

**Bijlage 1 TWIN-H Beleidskader Stedelijke Vernieuwing
2010-59401**

**TWIN-H Beleidskader
Stedelijke Vernieuwing**

04-10-2010

Inleiding

In december 2008 hebben Provinciale Staten besloten €10 miljoen te reserveren voor stedelijke vernieuwing uit de investeringsimpuls TWIN-H. Dit geld zal worden ingezet naast de reguliere middelen voor de stedelijke vernieuwing, die van het Rijk afkomstig zijn (ISV3).

Rijksgeld - Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing

ISV staat voor het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing. Dit is een nationaal budget dat voortvloeit uit de wet stedelijke vernieuwing. De naam 'stedelijke vernieuwing' suggereert een beperking tot steden. De hoofdmoot van het rijksgeld ISV gaat inderdaad naar de grote steden en wordt rechtstreeks door het Rijk uitgekeerd. In Noord-Holland betreft het de gemeenten Amsterdam, Haarlem, Alkmaar en Zaanstad. Het rijksbudget dat resteert voor verdeling door de provincies, is bedoeld voor alle andere gemeenten.

Met ISV wordt de leefbaarheid in stedelijk gebied vergroot en wordt tegelijkertijd de duurzaamheid in wijken verbeterd doordat er in veel gevallen sprake is van efficiënt (meervoudig) ruimtegebruik. Het Rijk formuleert in haar beleidskader de volgende algemene doelstellingen van stedelijke vernieuwing:

1. bevordering van de kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad;
2. bevordering van de fysieke kwaliteit van de leefomgeving;
3. bevordering van een gezonde en duurzame leefomgeving in het algemeen en in het bijzonder bodem en geluid.

Het ISV-beleid werkt met perioden van vijf jaar. In 2010 is de derde periode ingegaan. Deze loopt tot en met 2014. In 2009 is het provinciale beleidskader ISV 3 vastgesteld. Het rijksbeleid vormt de basis voor dat provinciale beleidskader.

De provincie Noord-Holland heeft altijd eigen doelstellingen aan het rijksbeleid toegevoegd. Voor Noord-Holland is integraal werken van groot belang. Waar het rijksbeleid zich concentreert op de fysieke leefomgeving, stelt de provincie Noord-Holland zich ten doel:

1. balans bereiken tussen vraag en aanbod op het gebied van wonen;
2. versterking van de sociaal-culturele infrastructuur;
3. versterking van de stedelijke economie.

Om voor dit rijksgeld in aanmerking te komen schrijven de grotere gemeenten in Noord-Holland een meerjaren ontwikkelingsprogramma (MOP). Hierin nemen ze hun doelen, projecten, begroting en plannen op. De kleinere gemeenten kunnen volstaan met het schrijven van een notitie. In de notitie staat een lijst met projecten waaraan ze het geld willen besteden.

Provinciale ISV-middelen

De provincie Noord-Holland heeft sinds 2003 (UNA-ISV 1) verschillende malen eigen middelen ten behoeve van ISV ingezet. Deze middelen waren bedoeld om projecten van de grond te tillen en te versnellen. De bijdrage van de provincie kon vaak net dat steuntje in de rug zijn waardoor een project daadwerkelijk in uitvoering kon komen. De rol van de provincie en de manier waarop het geld verdeeld werd, stonden in de afgelopen tien jaar niet vast.

Tijdens ISV 1

Tijdens ISV 1 werden UNA gelden aan ISV toegekend. Er was € 21,8 miljoen beschikbaar. Dit geld werd bestemd voor steden met zeer ernstige actuele stedelijke problematiek. Deze steden werden de zogenaamde productiehallen. Beverwijk ontving € 4,1 miljoen, Den Helder € 4,9 miljoen, Hilversum € 6,3 miljoen en Zaanstad € 6,5 miljoen.

In een UNA-ISV productiehal werkten provincie, gemeenten en andere partijen nauw samen om belangrijke ISV-projecten van de grond te tillen. De provincie leverde een bijdrage door inbreng van kennis, door haar relaties met andere instanties aan te spreken of door ervaringsuitwisseling met andere projecten te organiseren. De provincie werd daardoor partner en aanjager. De gemeente bleef eerst verantwoordelijk. De provincie leverde een financiële bijdrage vanuit de gereserveerde UNA-ISV gelden. Alle deelnemende partijen maakten afspraken over de te bereiken resultaten en de inzet van menskracht en middelen. Binnen de projecten werd maatwerk geleverd.

Tijdens ISV2

Tijdens ISV 2 werd opnieuw UNA geld geïnvesteerd in stedelijke vernieuwing. Er was € 34,7 miljoen beschikbaar. Het werd verdeeld in twee tranches. Ditmaal werd de werkwijze verbreed en het subsidieproces verzakelijkt. Aandacht voor rechtmatigheid kwam centraal te staan. Alle gemeenten konden projecten indienen en allen kwamen voor een financiële bijdrage in aanmerking. De productiehallen bestonden nog wel, het aantal werd verdubbeld. Maar er werd niet meer echt samengewerkt tussen provincie en productiehallen. Er was minder ruimte om samen naar oplossingen te zoeken.

In 2006 werd de eerste tranche van € 29,9 miljoen verdeeld. Het geld werd toegekend aan projecten die binnen een bepaalde tijd zouden kunnen starten, maar die nog een tekort kenden. Gemeenten moesten aantonen dat er draagvlak voor de plannen was en dat er bij voorkeur ook mede-investeerdere waren. De zichtbare rol van de provincie was die van subsidieverstrekker en beoordelaar/ toetsers van de plannen.

In 2007 restte voor de tweede tranche een bedrag van € 4,8 miljoen. Alleen de productiehallen werden in de gelegenheid gesteld om hiervoor projecten in te dienen. Het aantal productiehallen was nu verdubbeld. Naast de eerste vier gemeenten, waren nu ook Hoorn, Velsen, Zandvoort en ISW Waterland productiehal geworden. Deze laatste productiehal bestond uit een aantal kleine gemeenten in Waterland die

samenwerkten op het gebied van stedelijke vernieuwing. In totaal werden er in voor deze tweede tranche elf projecten ingediend. Hiervan konden er drie geheel en één gedeeltelijk gehonoreerd worden.

In 2007 stelde PS opnieuw eigen geld voor stedelijke vernieuwing ter beschikking. Dit maal betrof het een bedrag van € 8,5 miljoen uit de algemene middelen. Het werd P-ISV genoemd, provinciaal ISV geld. In 2008 werd dit toegekend. Alle gemeenten kwamen voor P-ISV subsidie in aanmerking. Ze konden weer projecten indienen die 'op de plank lagen', maar die vanwege een tekort nog niet tot uitvoering konden overgaan. De ingediende projecten werden onderling vergeleken aan de hand van criteria uit het beleidskader 'in een gezamenlijke aanpak ligt de oplossing'.

Tijdens ISV3

Voor de derde ISV-periode stelt het Rijk € 34 miljoen ter beschikking voor de provincie Noord-Holland om te verdelen over alle gemeenten, behalve Amsterdam, Alkmaar, Haarlem en Zaanstad. Deze vier steden krijgen hun geld rechtstreeks van het Rijk. De provincie heeft op 15 december 2008 besloten om vanuit TWIN-H een extra bedrag van € 10 miljoen te reserveren voor stedelijke vernieuwing.

Dit beleidskader gaat nader in op de keuzes die we willen maken wat betreft de besteding van dit geld.

Uitgangspunten TWIN-H ISV in 2008

In december 2008 hebben PS besloten over de verdeling van € 496 miljoen TWIN-H. Daarvan werd € 10 miljoen bestemd voor ISV. In de bijlage werd de suggestie gedaan om deze € 10 miljoen voor ISV te verdelen in vier subcategorieën. Deze subcategorieën waren deels gekoppeld aan thema's uit de structuurvisie in wording:

- € 3 miljoen voor het opwaarderen van kustplaatsen (open voor alle kustplaatsen van Noord-Holland);
- € 3 miljoen voor de (her)ontwikkeling van stationslocaties (open voor alle gemeenten in Noord-Holland met een station);
- € 3 miljoen voor brede ISV-projecten, niet gelieerd aan een thema (open voor alle Noord-Hollandse gemeenten);
- € 1 miljoen als procesgeld.

Geadviseerd werd om de rechtstreekse gemeenten niet mee te nemen in deze ronde.

Met voortschrijdend inzicht vinden we deze opzet te gecompliceerd. De koppeling aan deze twee thema's van de structuurvisie blijft het uitgangspunt. Maar een verdeling in feitelijk vier verschillende subsidiestromen die ieder eigen afwegingskaders met zich meebrengen is niet effectief.

Het loont niet om met een bedrag van € 3 miljoen een open ronde te organiseren voor alle Noord-Hollandse gemeenten. We zullen te veel gemeenten moeten teleurstellen als hun aanvraag wordt afgewezen. Het beschikbare bedrag per gemeente is te klein.

In grootschalige stedelijke vernieuwingsprojecten zijn er tekorten van miljoenen. Een bijdrage van gemiddeld €50.000,- is dan een druppel op de gloeiende plaat.

We stellen voor om ons te beperken tot twee thema's en een klein aantal gemeenten/projecten.

Doelgroep TWIN-H ISV

Met het TWIN-H geld staat het de provincie vrij om eigen prioriteiten te stellen aan welke gemeenten of welk soort projecten het geld ten goede moet komen. Gezien het beschikbare bedrag van € 10 miljoen willen we scherpe keuzes maken en zorgen voor een maximaal bereik van de in te zetten middelen.

We willen graag op enkele plaatsen het verschil maken met de provinciale bijdrage en een strategische ingreep faciliteren. Dat brengt ons tot de keuze om te focussen op een beperkt aantal gemeenten met wie we willen samenwerken om het gewenste resultaat tot stand te brengen. Wij denken dat het effectiever is om op maximaal drie strategische plekken ruim in te zetten en enkele projecten een flinke impuls te geven, dan de gelden beschikbaar te stellen voor alle gemeenten in Noord-Holland en het bedrag te versnipperen. We willen graag dat de provinciale bijdrage zichtbaar is en zoden aan de dijk zet.

In sommige eerdere subsidieronden met provinciaal geld, was de doelgroep ook beperkt, bijvoorbeeld tot gemeenten waar het meeste sprake is van ernstige problematiek. Ditmaal willen we focussen op projecten waar de meeste kansen liggen, waar een gemeente initiatiefrijke is, waar provinciale belangen zijn en waar ook exogene ontwikkelingen spelen.

Deze kansen zien we daar waar de thema's van ISV overlappen met het uitvoeringsprogramma van de structuurvisie en met de woonvisie.

Doelstelling TWIN-H ISV

De provinciale middelen ten behoeve van ISV willen wij inzetten op die punten waar de doelstellingen van ISV samenvallen met de belangen die in de structuurvisie zijn geformuleerd en in het uitwerkingsprogramma een belangrijke plaats innemen, met speerpunten uit de provinciale woonvisie en met doelstellingen van het Rijk op het gebied van binnenstedelijke verdichting.

Doelstellingen stedelijke vernieuwing

De doelstellingen van ISV concentreren zich op kwaliteit van de woningvoorraad en leefomgeving en menging van functies met daarin aandacht voor sociale en fysieke functies. Dit sluit aan bij één van de pilots uit de woonvisie - het stimuleren van 'werken nabij wonen'. Stedelijke vernieuwing vindt altijd plaats binnen bestaand bebouwd gebied (BBG). Er is vaak sprake van herstructurering en/of transformatie van functies. Bij voorkeur is er sprake van verdichting en intensivering van ruimtegebruik enerzijds en verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte anderzijds.

Speerpunten uit de woonvisie

Duurzaamheid en transformatie zijn speerpunten uit de woonvisie. Duurzaam is niet alleen het toepassen van energiebesparing, maar ook:

- meervoudig ruimtegebruik door stapeling van functies en ondergrondse oplossingen;
- flexibel bouwen, zodat gebouwen in de loop der tijd makkelijker voor meerdere functies ingezet kunnen worden;
- gebruikmaken van (natuurlijke) materialen die het milieu zo min mogelijk belasten.

Duurzaam bouwen helpt ook bij sturing op de dynamische vraag naar woningen. Bijvoorbeeld door de mogelijkheden te verkennen van levensloopbestendig bouwen en/of gebouwen die voor wonen in combinatie met andere functies gebruikt kunnen worden.

Ook is veel te winnen in de woonomgeving. Denk aan zongericht verkavelen, meer groen en blauw in de stad, terugdringen van mobiliteit, werken aan huis en duurzame gebiedsontwikkeling. Daarom wordt ingezet op het verdichten rond openbaarvervoersknooppunten, zoals dat is neergelegd in de structuurvisie. Om een grote verscheidenheid in woonmilieus mogelijk te maken, in combinatie met een goede bereikbaarheid wordt uitdrukkelijk ook gekeken naar woonmilieus rond deze openbaarvervoersknooppunten. Op dit moment worden de mogelijkheden van de knooppunten nog te weinig benut in ontwikkelingen van stedelijke gebieden. Ook vinden wij dat duurzaamheid onderdeel moet zijn bij de ontwikkeling van (uitleggebieden voor) woningbouw.

Provinciale belangen in de structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 staan de ruimtelijke belangen van de Provincie Noord-Holland geformuleerd. De visie achter het belang wordt uit de doeken gedaan en de visie wordt geoperationaliseerd in uitwerkingsprogramma's. Hierin worden specifieke locaties genoemd.

Wij willen dat het uitvoeringsprogramma van de structuurvisie de bindende factor is voor de verschillende projecten die gedekt gaan worden met het TWIN-H ISV geld.

Het uitvoeringsprogramma van de structuurvisie noemt verdichting rond knooppunten openbaar vervoer en verbetering van de kwaliteit en identiteit van de plaatsen langs de kust als thema's waarbij een provinciaal belang gemoeid is. Dit zijn de thema's waar we met TWIN-H op willen focussen. Dit zijn ook de thema's waarop de Taskforce Ruimtewinst zich focust.

Het Rijk

Het thema knooppunten openbaar vervoer past binnen de rijksdoelstellingen tot binnenstedelijke verdichting. Volgens VROM zijn veel binnenstadlocaties al dichtgeslibd door het beleid van de compacte stad. De niet-woonlocaties die nog wél voorhanden zijn, herbergen vaak functies die moeilijk uitplaatsbaar zijn.

Binnenstedelijk zal vooral de herstructurering van het huidige urbane weefsel voor verdichting moeten zorgen. Voor binnenstedelijke verdichting zijn kansen rond spoorzones. Binnenstedelijke spoorzonelocaties zijn locaties waar nog ruimte te vinden is voor binnenstedelijke (her)ontwikkeling. Om tot ontwikkeling van deze locaties te kunnen komen, is een gezamenlijke inzet van gemeenten en andere partijen nodig. Het gaat hier vaak om complexe locaties met o.a. milieubelemmeringen, externe veiligheidsproblemen en gebrekkige ontsluiting.

Focus op knooppunten openbaar vervoer en badplaatsen

We willen de € 10 miljoen TWIN-H ISV besteden aan:

- een beperkt aantal projecten binnen het programma knooppunten openbaar vervoer. We hebben nog geen keuze gemaakt voor welke knooppunten of welke gemeenten.;
- één project in het programma voor verbetering kwaliteit en identiteit kustplaatsen. Binnen de kustplaatsen is gekozen voor Zandvoort.

Knooppunten openbaar vervoer

In het provinciale programma knooppunten openbaar vervoer maakt de provincie zich sterk voor verdichting rondom knooppunten openbaar vervoer omdat het een belangrijke bijdrage kan leveren aan het openhouden van waardevolle landschappen en het versterken van de vitaliteit van dorpen en steden. Verdichting is geen doel op zich, maar een middel om een grote verscheidenheid aan stedelijke functies mogelijk te maken in combinatie met een goede bereikbaarheid.

Door de ruimte rond OV-knooppunten beter te benutten voor wonen en andere stedelijke functies, verbetert de kwaliteit van de omgeving en wordt de benutting van het openbaar vervoer gestimuleerd. Nabijheid van een knooppunt is, naast een goede frequentie van het vervoer, een belangrijke motivatie om over te stappen op het openbaar vervoer.

De meeste stations liggen in stedelijke gebieden en zijn een belangrijke entree van de gemeente. Over het algemeen liggen de stations ingebed tussen functies. Er is zelden open ruimte om het station. Als die er is, is dat meestal natuurgebied of water. Verdichting rondom een station vergt transformatie van de bestaande omgeving. Te denken valt aan herstructurering (sloop en nieuwbouw) en het geven van nieuwe functies. Dit zijn vaak beeldbepalende locaties en dure ingrepen. Het gaat bij verdichting rond knooppunten per definitie om stedelijke vernieuwing.

De financiering van binnenstedelijke verdichting vraagt veel aandacht. De financiële ondersteuning voor deze complexe gebiedsontwikkelingen is moeilijk. De gelden voor het Stedenbeleid drogen op, terwijl sanering van binnenstedelijke niet-woonlocaties hoge kosten met zich meebrengt. De uitdaging zal zijn middelen optimaal te koppelen.

Met de middelen van TWIN-H ISV kunnen we projecten subsidiëren die uit het programma knooppunten of uit assists van de TFR voortkomen. Door de TWIN-H subsidie te koppelen aan dergelijke projecten ontstaat een winwinsituatie.

De middelen kunnen worden ingezet ten behoeve van:

- functiemenging - wonen/ werken /voorzieningen. Verschillende functies genereren op verschillende tijden beweging in de openbare ruimte. Van belang is dat er op ieder tijdstip van de dag activiteiten zijn. Met voldoende activiteiten en beweging op straat ontstaat een gevoel van veiligheid en daardoor leefbaarheid.
- goede (reizigers) voorzieningen zoals fietsenstallingen en parkeerplaatsen. Deze voorzieningen dienen bij voorkeur te worden geïntegreerd in de gebouwde omgeving door te stapelen (fietsenflat, parkeergarage). Of door meervoudig grondgebruik.
- fysieke investeringen die veiligheid creëren, bijv. gerelateerd aan (auto)verkeer op straat
- goed functionerende en overzichtelijk ingedeelde openbare ruimte.

We stellen voor om de € 7 miljoen, die in het oorspronkelijke voorstel bestemd was voor zowel (her)ontwikkeling van stationsgebieden als voor stedelijke vernieuwing algemeen en voor proceskosten, te bundelen en te concentreren op knooppunten openbaar vervoer.

Als we dit bedrag koppelen aan het programma knooppunten openbaar vervoer, kunnen we dat programma op de kaart zetten en een impuls geven aan nieuwe stedelijke uitbreiding. Daarmee krijgt het programma binnenstedelijke verdichting handen en voeten. We creëren de mogelijkheid om niet alleen visievorming op gang te brengen, maar ook daadwerkelijk projecten tot uitvoering te brengen.

Samengevat: € 7 miljoen TWIN-H ISV te reserveren voor een beperkt aantal projecten binnen het programma knooppunten openbaar vervoer. We hebben nog geen keuze gemaakt voor welke knooppunten of welke gemeenten.

Identiteit kustplaatsen - Zandvoort

De kustplaatsen aan de Noordzee zijn een belangrijke toeristische trekpleister in onze provincie. De concurrentiepositie staat niettemin onder druk omdat de plaatsen qua accommodaties, voorzieningen en uitstraling niet altijd de kwaliteit bieden die wordt gevraagd. Wij willen een betere benutting van de kustzone en de kustplaatsen voor recreatieve en toeristische ontwikkelingen. De provincie richt zich daarom op de verbetering van de kwaliteit en de versterking van de identiteit van de badplaatsen. In dat kader zijn er twee pilot projecten geformuleerd, te weten in Zandvoort en in Petten.

In de pilot Zandvoort werkt de provincie samen met de gemeente in het oppakken van lopende zaken en het creëren van kansen voor integrale gebiedsontwikkeling. Doel is te komen tot een gezamenlijke visie op de verdere ontwikkeling van Zandvoort door middel van een gezamenlijke ontwikkelingsagenda.

Zandvoort is een dorp, maar het is ook de meest stedelijke kustplaats van de provincie. Vanuit het oogpunt van toerisme en recreatie en vanuit het oogpunt van (internationale) profilering van de metropoolregio Amsterdam is de verdere ontwikkeling van de Zandvoortse kust tot dé badplaats van de metropoolregio een provinciaal belang.

De kwaliteit van Zandvoort laat op dit moment zeer te wensen over. De afgelopen decennia is weinig investeringen in dit gebied gedaan. Er zijn niet alleen culturele, maar ook zeker fysieke ingrepen nodig om Zandvoort te transformeren tot dé badplaats van de metropoolregio.

Onderdeel van de pilot is de planvorming voor de Middenboulevard. De gemeente heeft de ambitie om de Middenboulevard en omgeving te ontwikkelen. In september 2009 is het bestemmingsplan voor de Middenboulevard en omgeving vastgesteld. De komende tijd zullen plannen worden uitgewerkt, zowel voor wat betreft de bebouwing (functiemenging: woningen/ toeristische voorzieningen) als de openbare ruimte. Aanpak van de Middenboulevard is een typisch ISV-project want het betreft zowel herstructurering van de woningen, creëren van parkeeroplossingen als toevoeging van (toeristische) voorzieningen en vernieuwing van de openbare ruimte.

De pilot Zandvoort heeft in 2009 een aftrap gehad met het onderzoek dat door de provinciale TFR is verricht naar de potenties van Zandvoort. Gemeente en provincie hebben hierin samengewerkt. Er is geconstateerd dat Zandvoort volop kansen heeft. Nu is het de uitdaging om deze kansen te benutten en te gaan scoren.

Vanuit TWIN-H ISV willen wij de pilot in Zandvoort financieel ondersteunen. Tijdens ISV 2 had de provincie al het voornemen om extra aandacht te geven aan de stedelijke vernieuwing in Zandvoort. Zandvoort werd één van de (acht) productiehallen. Maar het werken met productiehallen kwam minder uit de verf dan tijdens ISV1. In de eerste tranche van de UNA-ISV gelden heeft Zandvoort voor het project Middenboulevard en bedrag gereserveerd gekregen. In 2008 is dit geld geweigerd vanwege het niet halen van de startdatum. En in de subsidieronde die speciaal voor de productiehallen was bestemd, de tweede tranche van UNA-ISV2, vielen de twee projecten die Zandvoort had ingediend buiten de boot. Daardoor heeft de productiehal Zandvoort feitelijk nooit invulling gekend.

We stellen voor om de € 3 miljoen, die in het oorspronkelijke voorstel voor TWIN-H bestemd was voor alle badplaatsen, te reserveren voor alleen de badplaats Zandvoort. De provincie zal het proces rond de pilot Zandvoort faciliteren met geld, expertise en netwerk.

Geredeneerd vanuit het provinciaal belang, kan gesteld worden dat de connectie van de Middenboulevard met de metropoolregio van doorslaggevende betekenis is. Het hart van de opgave ligt hiermee voor de provincie in het stationsgebied - Palaceplein en de verbinding met de Middenboulevard.

De nadere voorwaarden aan gemeente Zandvoort zullen nog worden uitgewerkt. Te denken valt aan een houding van bereidheid tot samenwerking. Ook zullen de investeringen een vliegwieleffect moeten hebben. Van investeringen in het Palacegebied en de stationsomgeving wordt een dergelijk effect verwacht.

Het geld zal voor een belangrijk deel afkomstig zijn uit TWIN-H ISV omdat de doelstellingen van de pilot corresponderen met de doelstellingen van stedelijke vernieuwing. Het budget zal worden aangevuld uit 'Kust op Kracht'.

Samengevat: € 3 miljoen uit TWIN-H ISV te reserveren voor de badplaats Zandvoort. De provincie zal het proces rond de pilot Zandvoort faciliteren met geld, expertise en netwerk. De nadere voorwaarden aan gemeente Zandvoort zullen nog worden uitgewerkt.

Rol van de provincie in TWIN-H ISV

De keuze voor concentratie van de middelen op enkele projecten is gekoppeld aan een actieve rol voor de provincie. Net als gedurende ISV 1 willen we de betreffende gemeenten niet alleen geld geven, maar ook samenwerken om het gewenste resultaat te bereiken.

In een evaluatieonderzoek naar de effectiviteit van de besteding van de middelen van UNA-ISV kwam naar voren dat de gemeenten het waardeerden dat de provincie tijdens ISV 1 programmatische steun gaf, en niet (alleen) steun aan losstaande projecten. Bij gemeenten is er behoefte om op een andere manier samen te werken dan alleen op basis van subsidieverlening. Die samenwerking heeft wat de gemeenten betreft de volgende elementen:

- Vrijheid. De provincie geeft steun aan het programma, niet aan losstaande projecten.
- Continuïteit. De provincie blijft zich op de hoogte houden van de stand van zaken van de stedelijke vernieuwing in de gemeente.
- Partnership. De provincie voelt zich medeverantwoordelijk voor het programma. Dat kan de provincie op verschillende manieren vorm geven: de hierboven genoemde inhoudelijke betrokkenheid, het delen in het financiële risico en het samen optrekken met de gemeente richting derden zoals het Rijk, andere gemeenten, de Europese Unie en de markt.

De provincie kiest voor de rol van meewerkend partner. Gemeenten en provincie hebben eigen verantwoordelijkheden. De gemeente is als eerste verantwoordelijk voor het realiseren van haar programma/ projecten. Als provincie willen we de projecten ondersteunen, niet belemmeren. Investeren heeft alleen toegevoegde waarde als de markt en de eigen bevolking (via besluitvorming in de raad) de toegevoegde waarde ziet van de gewenste planontwikkelingen.

Als provincie kunnen wij stimuleren, aanjagen en belonen. We kunnen ook kennis leveren. Indien de gemeente dat wenst kunnen we eventueel uitvoeren.

Subsidie of investeringsbudget

Subsidie vraagt om een zakelijke benadering met duidelijke criteria vooraf en het toetsen en beoordelen van de plannen plus een eenduidige handhaving. De praktijk van gebiedsontwikkeling leert dat het maken van plannen aan zoveel invloeden onderhevig is, dat het eerder regel dan uitzondering is dat zich tussentijdse bijstellingen voordoen in financiering, functies, aantallen en planning.

We stellen voor om in de te kiezen projecten de middelen te bundelen in een investeringsbudget. De gemeente blijft verantwoordelijk voor de planvorming. De provincie is een kritische partner.

De gemeente legt, als initiatiefnemer, verzoeken om cofinanciering neer bij de provincie. Dit kan zowel om proceskosten gaan, bijv. voor onderzoek, of om investeringen in projecten. Een provinciale klankbordgroep beoordeelt deze aanvragen.

Als de provincie instemt met de aanvragen, kan ze daaraan bijdragen uit het investeringsbudget. Het geld wordt alleen ingezet wanneer de gemeente en de provincie het beiden eens zijn over de uitvoering van deelprojecten en de ermee gepaard gaande kosten. Het werken met een investeringsbudget is een intentie die nog verder juridisch onderzocht moet worden.

Speciale aandacht is nodig voor de termijn waarop de middelen TWIN-H ISV besteed worden. Onze ervaring is dat we vaak over moeten gaan tot het verlenen van uitstel met betrekking tot de termijn van realisatie. Dat is in dit geval niet wenselijk. Dat vraagt om concrete plannen op relatief korte termijn.

Organisatie

De middelen TWIN-H ISV worden gekoppeld aan de programma's uit de structuurvisie. Het ligt voor de hand om TWIN-H ISV ambtelijk ook onder te brengen bij deze programma's.

De pilot Zandvoort wordt uitgewerkt in een eigen plan van aanpak. Daarin zal een voorstel worden gedaan voor de ambtelijke organisatie. De TWIN-H ISV bijdrage zal een belangrijk deel zijn van het investeringsbudget voor Zandvoort.

Ook voor het programma knooppunten openbaar vervoer (binnen het programma binnenstedelijke verdichting) komt een plan van aanpak. Voorgesteld wordt dat de projectleider van de knooppunten verantwoordelijk wordt voor de besteding van de middelen TWIN-H ISV knooppunten.

Beide projecten zullen samenwerken met het ISV-team. Hoe deze samenwerking met het ISV-team eruit moet gaan zien is ter nadere uitwerking.

Wat betreft de bestuurlijke verantwoordelijkheid wordt voorgesteld om de keuze te maken om de verantwoordelijkheid voor de TWIN-H-Zandvoort en de TWIN-H-knooppunten van de gedeputeerde stedelijke vernieuwing over te dragen aan de gedeputeerde die over de structuurvisie gaat.

Planning en vervolg

Stedelijke verdichting rondom OV-knooppunten

Het programma OV-knooppunten werkt aan een ruimtelijke verkenning van de stationslocaties in Noord-Holland. Hierin worden de verdichtingspotentie en de ontwikkelingspotentie van de verschillende knooppunten en vervoerscorridors in de provincie onderzocht.

Dat zal resulteren in een ranglijst van gemeenten in Noord-Holland waar het kansrijk en wenselijk is om te gaan verdichten rond stations en te investeren in verbetering van de bereikbaarheid, van reizigersvoorzieningen, de kwaliteit en leefbaarheid van het station en de stationsomgeving. Daartoe worden ruimtelijke en programmatische aspecten rond een knooppunt gecombineerd met vervoerskundige overwegingen. Door middel van onderzoek worden kenmerken en ontwikkelpotentie van de verschillende stations en overige knooppunten openbaar vervoer inzichtelijk gemaakt. De kansen tot herstructurering en transformatie maken hier deel van uit. Over deze ranglijst zal overleg gevoerd worden met de spoor- en vervoersector.

Op basis van deze ranglijst zullen pilot projecten worden gekozen. Aan de gemeenten die in aanmerking komen voor een bijdragen TWIN-H- knooppunten zullen nog nadere voorwaarden worden gesteld. Deze moeten nog worden uitgewerkt.

Het programma verdichting rond OV-knooppunten zal bestaan uit diverse activiteiten die in samenhang bestuurd worden. Het richt zich op het behalen van doelen op de langere termijn. Het werken aan het programma OV-knooppunten zal gebeuren in nauwe samenwerking met GS/PS, de Noord-Hollandse gemeenten en OV-aanbieders en ontwikkelaars.

Planning

2010-2011

- Doorlopend onderzoek naar de verdichting, herstructurering- en transformatiemogelijkheden rond de knooppunten
- Inzet TFR voor uitwerking van minimaal twee OV-knooppunten per jaar
- Eind 2010:Eerste onderzoeksresultaten: inzicht in de meest kansrijke knooppunten voor ontwikkeling vanuit bereikbaarheid van het knooppunt versus het bestaande ruimtelijke programma rond het knooppunt
- Eind 2010-begin 2011: opstellen criteria voor de knooppunten die in aanmerking komen voor een bijdrage TWIN-H knooppunten

- Begin 2011: Selectie eerste knooppunt voor toedeling TWIN-H gelden.

2012-2013

- Doorlopend kennisontwikkeling door middel van (ontwerpend) onderzoek
- Inzet TFR voor uitwerking van minimaal twee OV-knooppunten per jaar
- Begin 2012: vaststellen prioritering knooppunten en formuleren ambitieniveau percentage verdichting
- Medio 2012: selectie tweede knooppunt voor toedeling TWIN-H gelden
- Eind 2012: afspraken maken met regio's over ambitieniveau verdichtingpercentage rond OV-knooppunten
- Begin 2013: afspraken maken met de regio's over programmaverdeling rond de OV-knooppunten

2014

- Afspraken maken met de regio's en met betrokken partijen (ruimtelijke afspraken met vastgoedontwikkelaars, openbaar vervoerbedrijven en de diverse betrokken overheden) om hun activiteiten, programma's en plannen op elkaar af te stemmen.

In 2011 zal een uitvoeringsprogramma TWIN-H Stedelijke verdichting rondom OV-knooppunten ter besluitvorming aan de Staten worden voorgelegd. Jaarlijks worden de Staten op de hoogte gesteld van de voortgang. Tevens worden belangrijke tussenproducten getoond.

Identiteit kustplaatsen – Zandvoort

Het project Zandvoort verkeert in de beginfase. Er ligt een grove planning:

2010-2011:

- Plan van Aanpak en convenant samenwerking tussen Zandvoort, Provincie Noord-Holland en Amsterdam
- MKBA kustverbreding
- Integrale business case en Beeldkwaliteitsplan

2012:

- Uitwerking Palace-Stationsgebied

2013:

- Stedenbouwkundig plan Palace-Stationsgebied

In 2013 zal een uitvoeringsprogramma TWIN-H Zandvoort ter besluitvorming aan de Staten worden voorgelegd. Jaarlijks worden de Staten op de hoogte gesteld van de voortgang. Tevens worden belangrijke tussenproducten getoond.