

OV-knooppunten: strategie per corridor

11 november 2015

Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft in het GS-besluit van 8 oktober 2013 de Zaancorridor als pilot aangewezen voor de uitwerking van Maak Plaats!: het onderzoek naar het in samenhang beter benutten van het vervoersnetwerk en het afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen. Met de start van een nieuw provinciaal college, een nieuw coalitieakkoord met aandacht voor OV-knooppunten en de eerste lessen uit de Zaancorridor, bestaat behoefte om de inzet van de provincie bij de diverse corridors nader te specificeren.

Het voorliggende document is een nieuw ijkpunt in het programma OV-knooppunten, waarin de provincie haar strategie en inspanningen voor de komende periode uitstippelt. Het is van belang om te onderkennen dat de uitkomsten van deze notitie een provinciale ambitie bevatten, die is uit te bouwen naar een gezamenlijke ambitie. Er bestaat steeds meer urgentie om de samenwerking op MRA niveau concreter vorm te geven, leidend tot een gezamenlijk ondersteunde strategie met de MRA-partners en het Rijk voor de corridors. De doelstellingen uit Maak Plaats! raken bijvoorbeeld de opgaves uit de MRA Agenda en de MRA Ontwikkelagenda Spoor. Daarnaast liggen er ook op een hoger schaalniveau kansen voor samenwerking tussen de regio's MRA, Noord-Holland Noord en de provincie Zuid-Holland. In overleg met de partijen binnen de MRA en andere relevante stakeholders moet bezien worden op welke manier de provincie precies invulling kan geven aan de hier geformuleerde ambitie.

In de notitie is gekozen voor een pragmatische aanpak door gebruik te maken van informatie uit bestaande visies en documenten. In het document is de huidige context geschetst voor het netwerk en de corridors, soms vanuit sectorale perspectieven (wonen, spoor, toerisme, etc.). Het is én blijft een momentopname, input voor de samenwerking met andere partijen en daardoor veranderlijk voor ontwikkelingen van buitenaf. Des te belangrijker om als provincie een adaptieve strategie te hanteren en van tijd tot tijd de provinciale processtrategie nader te bekijken.

Leeswijzer

De notitie start door de filosofie en uitgangspunten van Maak Plaats!, als fundament van het programma OV-knooppunten, uit te lichten en de beschikbare provinciale rollen te beschrijven (H.1). De notitie geeft vervolgens inzicht in het fenomeen en belang van de corridor en beschrijft de analysecriteria, die moeten leiden tot het voorstel van één provinciale processtrategie per corridor. Op basis van deze criteria en algemene thema's is van elke corridor beschreven waar de kansen liggen, bedreigingen opduiken of waar de (bestuurlijke) energie is waar te nemen (H.3). Als verdiepingsslag is vervolgens bekeken welke acties dit van de provincie vraagt in relatie tot de rollen die provincie inneemt (H.4). De notitie sluit af met een overzicht van de voorgestelde provinciale inspanningen voor het jaar 2016.

1. De filosofie en uitgangspunten van Maak Plaats!

Met de publicatie 'Maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland' is in november 2013 het startsein gegeven voor een nieuwe ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Maak Plaats! geeft, op basis van bestaande plannen van gemeenten en op basis van de marktvraag, de kansen en randvoorwaarden voor het implementeren van een succesvolle knooppuntenstrategie. Maak Plaats! vormt daarmee de basis voor het programma OV-knooppunten.

1.1 Hoofdboodschap

Een uitstekend leefklimaat en een vestigingsklimaat in de internationale top. Daar streeft de provincie naar. Langs de Noord-Hollandse spoorlijnen of corridors liggen mogelijkheden voor de groeiende woningbehoefte. Met meer en/of meer gedifferentieerd aanbod van woningen, werkplekken en voorzieningen bij aantrekkelijkere stationsgebieden beantwoorden we aan de vraag naar woningen op goed bereikbare locaties en kunnen we tegelijkertijd het vervoersnetwerk beter benutten. Daarmee bereiken we meerwaarde, voor een corridor en het netwerk: korte reistijden, groen- en voorzieningen dichtbij, minder uitstoot en behoud van het landschap. Goede samenwerking tussen overheden, vervoerders, bedrijven en instellingen is cruciaal. Zij stemmen de keuzes bij plannen en investeringen op een corridor af. De wensen van inwoners, ondernemers en reizigers spelen hierbij een belangrijke rol.

Maak Plaats! onderscheidt hierbij drie schaalniveaus: het netwerk, de corridor, het knooppunt. Deze notitie zoomt in op de corridor als het ideale schaalniveau voor het afstemmen van (ruimtelijke) ontwikkelingen. In het volgende hoofdstuk volgt een toelichting op de keuze om met corridors te werken.

1.2 Uitgangspunten en provinciale rollen

In Maak Plaats! staan tien uitgangspunten voor de knooppuntenstrategie geformuleerd, die de leidraad vormen voor het beleid van de provincie. Het college van GS heeft op 8 oktober 2013 ingestemd met deze uitgangspunten.



Om deze uitgangspunten in de praktijk te brengen, kan de provincie vier rollen aannemen. Deze rollen hebben een prominente plek in deze notitie gekregen om de gewenste inzet van de provincie per corridor later toe te lichten.

- **Expert:** de focus ligt op het delen en ontwikkelen van kennis op het gebied van knooppuntontwikkeling. Als provincie dragen we bij of voeren we onderzoek uit en passen we de onderzoeksresultaten toe in de praktijk.
- **Kadersteller:** de focus is gericht op het gehele netwerk in de provincie en heeft betrekking op de inzet van het beschikbare juridisch-planologisch instrumentarium.
- **Coördinator:** de focus ligt vooral op corridorniveau. De provincie faciliteert regionaal overleg en zorgt voor alliantievorming tussen publieke en private partijen. Hierbij zorgt de provincie er voor dat op regionaal niveau kwantitatieve en kwalitatieve afspraken worden gemaakt over het te realiseren ruimtelijk programma.
- **Aanjager:** de focus ligt op de ontwikkeling van specifieke knooppunten. Zo organiseert de provincie alliantiegesprekken met verschillende partijen om rond een knooppunt tot een gezamenlijke ontwikkelstrategie te komen en zo de ontwikkeling van een knooppunt op gang te helpen. Ook verleent de provincie subsidie, bijdragend aan één of meerdere van de uitgangspunten.

1.3 De eerste stappen

Wat betekenen deze rollen voor de provincie in de praktijk? Aan de hand van een paar voorbeelden schetst deze notitie een beeld van de praktische uitvoering van onze rollen.

Provincie als expert

In de rol van expert draagt de provincie onder meer bij aan het uitvoeren van ontwerpend onderzoek. De publicatie van 'Onder weg' van de BNA (branchevereniging Nederlandse architectenbureaus) is hier een recent voorbeeld van, waarbij tien professionele ontwerpteams en vijf studententeams van de TU Delft de gelegenheid hebben gekregen om de Zaancorridor ontwerpend te onderzoeken. Een deel van de resultaten, bestaande uit plannen en analyses, wordt momenteel gebruikt bij het opbouwen van het uitvoeringsprogramma Zaancorridor.

Provincie als kadersteller

OV-knooppunten heeft een nadrukkelijke plek in de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Op dit moment wordt onderzocht of de uitgangspunten van Maak Plaats! een plek kunnen krijgen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV).

Provincie als coördinator

De Zaancorridor is als pilot door GS aangewezen, tegelijkertijd met het instemmen met de uitgangspunten. Sindsdien is een intentieovereenkomst met de gemeenten, de NS, ProRail en de provincie getekend (12 november 2014), waarin de partijen de intentie uitspreken om het openbaar vervoersysteem en de ruimtelijke ontwikkelingen op OV-knooppunten in samenhang te ontwikkelen en verbeteren. De partijen werken nu gezamenlijk toe naar een uitvoeringsprogramma, waarin de afspraken over regionale afstemming vorm krijgen.

Provincie als aanjager

Op knooppuntniveau zijn onlangs tussen Rijk en regio afspraken gemaakt over het stationsgebied Sloterdijk, waarbij de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland, ProRail, de NS, het ministerie van Infrastructuur & Milieu en de stadsregio Amsterdam samen zullen werken aan het in samenhang ontwikkelen en verbeteren van het ruimtegebruik en de bereikbaarheid van station Sloterdijk. Op deze manier moet het station zich kunnen ontwikkelen tot een metropolitaan centrummilieu. De integrale, regionale afstemming van de ontwikkelingen op station Sloterdijk worden geborgd op de Zaancorridor. Ook heeft de provincie onlangs subsidie verleend voor ontwikkelingen rondom stationsgebieden, zoals het busstation Alkmaar, het stationsplein Castricum en station Koog-Zaandijk. Deze financiële impulsen dragen bij aan het uitvoeren van de uitgangspunten van het programma OV-knooppunten.

2. Verbreden van de provinciale blik: één provinciale processtrategie per corridor

De provincie heeft haar focus momenteel gericht op de Zaancorridor maar kan haar blik verbreden naar meer corridors. In dit hoofdstuk is uitgewerkt hoe de provincie haar strategie kan bepalen voor de komende periode.

2.1 Terugblik: waarom ook al weer werken met corridors?

In Maak Plaats! (pagina 134) is de corridor bestempeld als het ideale schaalniveau voor het afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen tussen knooppunten en het opstellen van een integrale gebiedsstrategie. In Nederlandse steden is over het algemeen nog geen sprake van een systematische integratie tussen verstedelijking en openbaar vervoer. Nederland kent wel voorbeelden van de integratie van vastgoed- en stationsontwikkeling, maar deze beperken zich veelal tot de directe stationslocaties (Chorus, 2012). Uit toonaangevende voorbeelden uit het buitenland is gebleken dat voor een succesvolle integratie van verstedelijking en openbaar vervoer een visie nodig is die de gehele grootstedelijke regio omvat. In Nederland vindt het merendeel van de verplaatsingen binnen de regio plaats, wat eens te meer het belang van dit schaalniveau onderstreept (Ruimtelijk Planbureau, 2006). Er is dan ook een benadering nodig die dagelijkse activiteiten en verplaatsingspatronen op de schaal van de regio kan coördineren: de corridor.

Binnen een corridor kunnen herkomstlocaties (woongebieden) en bestemmingslocaties (werkgebieden, concentraties van voorzieningen en recreatieve bestemmingen) en gemengde locaties in samenhang worden ontwikkeld met behulp van een integrale strategie. Dit kan bijdragen aan het beter benutten van het spoor. Bovendien kunnen binnen een corridor ruimtelijke plannen goed op elkaar worden afgestemd. Daarnaast is het mogelijk om verschillende vormen van vervoer als onderdeel van ketenverplaatsingen beter op elkaar aan te laten sluiten. Ook in bestuurlijke zin lijkt de corridor de meest werkbaar schaal om afstemming te organiseren tussen verstedelijking en openbaar vervoer. Een focus op individuele stationsgebieden zou een integrale gebiedsstrategie tegenwerken, terwijl een focus op het netwerk het haast ondoenlijk maakt om op regionaal niveau afstemming te kunnen organiseren.

In Maak Plaats! zijn acht corridors opgenomen, die gezamenlijk het spoornetwerk van de provincie Noord-Holland vormen. Sommige corridors lopen door naar de buurprovincies Zuid-Holland, Flevoland en Utrecht, wat aangeeft dat het programma niet stopt bij de provinciegrens. De acht corridors zijn:

- Zaancorridor (Amsterdam - Heerhugowaard)
- Amsterdam- Enkhuizen
- Den Helder-Alkmaar
- Schipholcorridor (Amsterdam – Leiden)
- Gooicorridor (Amsterdam-Amersfoort/Utrecht)
- Amsterdam-Utrecht
- Corridor Zuid-Kennemerland (Amsterdam-Uitgeest/Zandvoort/Leiden)
- Amsterdam - Lelystad

Daarnaast beschrijft Maak Plaats! drie andere vormen:

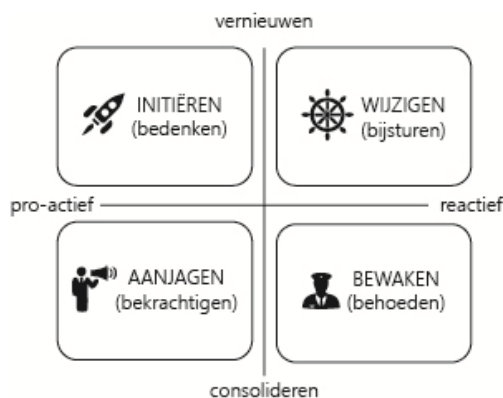
- De ring Amsterdam: de draaischijf van het spoorwegnetwerk in Noord-Holland met Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid als de twee knooppunten waar corridors altijd starten of eindigen.
- Tangentiële verbindingen die de corridors met elkaar verbinden:
 - treinverbinding Hoorn-Alkmaar
 - buslijn Zuidtangent
- Prominente buscorridors:
 - Purmerend-Amsterdam
 - Almere-Amsterdam
 - Huizen-Hilversum-Amsterdam

Voor deze notitie zijn alle corridors geanalyseerd. De tangentiële verbindingen en de buscorridors maken op dit moment geen deel uit van de analyse, gezien de huidige focus op het spoornetwerk en veelal de beperkte mogelijkheden van deze twee vormen om de uitgangspunten van Maak Plaats! waar te maken. Daar waar raakvlakken zijn te constateren met één van de niet geanalyseerde verbindingen, dan zal dit vanzelfsprekend worden meegenomen.

Ten behoeve van het overzicht en consistentie worden de corridors uit Maak Plaats! als uitgangspunt genomen. In de praktijk kunnen sommige opgaves of projecten zich over meerdere corridors verspreiden, zoals dit met OV SAAL het geval is of de woningbouwopgave in de MRA. Waar opgaves of projecten meerdere corridors overlappen of maar een deel van de corridor bestrijken, dan zal dit vermeld worden. Mogelijk leidt dit tot een overweging om corridors op te knippen of te verbinden. Tegelijk moet de samenhang binnen het netwerk, tussen corridors en met uitloop buiten de provinciegrenzen, niet uit het oog worden verloren.

2.2 Nu: één provinciale processtrategie per corridor

Om scherp te krijgen op welke manier we als provincie omgaan met corridors binnen OV-knooppunten onderscheiden we vier verschillende processtrategieën (figuur rechts¹). Deze processtrategieën zijn gebaseerd op een proactieve versus reactieve aanpak, gecombineerd met een aanpak gericht op vernieuwen versus consolideren. Hiermee kunnen we de komende jaren inspelen op de nieuwe inzichten en kansen én bijsturen waar nodig. De vier processtrategieën voor de corridors zijn: initiëren, aanjagen, wijzigen en bewaken.



Zoals eerder beschreven kan de provincie vier rollen invullen: de expert-, kaderstellende, coördinerende en aanjagende rol. De expertrol is de primaire rol voor de provincie en geldt voor alle corridors en voor alle strategieën. De vier processtrategieën zijn uitgezet ten opzichte van de overige rollen van de provincie. Hierbij is op te merken dat de strategieën gericht op ons eigen handelen zijn en nog niet gedeeld zijn met onze samenwerkingspartners.

Strategie Initiëren (bedenken)



Kadersteller + Coördinator. Dit is een proactieve rol waarbij de provincie vernieuwend bezig is in samenwerking met de andere partijen. De provincie is in eerste instantie initiatiefnemer voor de eerste fase (initiatiefase) waarin we samen met actoren de corridor doorlichten. Uit de analysefase moet blijken wat de verschillende mobiliteits- en ruimtelijke vraagstukken op corridorniveau zijn en wat slimme coalities en bijbehorende rollen zijn voor het vervolg. Daaruit blijkt of de provincie de rol van coördinator ook in het vervolgtraject oppakt en welke rollen andere actoren oppakken.

Strategie Aanjagen (bekrachten)



Kadersteller + Coördinator + Aanjager. Door zelf aan te jagen met de inzet van financiële en andere instrumenten probeert de provincie het beleid te bekrachten door resultaten te boeken. De provincie bouwt samen met de andere partijen voort op de resultaten uit de initiatiefase, waaruit blijkt wat de verschillende mobiliteits- en ruimtelijke vraagstukken op corridorniveau zijn en wat slimme coalities en bijbehorende rollen zijn voor het vervolg.

Strategie Wijzigen (bijsturen)



Kadersteller. Dit is een reactieve rol gericht op het bijsturen van initiatieven en beleid van overheden en private initiatieven, passend binnen de uitgangspunten van Maak Plaats!

Strategie Bewaken (behoeden)



Kadersteller. Deze reactieve strategie van de provincie is gericht op het consolideren van het beleid in de structuurvisie/PRV, het gedachtegoed van Maak Plaats en de RAP's.

¹ Afgeleid van publicatie 'Management van verbindingen', Verheul & Daamen, 2014

Straks: één integrale en adaptieve gebiedsstrategie per corridor?!

Vanuit de voorgestelde processtrategie kan straks gekozen worden om een integrale en adaptieve gebiedsstrategie op te stellen voor een corridor, zoals nu voor de Zaancorridor gebeurt. Integraal om de werelden van ruimtelijke ordening, economie, cultuur, natuur, recreatie en verkeer en vervoer met elkaar te verbinden. Adaptief om de dubbele focus te introduceren. Enerzijds focus houden op de lange termijn, de visie, de vastgestelde doelstellingen en de potenties van Maak Plaats!. Anderzijds focus op de korte termijn, door concrete projecten te realiseren of te ondersteunen en resultaten te boeken aan de hand van de kennis over de lange termijn. Dit betekent flexibel zijn om in te spelen op nieuwe kansen en inzichten, maar tegelijkertijd niet alle besluitvorming blijven uitstellen omdat het speelveld en de looptijd van het programma te complex is om te overzien.

De eerste lessen en ervaringen uit de Zaancorridor moeten bepalen of het opstellen van een gebiedsstrategie voor meer corridors een toegevoegde waarde heeft.

2.3 Criteria om de processtrategie voor een corridor te bepalen

Om te ontdekken of er op dit moment urgentie is om binnen het programma OV-knooppunten aan de slag te gaan met meer corridors is een aantal criteria geformuleerd. Aan de hand van deze criteria is per corridor gekeken wat er speelt en welke processtrategie op dit moment passend is vanuit provinciaal perspectief.

- ***Kansen om inhoudelijke doelstellingen te bereiken***

Onder het criterium kansen wordt gekeken naar de inhoudelijke opgaves in de provincie, waar het programma OV-knooppunten op kan inspelen en deze een substantiële bijdrage leveren aan de uitgangspunten van OV-knooppunten. Denk aan de woningbouwopgave voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Bij welke corridors ligt de meeste potentie in relatie tot de uitgangspunten van het programma?

- ***Synergie met lopende projecten & programma's***

Bij welke projecten of programma's kan OV-knooppunten synergievoordelen behalen, daarbij de uitgangspunten uit Maak Plaats! ondersteunend? Het gaat in dit geval zowel om interne, als externe projecten en programma's, waar de provincie wel of niet aan tafel zit.

- ***Efficiënt benutten investeringen***

In het spoor en de wegen wordt blijvend geïnvesteerd, terwijl private partijen investeren in onder meer nieuwe kantoren en woningbouw. Door te signaleren waar de investeringen vanuit publieke en private hoek plaats vinden, kan het programma ontdekken op welke corridors is mee te liften op bestaande / voorgenomen investeringen. Zodoende kunnen gelden efficiënter worden ingezet.

- ***Bedreigingen***

Onder het criterium bedreigingen wordt gekeken naar de inhoudelijke opgaves in de provincie, waar het programma OV-knooppunten een oplossing voor kan bieden. Denk aan het achterblijven van de vraag op het spoor.

- ***Energie / momentum***

De urgentie om met een corridor aan de slag te gaan moet leven bij verschillende partijen, niet alleen bij de provincie. Vandaar dat ook wordt gekeken naar de aanwezige bereidheid (energie) bij overheden, burgers en bedrijven om knooppuntontwikkeling te omarmen. Zijn er bijvoorbeeld vragen vanuit de omgeving aan de provincie om een actievere rol te aan te nemen?

2.4 Afweging processtrategie

De invulling van de criteria is gebeurd op basis van de input van collega's, bestaande beleidsdocumenten en de eerdere analyses vanuit Maak Plaats! Tevens worden op dit moment losse verkenningen uitgevoerd voor een aantal corridors, waarvan de resultaten van invloed kunnen zijn op de in te zetten processtrategie.

Het totaalplaatje per corridor is straks het startpunt om een processtrategie per corridor te bepalen. Na verloop van tijd kan echter blijken dat inhoudelijke opgaven veranderen of dat externe programma's toch synergie voordelen opleveren. Zo is de MRA Ontwikkelagenda Spoor begin dit jaar bestuurlijk vastgesteld, maar nog zonder prioritering in de ontwikkelopgaven. De komende tijd is het van belang om samenhang aan te brengen tussen de prioritering in de Ontwikkelagenda en de inzet per corridor vanuit OV-knooppunten. Het tussentijds heroverwegen van de processtrategie voor een corridor kan zodoende aan de orde zijn.

3. De corridors geanalyseerd

Aan de hand van de hiervoor geschetste criteria zijn de corridors doorgelicht en beoordeeld. In dit hoofdstuk worden de hoofdpunten uitgelicht, wetende dat het tijdsbestek te kort is om uitgebreid alles in kaart te brengen per corridor. Onderstaande analyse biedt dus geen compleet overzicht van de opgaven, maar biedt wel degelijk houvast om de strategie van de provincie te bepalen.

3.1 Thematische opgaven

Bij de analyse van de corridors is een aantal thematische opgaven meegenomen, die in de volgende alinea's worden benoemd.

OV-knooppunten & de MRA Agenda

Een groot deel van het corridors loopt door het invloedsgebied van de MRA. Op dit moment werkt de MRA toe naar een update van de MRA Agenda, die is opgesteld om accuraat op veranderende omstandigheden te kunnen inspelen. Deze ruimtelijk-economische update omschrijft de grote, urgente opgaves voor de MRA en waar de komende jaren de bestuurlijke en ambtelijke energie op wordt ingezet. Het doel van de MRA blijft om een krachtige economische eenheid neer te zetten, die de internationale concurrentie aan kan en waarmee andere regio's willen samenwerken. Het programma OV-knooppunten kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Zo is in de MRA tot 2040 ruimte nodig voor 250.000 woningen, vooral in de aantrekkelijke stedelijke milieus en op goed bereikbare plekken. De prioriteit ligt op het beantwoorden van de kwantitatieve én kwalitatieve woonvraag.

De inhoudelijke opgaves uit de MRA Agenda zijn verwerkt in de analyse van de corridors. Zo is als concrete actie vermeld in de update dat de MRA de komende vier jaar inzet op knooppuntontwikkeling langs de spoorcorridors waar hoogfrequent rijden wordt ingevoerd: Alkmaar – Utrecht en Leiden – Lelystad, met prioriteit op het eerste deel van de Zaancorridor (Amsterdam CS – Uitgeest) en op de SAAL-corridor (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad).

OV-knooppunten & wonen

De regio's in Noord-Holland stellen als uitwerking van de provinciale woonvisie Regionale Actie Programma's Wonen (RAP's) op. Een RAP bevat regionale afspraken over de woningbouw voor de komende 5 jaar met een doorkijk naar 10 jaar. GS hebben in hun beleidsreactie op de evaluatie naar de RAP's gesteld dat de regio's voor de periode 2016-2020 zelf verantwoordelijk zijn voor het opstellen van een plan van aanpak voor hun RAP. Er is afgesproken dat ook GS deze plannen vaststellen. De regio's zijn trekker en opdrachtgever voor het RAP. De provincie vervult de rol van woningmarktregisseur en brengt kennis en belangen zoals onder andere verwoord in de provinciale woonvisie, Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) in. OV knooppunten is en blijft onderdeel van de RAP's.

OV-knooppunten & transformatie / herstructurering

Binnenstedelijk ligt er (nog steeds) een grote opgave om bestaande functies te transformeren (kantoren naar woningen) of te herstructureren, zodat de bestaande ruimte beter benut wordt en het open landschap behouden kan blijven. Ook, en misschien bovenal, rondom stationsgebieden.

OV-knooppunten & economische ontwikkeling

Maak Plaats! schetst de ideale corridor als een plek waar wonen, werken en voorzieningen in ongeveer gelijke verdeling bij elkaar komen. De komende periode is de verwachting dat de economische groei zal doorzetten in de MRA, waarbij bedrijfsinvesteringen aantrekken en de consumptie verder toeneemt. OV-knooppunten kan mogelijk een bijdrage leveren aan het behoud van human capital in specialistische regio's (zie Zaancorridor). De ontwikkelingen van voorzieningen, zoals scholen of ziekenhuizen, bij knooppunten vindt soms nu al plaats. Zo zijn relatief veel ROC's nabij stations gerealiseerd, vanwege de goede bereikbaarheid.

OV-knooppunten & spoor

Veel zaken binnen de spoordossiers liggen voor lange tijd vast (o.a. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer). Met name op visieniveau zijn er raakvlakken tussen OV-knooppunten en de spoordossiers. Afstemming tussen proces,

planning en inhoud van de MRA Ontwikkelagenda Spoor (inclusief monitoring) en het programma OV-knooppunten wordt de komende periode verder vorm gegeven.

Qua lopende projecten gebeurt er veel op het Noord-Hollandse spoornetwerk. De (bestuurlijke) energie en beschikbare Rijksmiddelen zitten op PHS, OV SAAL en richten zich hierdoor voornamelijk op de stations Amsterdam Centraal, Schiphol, Amsterdam Zuid, Uitgeest en Weesp. Door de beschikbare investeringsmiddelen op het spoor te verknopen en spoorse dossiers met elkaar te verbinden wordt de kans vergroot om spoorse ontwikkelingen van de grond te laten komen, die bijdragen aan de doelstellingen van OV-knooppunten. Hierbij blijft het hanteren van een adaptieve strategie van belang, zodat de 'plotseling' bovendien mogelijke mogelijkheden goed benut worden.

De capaciteit van de spoorinfrastructuur is de komende jaren op orde. Het aanbod of de bediening van enkele lijnen in de provincie staat onder druk, mede door een achterblijvende vraag. Een voorbeeld hiervan is de Kennemerlijn (spoorlijn Haarlem-Uitgeest). Hier kan OV-knooppunten een bijdrage leveren door de koppeling met ruimtelijke ontwikkelingen te leggen of de ketenmobiliteit op deze locaties te stimuleren. Verder kan OV-knooppunten een bijdrage leveren aan het optimaliseren van de dienstregeling (frequentie en lijnvoering).

OV-knooppunten & cultuur

De grootste kans voor cultuur binnen OV-knooppunten is het zichtbaar, beleefbaar en in sommige gevallen beter bereikbaar maken van erfgoed. De belangrijkste projecten en structuren rond de corridors zijn de Stelling van Amsterdam (Grachtengordel en Beemster), de West-Friese Omringdijk, Landgoederenzones en het Industrieel erfgoed (aan de Zaan). Stationslocaties kunnen hierbij dienen als poorten naar toeristische en recreatieve voorzieningen en landschappen. Andersom voegen deze erfgoedstructuren kwaliteit toe aan de stationsomgeving. OV-knooppunten en cultuur kunnen elkaar ook versterken waar het gaat om regionale afstemming van de culturele infrastructuur en het beter toegankelijk maken ervan. In delen van Noord-Holland staat de spreiding en toegankelijkheid van culturele voorzieningen onder druk, mede als gevolg van bezuinigingen en demografische ontwikkelingen. Op dit moment voert de provincie onderzoek uit naar de opgaven (voor gemeenten) binnen de culturele infrastructuur, waarbij het geconcentreerd aanbieden van het cultuuraanbod rondom OV-knooppunten een oplossingsrichting kan zijn.

OV-knooppunten & toerisme

Vanuit toeristisch oogpunt liggen er kansen voor een koppeling met OV-knooppunten binnen de gehele MRA. Het regionale hotelbeleid moet gekoppeld zijn aan het knooppuntenbeleid, daarvoor zorgend dat ontwikkeling van hotels rondom stations meerwaarde creëert. Andere kansen liggen er bij het verbeteren van de internationale toegankelijkheid of het toevoegen van een nieuwe prominente attractie nabij een station. Nadere afstemming tussen het uitvoeringsprogramma van de Strategische Agenda Toerisme (MRA) en het programma OV-knooppunten blijft van belang.

OV-knooppunten & buitenpoorten

Buitenpoorten zijn onderdeel van het Actieprogramma Metropolaan Landschap, waar één van de opgaven is om OV-knooppunten te benutten als entrees naar het landschap en recreatief-toeristische bestemmingen. Daarnaast is er een samenhang met andere opgaven uit het actieprogramma, bijv. regionaal fietsnetwerk. Nadere afstemming tussen het actieprogramma en het programma OV-knooppunten blijft van belang.

3.2 Analyse corridors

Voorgaande alinea's vormen een algemene greep uit de verbanden tussen OV-knooppunten en andere (sectorale) onderwerpen. Aan de hand van deze thematische opgaven en na het invullen van de vijf criteria is een processtrategie per corridor opgesteld. In bijlage I is een overzicht beschikbaar van de specifieke kansen, bedreigingen, synergie, investeringen en energie per corridor.

In het algemeen zijn met name kansen te signaleren bij de Schipholcorridor i.s.m. met de corridor Amsterdam – Lelystad, zoals de woningbouwopgave (vraag naar stedelijk milieu), de ontwikkeling van knooppunt Schiphol Plaza en de aanwezige (bestuurlijke) energie op lokaal, regionaal en nationaal niveau. Tenslotte is de Kennemerlijn een interessante corridor door de aanwezigheid van bestuurlijke energie, de druk op de woningmarkt en het achterblijven van de vraag op het spoor als bedreiging.

De analyse van de corridors leidt tot het volgende voorstel:

Strategie Initiëren (bedenken)



Kaderstellende en coördinerende rol. Dit is een proactieve rol waarbij de provincie vernieuwend bezig is in samenwerking met de andere partijen.

- Schipholcorridor (in samenhang met corridor Amsterdam – Lelystad)
- Corridor Amsterdam – Lelystad (in samenhang met Schipholcorridor)
- Kennemerlijn (deel van corridor Zuid-Kennemerland)

Strategie Aanjagen (bekrachtigen)



Kaderstellende, coördinerende rol en aanjagende rol. Door zelf aan te jagen met de inzet van financiële en andere instrumenten probeert de provincie het beleid te bekrachtigen door resultaten te boeken.

- Zaancorridor

Strategie Wijzigen (bijsturen)



Kaderstellende rol van de provincie. Dit is een reactieve rol gericht op het bijsturen van initiatieven en beleid van overheden en private initiatieven, passend binnen de uitgangspunten van Maak Plaats!

- Corridor Amsterdam – Enkhuizen
- Gooicorridor

Strategie Bewaken (behoeden)



Reactieve kaderstellende rol van de provincie gericht op het consolideren van het beleid in de structuurvisie/verordening, het gedachtegoed van Maak Plaats! en de RAP's.

- Den Helder – Alkmaar
 - Amsterdam – Utrecht
 - Amsterdam – Uitgeest (deel van corridor Zuid-Kennemerland)
 - Amsterdam – Zandvoort (deel van corridor Zuid-Kennemerland)
-

4. De (gewenste) inzet van de provincie

De provincie heeft een budget van € 5 miljoen voor OV-knooppunten beschikbaar en hanteert daarbij het uitgangspunt om slim gebruik te maken van de bestaande investeringsbudgetten en subsidies. Zoals eerder in de beschikbare rollen van de provincie is beschreven draait OV-knooppunten ook om het delen van kennis, het verzorgen van de regionale afstemming en het aanjagen van lokale initiatieven om de uitgangspunten van Maak Plaats! waar te maken. De voorgestelde processtrategieën vereisen van de provincie een grotere inzet, die in dit hoofdstuk nader wordt toegelicht.

Het is van belang om te benadrukken dat de grotere inzet van de provincie (een actievere rol op enkele corridors) een voorstel is. Het toont de provinciale ambitie om de lessen uit de Zaancorridor op meer corridors toe te passen. In overleg met gemeenten, buurprovincies, Rijk, NS en ProRail moet worden bezien of de provincie daadwerkelijk haar voorgestelde rollen kan invullen. Vandaar dat de gewenste inzet van de provincie niet alleen gericht is op losse corridors, maar dat juist op het niveau van het netwerk belangrijke stappen voor de provincie zijn te zetten.

Niet alles kan en hoeft tegelijk. Het provinciale, ambtelijke programmteam OV-knooppunten zal haar tijd en aandacht moeten verdelen over het netwerkniveau en de verschillende corridors. Het team zal flexibel worden ingezet, afhankelijk van de dynamiek in een corridor en de mogelijke opgaven en coalities. De gewenste provinciale inzet, zoals hieronder beschreven, zal een nadere vertaling krijgen in het provinciale programmaplan OV-knooppunten.

4.1 Gewenste provinciale inzet op netwerkniveau

- **Belang om OV-knooppunten krachtig te positioneren in de MRA (slim samenwerken in de MRA)**

Wij gaan het gesprek aan met de relevante partijen in de MRA om de relevante, gezamenlijke inhoudelijke opgaves vanuit de platforms (PRO, PBM, PRES) en OV-knooppunten te verbinden. Tussen OV-knooppunten, de MRA Agenda, de MRA Ontwikkelagenda Spoor, het Actieprogramma Metropolitane Landschappen, de Strategie Agenda Toerisme en andere relevante beleidsdocumenten en visies vindt nadere afstemming plaats. Dit vergt bestuurlijke en ambtelijke inzet van de provincie op het niveau van MRA.

- **Belang om samenwerking buiten provinciegrenzen te verbreden voor betere regionale afstemming**

Eén van de belangrijkste vervolgstappen is het verder brengen van de samenwerking bij knooppuntontwikkeling, onder meer ten behoeve van de regionale afstemming. Niet alleen op het niveau van de corridor, maar ook op het niveau van het netwerk met uitlopers naar de provincie Flevoland en Zuid-Holland. De provincie legt ambtelijk contacten met de gemeente Leiden en de provincie Zuid-Holland om een mogelijke samenwerking op te starten als onderdeel van de Schipholcorridor.

4.2 Gewenste provinciale inzet op de corridors

- **Bewaken van het gedachtegoed van Maak Plaats! op de corridors als kadersteller**

De processtrategie 'bewaken' voor de corridors Den Helder – Alkmaar, Amsterdam – Utrecht en op delen van de corridor Zuid-Kennemerland betekent dat de provincie hier geen extra ambtelijke of bestuurlijke inzet voor beschikbaar stelt. Het beleid van de provincie wordt geconsolideerd via de huidige kaders. Vertaling van de uitgangspunten van Maak Plaats! in nieuwe beleidsdocumenten, -kaders en (subsidie)regelingen, zoals op het gebied van de fiets, zal blijven plaats vinden.

- **Strategie initiëren voor de Schipholcorridor (+ Amsterdam – Lelystad) als coördinator**

Als provincie willen we onze coördinerende rol oppakken op de Schipholcorridor in samenhang met de corridor Amsterdam – Lelystad. Dit betekent dat de provincie de potentie en opgaven op de corridor erkent, zoals die ook in de (concept) MRA Agenda zijn geschetst, en de provincie vanuit het programma OV-knooppunten een belangrijke bijdrage kan leveren. Net zoals op de Zaancorridor is de provincie de aangewezen partij om stakeholders op regionaal niveau bij elkaar te brengen, regionale afstemming te coördineren (woningen, kantoren,

voorzieningen) en de beschikbare (financiële) middelen voor de infrastructuur samen te brengen en op een efficiënte en effectieve manier in te zetten.

Dit vraagt om bestuurlijk commitment, met name in de MRA, en een extra ambtelijke inzet vergelijkbaar met de inzet op de Zaancorridor. Vanuit de processtrategie initiëren kan na verloop van tijd worden gekozen voor een meer aanjagende strategie, als onze omgeving en de opgaven daarom vragen.

- **Strategie initiëren voor de Kennemerlijn als coördinator**

OV-knooppunten kan een belangrijke bijdrage leveren aan het inperken van de bedreigingen op de Kennemerlijn. Bijvoorbeeld als het gaat om de achterblijvende vraag op het spoor van Amsterdam naar Haarlem. Geconstateerd is dat door de komende versoering van de dienstregeling de opgaven niet alleen op het niveau van de knooppunten liggen, maar ook op het niveau van de hele Kennemerlijn. Om deze reden zetten wij op korte termijn het instrument in van 'de corridordialoog' om de precieze opgaven van de corridor te kunnen benoemen en samen met de gemeenten, bedrijven en andere stakeholders te komen tot een gezamenlijke strategie op het niveau van de corridor. Hierbij zal worden afgestemd met het traject van de MRA Ontwikkelagenda Spoor.

Op basis van de resultaten van de corridordialoog worden nieuwe acties uitgelijnd en is de (extra) bestuurlijke en ambtelijke inzet te concretiseren.

- **Bekrachtigen van inzet op de Zaancorridor als aanjager**

We gaan onverminderd verder met de Zaancorridor door toe te werken naar een uitvoeringsprogramma samen met de gemeenten, NS, ProRail en de stadsregio Amsterdam. De huidige bestuurlijke en ambtelijke inzet wordt gecontinueerd.

- **Bijsturen op corridor Amsterdam – Enkhuizen en op Gooicorridor als kadersteller**

Het bijsturen op de corridor Amsterdam – Enkhuizen en de Gooicorridor gebeurt met onze kaderstellende instrumenten. Verder sluit de provincie aan bij (externe) programma's en projecten, zoals de MIRT-studies A7/A8 (corridorstudie Amsterdam – Hoorn) en A1 (Oostkant Amsterdam), om de uitgangspunten van Maak Plaats! ook daarin een plek te geven. Waar nodig zal de provincie op ambtelijk en bestuurlijk niveau aandringen op het bijsturen van de koers in dergelijke programma's en projecten. Dit vereist geen extra bestuurlijke of ambtelijke inzet.

4.3 Haalbaarheid uitvoeren voorgestelde processtrategieën

De activiteiten op de Zaancorridor gaan voort, maar de voorgestelde provinciale inzet op de Schipholcorridor en de Kennemerlijn zijn nog concreet op te starten. In samenspraak met de relevante partijen moet bezien worden of de samenwerking en rolverdeling verder te optimaliseren is.

Het programma OV-knooppunten heeft een relatief beperkt budget tot haar beschikking in relatie tot de geformuleerde uitgangspunten en ambitie én is vooral gericht op samenwerking. Het start vanuit een filosofie om ruimtelijke ontwikkelingen en het benutten van het vervoersnetwerk met elkaar te verbinden. Deze filosofie wordt gewaardeerd in de omgeving, onder meer vanwege de wetenschappelijke onderbouwingen en succesverhalen uit het buitenland. De praktijk is echter altijd weerbarstig en vraagt om een adaptief vermogen, ook van de provincie. Het tussentijds aanscherpen van de provinciale processtrategieën zal van tijd tot tijd moeten plaatsvinden.

5. Provinciale inspanningen in 2016

Dit hoofdstuk benoemt de belangrijkste acties op het netwerk- en corridorniveau, waar de provincie proactief op wil inzetten met het programma OV-knooppunten. Andere acties, voortvloeiend vanuit een reactieve houding, zijn niet in deze lijst opgenomen. Dit zijn namelijk inspanningen die vanuit de verschillende beleidssectoren (al) verlopen of worden opgestart, zoals subsidieregelingen of kaderstellende instrumenten. Verder zijn uitzonderingen te maken om op specifieke knooppunten actief aan de slag te gaan, naast de hieronder genoemde corridors.

Provinciale acties op netwerkniveau
Versterken samenwerking met Rijk, onder meer bij totstandkoming Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
Verkennde gesprekken houden met MRA-partijen en provincie Zuid-Holland (ambtelijk en bestuurlijk)
Sterker verankeren knooppuntenbeleid binnen MRA

Schipholcorridor
Verkennde gesprekken houden met relevante partijen (ambtelijk & bestuurlijk)
Vervolgstrategie bepalen op basis van uitkomsten gesprekken

Kennemerlijn
Opstarten proces 'corridordialoog' in samenwerking met gemeenten
Uitvoeren 'corridordialoog' / Sprintstad
Vervolgstrategie bepalen op basis van uitkomsten 'corridordialoog'

Zaancorridor
Opstellen uitvoeringsprogramma Zaancorridor
Uitvoeren MIRT-afspraken knooppunt Sloterdijk

BIJLAGE I – ANALYSE PER CORRIDOR

1. de pilot Zaancorridor (Amsterdam - Heerhugowaard)



De Zaancorridor is eerder als pilot gekozen op basis van de voorgenomen investeringen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de aanwezige bestuurlijke energie bij gemeenten. De eerste ervaringen geven aanleiding om de ingeslagen weg door te zetten.

Kansen	Er liggen kansen op de corridor om het toeristisch product per trein beter te benutten. Toeristische kansen liggen met name in het Zaanse deel, bij de Zaanse Schans, de historische binnenstad van Alkmaar (kaasmarkt) en bij kleinere attracties als de Broekerveiling in Langedijk. De aanwezigheid van diverse ROC's bij de stations biedt ook kansen. Een deel van de corridor kan daarnaast voorzien in de woningbouwopgave vanuit de MRA (regio Amsterdam, Zaanstad). Enkele van de stationsgebieden bieden poorten naar het metropolitane landschap (o.a. Castricum). Koppeling met Westfriese Omringdijk, onderdeel van culturele infrastructuur / toeristisch netwerk (met name Station Alkmaar). Kansen om ketenmobiliteit te bevorderen.
Synergie	Op dit moment lopen de MIRT-studies A9 (NowA) en A7 / A8 (corridorstudie Amsterdam – Hoorn) en MRA Ontwikkelagenda Spoor (Zaanlijn). Gemeentelijke ontwikkelingen zijn opgestart rondom de knooppunten Heerhugowaard en Sloterdijk. Mogelijke aansluiting bij programma ZaanIJ en Noordzeekanaalgebied.
Investeringsen	De (voorgenomen) investeringen door het ministerie van I&M vanuit het PHS staan (nog) niet ter discussie. Vanuit deze investering is het mogelijk om de frequentie te verhogen, naar gelang de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de stationsgebieden van de grond komen en meer reizigers de trein nemen. Met het aantrekken van de woningbouwmarkt en de grote woningbouwopgave in de MRA (Zaanstad, Amsterdam) komen mogelijk ook meer financiële middelen los bij private investeerders, waaronder projectontwikkelaars.
Bedreigingen	De realisatie van een opstelsterrein een belangrijke randvoorwaarde is voor de verdere ontwikkeling van de corridor (qua ruimtelijke ontwikkelingen en bereikbaarheid). Een aandachtspunt is het tekort aan spoormateriaal (treinen). Voor buitenlandse bezoekers is reizen per trein relatief duur.
Energie	De bestuurlijke energie vanuit de partijen is aanwezig, zowel bij gemeenten als bij NS en ProRail, om te komen tot een uitvoeringsprogramma. Projectontwikkelaars AM en Bouwfonds hebben kenbaar gemaakt in ambtelijke gesprekken dat zij potentie zien in (een deel van) de corridor.

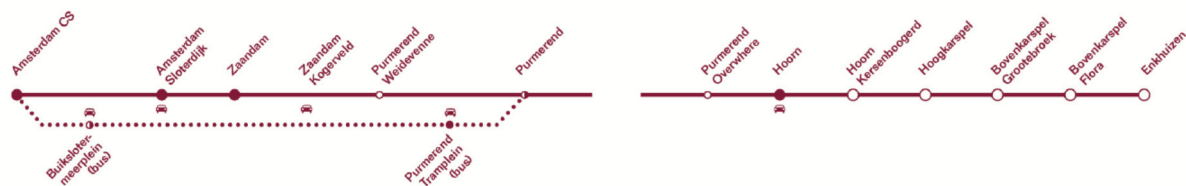
Op de Zaancorridor zijn de eerste voorzichtige succesvolle stappen gezet, terwijl de motieven voor de keuze voor de Zaancorridor onveranderd zijn gebleven. Het geeft aanleiding om de ingeslagen weg door te zetten, nadere aanhaking te vinden bij de MIRT-studies (Sloterdijk, NowA, A'dam-Hoorn) en de opgestarte ontwikkelingen rondom de stationsgebieden te faciliteren (o.a. Heerhugowaard, Sloterdijk). Nadere invulling loopt nu in het proces naar het uitvoeringsprogramma Zaancorridor, waarbij naar een goede verbinding wordt gezocht tussen de regio Alkmaar en de MRA.

Voorgestelde strategie:



Aanjagen (bekrachtigen)

2. Amsterdam- Enkhuizen



De corridor die deels overlapt met de Zaanccorridor, maar aftakt vanaf Zaanstad naar Purmerend en eindigt (of begint) in Enkhuizen. Een corridor met weinig échte bestemmingen en waar vooral wordt gewoond. Tussen Purmerend en Amsterdam Centraal rijden veel bussen, die sneller op hun bestemming zijn dan de trein. Naast de bus is ook de auto een concurrent voor de trein op dit traject. Uit eerdere studies blijkt het treingebruik relatief laag te zijn in vergelijking met andere corridors.

Kansen	Kansen om toeristisch product van de regio beter te benutten (Zuiderzeemuseum, Enkhuizen) en Amsterdam (enigszins) te ontlasten. Er ligt een woningbouwopgave voor de regio, maar deze concentreert zich vooral in het Amsterdamse en Zaanse deel, die al deelnemen aan de Zaanccorridor. Verder concentreert de scholing van de agriculturele sector zich rondom station Hoorn (studenten met OV).
Synergie	Op dit moment loopt de MIRT-studie A7/A8 (corridorstudie Amsterdam – Hoorn). De gemeente Hoorn werkt aan het stationsgebied onder de naam 'Poort van Hoorn', om de potentie van het gebied beter te benutten.
Investeringsen	Het ministerie van I&M heeft 300 miljoen gereserveerd vanuit de MIRT-studie.
Bedreigingen	Achterblijvende vraag op het spoor ten oosten van Hoorn, maar op korte termijn vanuit spoor geen aanleiding om corridor op te pakken.
Energie	Gemeente Amsterdam en Zaanstad nemen deel aan Zaanccorridor. Onbekend hoe andere gemeenten aankijken tegen knooppuntontwikkeling.

Geen proactieve houding, maar voorlopig aansluiten en input leveren bij lopende MIRT-studie A7/A8 en faciliteren van ontwikkelingen rondom station Hoorn. Op deze corridor kan een groot deel van de woningbouwopgave kwijt, maar is er daadwerkelijk vraag naar meer woningen rondom stations in Purmerend, Hoorn en Enkhuizen? Bijsturen van koers om OV-knooppunten beter te verankeren in huidig provinciaal beleid (actualisatie structuurvisie en verordening, evenals in RAP in West-Friesland), maar ook inzetten op behoud van huidig dienstregelingsniveau (spoor). De resultaten uit de MIRT-studie kunnen van invloed zijn op de uiteindelijke processtrategie.

Voorgestelde strategie:

Wijzigen (bijsturen)



3. Den Helder-Alkmaar: het spoor naar het noorden

De corridor Den Helder – Alkmaar wordt in Maak Plaats benoemd als een ruggengraat van bestemmingen in de verdere landelijke Kop van Noord-Holland. In tegenstelling tot de opgaves in de MRA ligt hier de focus juist op het omgaan met de krimpopgave en structurele leegstand.



Kansen	De specialistische sector offshore, de aanwezigheid van een luchthaven en de verdere ontwikkeling van de haven bij Den Helder biedt kansen voor het versterken van de regionale economie, waarbij het echter niet duidelijk is of de corridor hier een belangrijke bijdrage aan kan leveren. Culturele voorzieningen in nabijheid (fietsafstand) van Den Helder.
Synergie	In het coalitieakkoord wordt gesproken over het uitvoeren van een integrale studie naar de bereikbaarheid van Den Helder.
Investeringsen	Investeringsen op deze corridor zijn nihil. De provincie is bereid om te investeren in de haven van Den Helder, afhankelijk van de uitkomsten van een onderzoek.
Bedreigingsen	Ook op deze corridor is sprake van een achterblijvende vraag, zowel op het spoor als voor woningen en voorzieningen. Sprake van vergrijzing en structurele leegstand ten noorden van de corridor. Vergrijzing biedt echter ook kansen voor het bundelen van voorzieningen rondom OV-knooppunten.
Energie	De gemeenten Alkmaar en Heerhugowaard nemen al actief deel aan de Zaancorridor.

Gezien de geringe ontwikkelopgave voor deze corridor kan de provincie met haar bestaande beleidskaders en instrumenten sturen op het concentreren van ontwikkelingen rondom de stationsgebieden. Het bewaken richt zich onder meer op het behoud van het huidige dienstregelingsniveau (spoor). Afstemming met het nog op te starten bereikbaarheidsonderzoek Den Helder en het opstellen van de afspraken binnen de RAP voor de Kop van Noord-Holland is gewenst. De aanwezigheid van de gemeenten Alkmaar en Heerhugowaard in de stuurgroep Zaancorridor borgt tevens al een groot deel van een eventuele regionale afstemming op corridorniveau.

Voorgestelde strategie:

Bewaken (behoeden)



4. Schipholcorridor (Amsterdam – Schiphol - Leiden)



De enige corridor in Noord-Holland met meer arbeidsplaatsen dan inwoners, waar op dit moment volop ontwikkelingen plaats vinden. Met Schiphol als één van de belangrijke regionale (ook nationale) pijlers in economisch opzicht.

Kansen	Transformatie van kantoren naar woningen, maar ook realisatie van nieuwe kantoren rondom knooppunten. Vraag naar stedelijk woonmilieu opvangen.
Synergie	met lopende ontwikkelingen rondom OV SAAL en knooppunten Sloterdijk, Schiphol Plaza en Hoofddorp Centraal. Mogelijke koppeling vanuit oogpunt bereikbaarheid en toerisme/recreatie met ontwikkelingen rondom Park21 (Haarlemmermeer).
Investeringsen	financiering vanuit I&M voor Schiphol Plaza (MIRT studie) en geplande investeringen in kader van OV SAAL, welke frequentieverhoging mogelijk maakt op de corridor (en andere delen van het netwerk).
Bedreigingen	Contouren van Schiphol zorgen voor begrenzing woningbouw Haarlemmermeer. Robuustheid van de Schipholtunnel.
Energie	Gemeente Haarlemmermeer zet actief in op ontwikkeling van gebied rondom station Hoofddorp, inclusief bewonersbijeenkomsten. Het ministerie van I&M wil de opgave rondom het station Schiphol Plaza integraal oppakken (ook qua financiering) en heeft ambtelijk de vraag bij ons neergelegd welke rol de provincie hierbij kan innemen. Vanuit één van de bijeenkomsten van de Amsterdam Economic Board is tevens het verzoek gedaan om als provincie de link te leggen tussen de (ruimtelijke) ontwikkelingen rondom Leiden en de (economische) ontwikkeling van Schiphol.

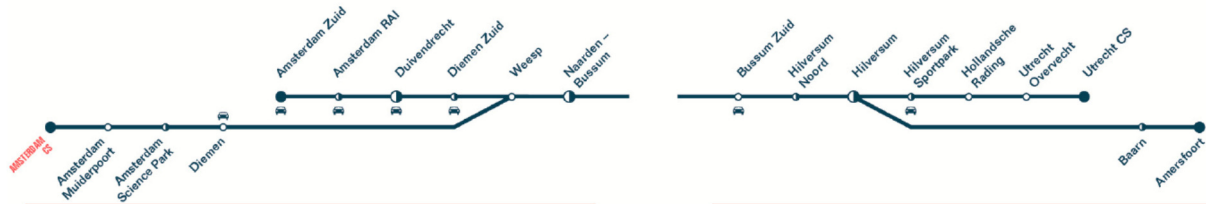
Er gebeurt veel op deze corridor, terwijl er flinke inhoudelijke opgaves gerelateerd aan het programma zijn op te pakken. OV-knooppunten kan een belangrijke bijdrage leveren aan de regionale afstemming op de corridor, waardoor de beschikbare investeringen efficiënt worden ingezet en integraal naar opgaves wordt gekeken. Het beeld van andere partijen bevestigt dat de Schipholcorridor een grote potentie herbergt in relatie tot de doelstellingen vanuit Maak Plaats! en dat de provincie hierin een rol kan / moet oppakken, onder meer door over de provinciegrenzen heen te kijken qua samenwerking.

Voorgestelde strategie:

Initiëren (bedenken)



5. Gooicorridor (Amsterdam-Amersfoort/Utrecht)



De corridor met een grote verscheidenheid aan woonmilieus en bestemming, maar waar weinig ruimte beschikbaar is buiten de bestaande plancapaciteit om extra woningen te realiseren. Maak Plaats geeft het advies om werkgelegenheid en voorzieningen toe te voegen, ter bevordering van de tegenspins en de levendigheid rondom stations.

Kansen	Toevoegen nieuw woningbouwprogramma Weesp, frequentieverhoging dankzij uitstralingseffect OV SAAL, verbeteren ketenmobiliteit (fiets) en Hollandsche Rading (PNH/Utrecht) als buitenpoort met veel wandelmogelijkheden. Mogelijke herinrichting van station Naarden Bussum (minder sporen, nieuwe westelijke entree).
Synergie	met lopende MIRT-studie A1 (oostkant Amsterdam) en ontwikkeling stationsgebied Utrecht Centraal.
Investeringsen	Weesp (OV SAAL) en Utrecht Centraal
Bedreigingen	Geen beschikbare ruimte voor woningbouwopgave buiten bestaande plancapaciteit, dalende werkgelegenheid en vergrijzing. 20Ke contour van Schiphol vormt bedreiging voor ruimtelijke plannen bij Duivendrecht. Reistijden voor sprinters door lange halteertijd in Weesp.
Energie	Eerder hebben de betrokken overheden SprintStad gespeeld, waar tot dusver geen concrete vervolgstappen uit zijn voortgekomen of verzoeken tot vervolg bij de provincie zijn binnen gekomen.

Op dit moment wordt een (technische) spoorstudie uitgevoerd naar de Gooilijn, waarin de vraag centraal staat of op de Gooilijn alle voorgenomen wijzigingen en investeringen wel uitvoerbaar zijn. Aanbeveling om de uitkomsten van deze studie af te wachten, maar in elk geval geen proactieve houding aan te nemen vanwege de beperkte ruimtelijke mogelijkheden en gemis van (bestuurlijke) energie. Waar het gaat om het benutten van de investeringen en afstemmen van regionale belangen rondom het knooppunt Weesp, kan de provincie een actieve rol oppakken binnen de corridor Amsterdam – Lelystad (SAAL-corridor). Op dit moment loopt nog een MIRT-studie (A1) met geografische overlap van de Gooicorridor. De resultaten uit de verkenning kunnen van invloed zijn op de uiteindelijke processtrategie.

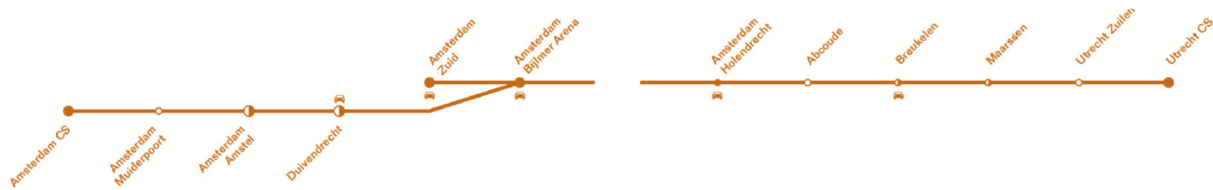
De voorgestelde strategie 'wijzigen' houdt in dat we als provincie binnen de lopende studies, zoals de MIRT-studie, actief bijsturen in relatie tot de doelstellingen van het programma. En initiatieven waar mogelijk ondersteunen.

Voorgestelde strategie:

Wijzigen (bijsturen)



6. Amsterdam-Utrecht



De verbinding tussen de twee grote steden Amsterdam en Utrecht kenmerkt zich door kansen voor een ruimtelijk gedifferentieerd programma, waardoor deze corridor kan functioneren als 'urban daily system', aldus Maak Plaats.

Kansen	Stations Abcoude en Breukelen liggen in het Groene Hart en kunnen als buitenpoort functioneren. Vanuit het spoor op dit moment geen directe kansen, mogelijk wel op lange termijn als onderdeel van het traject Almere – Bijlmer – Utrecht. PHS wordt in de praktijk op deze corridor ingevoerd vanaf dienstregeling 2018 (ETMET: elke tien minuten een trein).
Synergie	Onbekend.
Investeringsen	Utrecht Centraal
Bedreigingen	Onbekend.
Energie	Het Bestuur Regio Utrecht (BRU, opgeheven per 1-1-2015) heeft in 2013 de notitie 'knooppuntontwikkeling regio Utrecht' vastgesteld, als belangrijke bouwsteen voor hun OV-beleid, ruimtelijk beleid, programmeringsvraagstukken en lobby activiteiten. Huidige energie of interesse in knooppuntontwikkeling vanuit regio/provincie Utrecht onbekend.

Het doorsnijden van de provinciegrens heeft tot gevolg dat van deze corridor relatief weinig bekend is. Ook qua inhoudelijke opgaves momenteel te weinig informatie om tot een zorgvuldig oordeel te komen. Lonkt samenwerking met de provincie Utrecht? Vooralsnog geen proactieve houding en consolideren huidige inzet.

Voorgestelde strategie:

Bewaken (behoeden)



7. Corridor Zuid-Kennemerland (Amsterdam-Uitgeest/Zandvoort/Leiden)



De corridor Zuid-Kennemerland is onder te verdelen in drie subcorridors. Allen met start/eindpunt bij Amsterdam Centraal, maar met andere kant van de corridor Uitgeest, Zandvoort aan Zee of Leiden CS. De corridors splitsen zich vanaf station Haarlem.

Kansen	Grote druk op woningbouw vanuit Amsterdam, waarvan overgrote deel van woningbehoefte in Zuid-Kennemerland is voorzien in Haarlem.
Synergie	Koppeling zijn te leggen met de (voorgenomen) ontwikkeling van station Haarlem-Spaarnwoude (tender), de ontwikkeling van stationsgebied Halweg (Sugar City), de agenda voor Metropolitane Landschappen en het ontwikkelingsperspectief Binnenduinrand. Ook koppeling te leggen met Programma Groen.
Investeringsen	De provincie heeft onlangs geïnvesteerd in het stationsgebied Zandvoort, in betere verbinding strand en station.
Bedreigingen	Achterblijvende vraag (spoor) op de Kennemerlijn (spoorlijn Haarlem – Uitgeest), wat leidt tot versoering van de dienstregeling in 2016. Contouren van Schiphol zorgen voor beperkingen plannen woningbouw rondom station Beverwijk.
Energie	Eerder taskforce uitgebracht over Zuid-Kennemerland. Overheden hebben eerder interesse getoond in een bestuurlijke Sprintstadsessie. Dit is daarop bestuurlijk toegezegd door de provincie. Aangenomen wordt dat overheden, maar ook NS, warm lopen voor verdere betrokkenheid knooppuntontwikkeling, in het bijzonder voor Kennemerlijn. De gemeente Beverwijk heeft aangegeven op corridorniveau in overleg te willen.

Corridor Amsterdam – Haarlem – Uitgeest (Kennemerlijn)

De dienstregeling wordt in 2016 versoerd, vanwege de lage reizigers aantallen. Vanuit de regio lijkt er behoefte te zijn om een gezamenlijke (gebieds)strategie te ontwikkelen voor de corridor. In samenwerking met de NS zal een lange termijnvisie voor de Kennemerlijn worden opgesteld. Tevens onderzoekt de provincie de mogelijkheid om het instrument 'corridordialoog' op deze corridor in te zetten. De resultaten uit deze lopende acties kunnen van invloed zijn op de uiteindelijke processtrategie.

Voorgestelde strategie:

Initiëren (bedenken) 

Corridor Amsterdam – Haarlem - Zandvoort aan Zee (Strandlijn)

De corridor die het stedelijke centrum van Amsterdam verbindt met het strand van Zandvoort (Amsterdam Beach), wat de corridor voornamelijk vanuit toeristisch oogpunt aantrekkelijk maakt. De provincie heeft afgelopen jaren veel inspanning gepleegd in het gebied, met als resultaat het verbeteren van de verbinding tussen station en zee (investering TWIN-H) en het komen tot een gezamenlijke identiteit voor Zandvoort als kustplaats (Identiteit Kustplaatsen). Vanuit dit oogpunt zijn essentiële ontwikkelingen al gestart en is een meer proactieve houding van het programma OV-knooppunten niet noodzakelijk. Het bewaken heeft onder meer betrekking op behoud van het huidige dienstregelingniveau (spoor).

Voorgestelde strategie:

Bewaken (behoeden) 

Corridor Amsterdam – Haarlem - Leiden CS

Een groot deel van deze corridor, waar de inhoudelijke (Noord-Hollandse) opgaves liggen, komen terug in andere twee deelcorridors van de corridor Zuid-Kennemerland. Vanuit cultureel perspectief kan aansluiting gevonden

worden bij de visie voor landgoederen langs de Bollenstreek. Een proactieve houding is hierdoor niet noodzakelijk vanuit het programma OV-knooppunten.

Voorgestelde strategie:

Bewaken (behoeden)



8. Amsterdam Zuid – Almere - Lelystad

In Maak Plaats is deze corridor niet gedetailleerd onderzocht, omdat de corridor zich grotendeels uitstrekt buiten de Noord-Hollandse grenzen. Desalniettemin is de verbinding tussen Noord-Holland en Flevoland een belangrijke schakel in het gehele netwerk, getuige de diverse voorgenomen ontwikkelingen vanuit OV SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) en de uitbreiding van het vliegveld Lelystad.

Kansen	Geplande frequentieverhoging, creëren van differentiatie stad Almere, maar ook toeristische koppelingen met evenementen en attracties (Almere Beach?), transformatie van kantoren(?). Benutten culturele kansen voor Weesp als vestigingsstad i.r.t. Stelling van Amsterdam.
Synergie	ontwikkelingen Weesp, vliegveld Lelystad, OV SAAL, Floriade 2022.
Investeringsen	Genoemde projecten bij synergie zijn allen gekoppeld aan investeringen.
Bedreigingen	Almere huisvest niet meer de woningbouwopgave, zoals die in eerdere nationale en regionale visies is beschreven. Een differentiatie in woonmilieus langs de corridor blijft van belang om niet een eentonig aanbod te creëren.
Energie	In een eerder stadium heeft de provincie Flevoland en/of de gemeente Almere aangegeven interesse te hebben in nadere samenwerking met het programma OV-knooppunten.

Getuige de grote schaal aan ontwikkelingen en aanwezige (bestuurlijke) energie heeft deze corridor potentie om meer prominent op te pakken binnen het programma OV-knooppunten. In samenhang te bezien met de Schipholcorridor.

Voorgestelde strategie:

Initiëren (bedenken)

