voor verdere ontwikkeling van het gebied. Dit zorgt voor een betere benutting van de ruimte. Een betere bereikbaarheid vanuit Velsen Noord zal leiden tot meer reizigers en daarmee een betere benutting van het knooppunt. Rond station Heemskerk zijn mogelijkheden om extra woningen te bouwen en zo een deel van de MRA-vraag op te vangen. Hierdoor wordt de bestaande ruimte beter benut. Door een betere aantakking van Broekpolder op het station is er de potentie om meer reizigers te trekken en zo het knooppunt beter te benutten.	Nader te bepalen Nader te bepalen

OPGAVEN	ONDERBOUWING	PROCES/PLANNING
<u>Uitgeest</u> Zie bij Zaancorridor.		

3. SCHIPHOLCORRIDOR

De Schipholcorridor is een belangrijke opgave uit het MRA-programma OV-knooppunten, hetgeen valt onder actie 1.8 van de MRA-actieagenda. De Schipholcorridor is een iets verlengde SAAL-corridor (tussen Leiden Lelystad via Schiphol) en daarmee op het gebied van bereikbaarheid één van de hoofdaders van de MRA. Langs deze corridor gaan de komende jaren naar verwachting grote ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden en liggen er grote opgaven om de MRA bereikbaar te houden voor (inter)nationaal én regionaal verkeer.

Vanuit het programma OV knooppunten wordt gekeken naar de impact, afwegingen en keuzes van ruimtelijke, ruimtelijk-economische en mobiliteitsopgaven op de knooppunten voor zowel de korte als middellange en lange termijn. Een aantal opgaven is echter breder dan dat en past mede hierdoor beter binnen andere ruimtelijke en/of mobiliteitsprogramma's. Opgaven die vanuit OV Knooppunten worden gesignaleerd, worden in veel gevallen in een ander programma (programma bereikbaarheid, woningbouwprogrammering, programma Spoor etc.) meegenomen. Vanuit OV-knooppunten wordt daar waar nodig afstemming gezocht met die andere programma's om zo te komen tot een goede integrale advisering en aanpak. De Schipholcorridor wordt opgepakt vanuit het MRA-programma OV-knooppunten, waar de provincie Noord-Holland samen met Almere trekker van is. Verder zijn betrokken de gemeenten en provincies die langs de corridor liggen, de Vervoerregio Amsterdam, NS, ProRail, I&M, BZK en Schiphol. Bij de verkenning zullen wellicht ook andere (bijv. private) partijen betrokken worden.

Het proces rond de Schipholcorridor is opgedeeld in drie fases:

- De voorverkenningfase is inmiddels afgerond. Binnen deze fase zijn de ruimtelijke, ruimtelijk-economische en mobiliteitsopgaven die spelen langs deze corridor in beeld gebracht op verschillende schaalniveaus. Vervolgens zijn deelopgaven gedestilleerd waarvan het van belang wordt geacht deze verder te verkennen tijdens de verkenningfase.
- De verkenning: In deze fase worden de verschillende deelopgaven en de doorwerking op keuzes voor de ruimtelijk economische en mobiliteitsontwikkelingen voor de OV knooppunten op de Schipholcorridor verder uitgewerkt en in beeld gebracht. Dit moet een beeld geven van de potentie/ontwikkelingsmogelijkheden van de corridor en de kansen voor van ieder knooppunt en de prioritering, beredeneerd vanuit de locatie zelf (plaatswaarde) en in relatie tot mobiliteit (knoopwaarde) en de versterking daarvan door hun onderlinge relaties. Ook wordt gekeken naar programmeringsvragen tussen de knooppunten. Afhankelijk van de precieze uitkomsten van de verkenningfase wordt deze fase afgesloten met een vastgesteld actie- en uitvoeringsprogramma en/of afspraken over prioritering, investeringen of programmering langs de Schipholcorridor. Dit kan ook leiden tot (verzoeken om) co-financiering door de provincie;

- De Actie- en uitvoeringsfase: afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning kan het gaan om uitvoering/investeringen onder regie van de MRA (indien strategisch belangrijk) en/of onder regie van initiatiefnemende partijen, zoals gemeenten. In dat laatste geval gaat het om ontwikkelingen die wel passen in de gemaakte afspraken of gekozen strategie, maar die niet zozeer van strategisch belang zijn voor de MRA.

4. OVERIGE KNOOPPUNTEN

OPGAVEN	ONDERBOUWING	PROCES/PLANNING
HILVERSUM		
Met een nieuwe inrichting van het stationsgebied wil de gemeente Hilversum de entree van het station naar het centrum van de stad verbeteren en een aantrekkelijker verblijfsgebied creëren dat (media)bedrijven trekt en vasthoudt en waar mensen langer willen verblijven. Ook wordt woningbouw rondom het stationsplein gerealiseerd. Hiervoor heeft Hilversum een stedenbouwkundig plan ontwikkeld. Daarnaast zal het busstation worden opgeknapt en de verkeerscirculatie verbeterd. Hier heeft ook de HOV-verbinding Hilversum-Huizen baat bij. Tevens worden de looproutes naar het centrum verbeterd, het stationsplein verfraaid en worden er 7000 fietsparkeerplaatsen aangelegd.	De plannen van Hilversum voor het stationsgebied zijn ook voor de provincie van belang. In het plan zal een groot aantal woningen worden gerealiseerd, hetgeen de woningbouwdruk binnen de MRA verlicht. Ook zorgt dit voor een betere benutting van de bestaande ruimte. Het station heeft daarnaast een sterk regionale functie: het is een intercitystation met veel buslijnen, waaronder HOV-lijnen. De plannen dragen bij aan een betere benutting en het beter functioneren van het knooppunt.	.