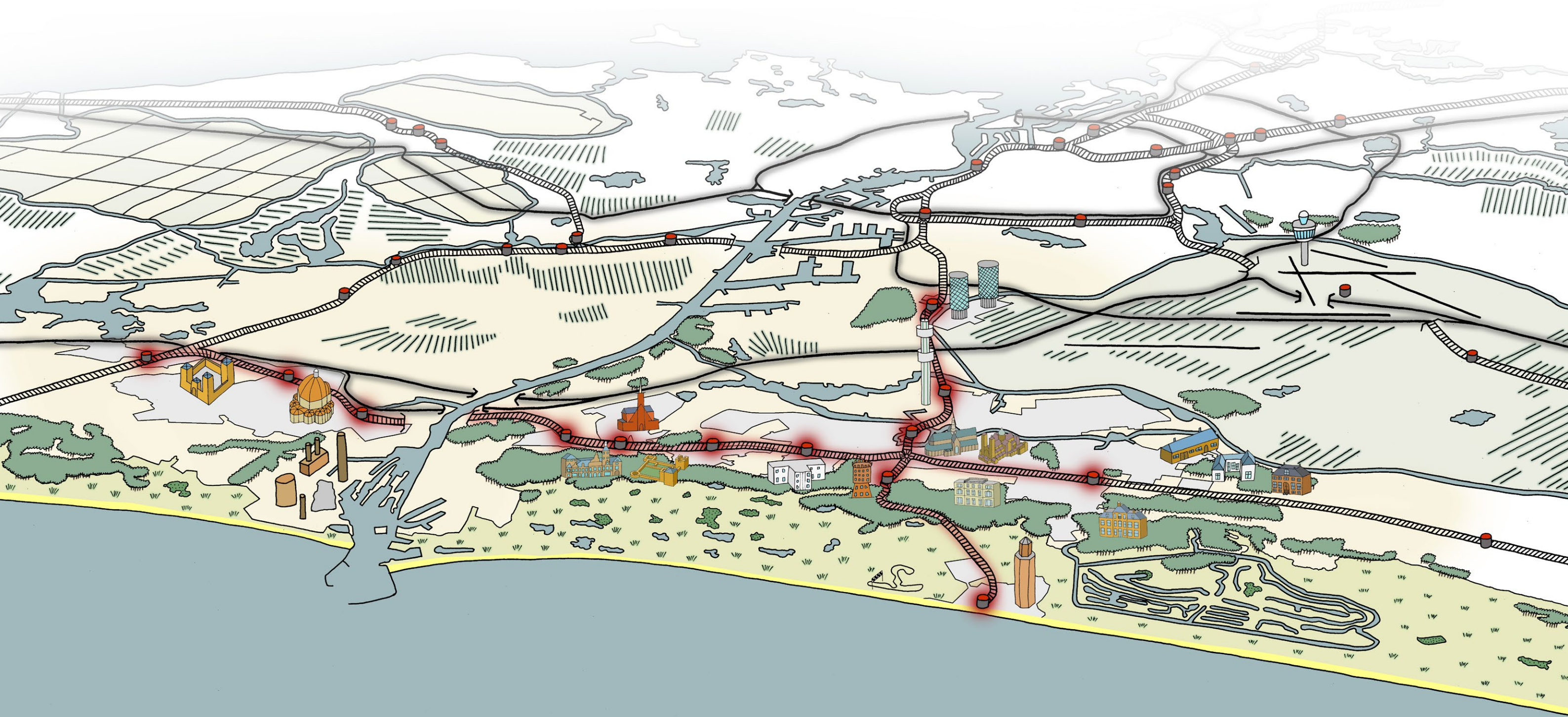


ACTIEPROGRAMMA

OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND



WONEN, WERKEN EN RECREËREN NABIJ DUURZAME STATIONS

december 2021

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
 2. Trends en opgaven
 3. Ambitie en doelen
 4. Acties
 5. Samenwerking en monitoring
- Bijlage. Acties toegelicht

Colofon:

Foto's: Provincie Noord-Holland

Deze rapportage is opgesteld door de provincie Noord-Holland in samenwerking met:



INLEIDING



ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

1 INLEIDING

Versterken van de OV-knooppunten

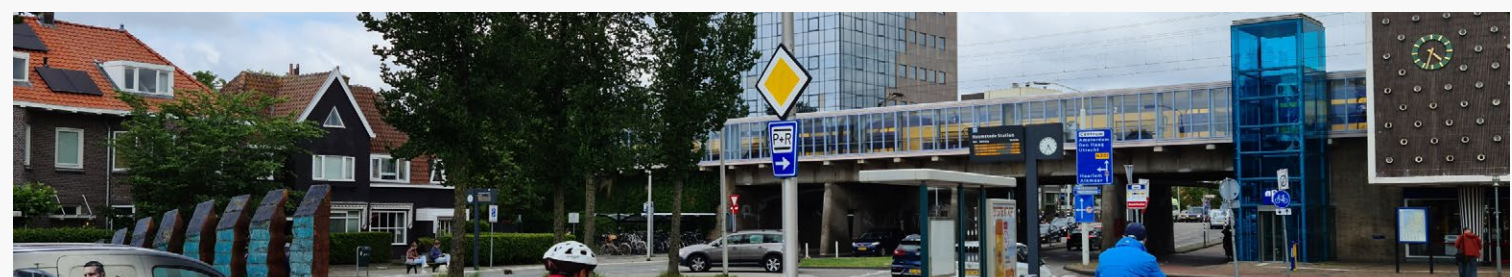
Openbaar vervoerknooppunten, oftewel OV-knooppunten, zijn belangrijke schakels in de reis van mensen op weg naar werk, studie of een recreatieve bestemming. Deze plekken verbinden steden, dorpen en landschappen met elkaar. Ook zijn het plekken waar reizigers al lopend, fietsend, per bus of met deelvervoer komen en gaan. Niet ieder OV-knooppunt is hetzelfde. Het ene knooppunt ligt in een dorpse omgeving, terwijl het andere knooppunt midden in het centrum van een stad ligt. Knooppunten kunnen ook een toegangspoort vormen voor recreatie- en natuurgebieden. De gebieden die tussen deze knooppunten liggen, noemen we corridors.

De provincie Noord-Holland, NS, ProRail en de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Uitgeest, Velsen en Zandvoort slaan met dit actieprogramma de handen ineen om gezamenlijk de OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland te versterken. Door het concentreren van woningen, bedrijven en voorzieningen rondom aantrekkelijke OV-knooppunten, het voorzien in goede routes en het verbeteren van faciliteiten zoals fietsenstallingen en parkeergelegenheden, sluiten we woningbouw, bedrijvigheid en de daarbij horende vervoersdrukke beter op elkaar aan. Dit leidt tot kortere reistijden, draagt bij aan duurzame mobiliteit en het sparen van het landschap rondom dorpen en steden.

Bereikbaarheid regio is belangrijk

Het is belangrijk dat de regio IJmond/Zuid-Kennemerland goed te bereiken is. De volgende redenen onderstrepen dit belang:

- Dagelijks zijn er grote pendelstromen die ieder schaalniveau raken: het regionaal niveau, op het niveau van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en op het niveau van de Randstad (nationaal).
- De regio is een belangrijke schakel naar het noorden (regio Alkmaar), naar het zuiden (Leiden/Den Haag) en ligt langs de kust, in het Noordzeekanaalgebied en nabij Amsterdam en Schiphol.
- De verwachte toenemende vervoersdrukke door woningbouw en groeiende werkgelegenheid in de MRA.
- De gemeenten in deze regio trekken veel mensen aan vanwege de mooie kustgebieden, waardevolle landschappen en stedelijke, historische en dorpse bezienswaardigheden.



1 INLEIDING

Onderdeel van regionaal spoornetwerk

De OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland zijn onderdeel van het nationale en regionale spoornetwerk dat vanuit station Haarlem gezien te onderscheiden is in deeltrajecten in vier windrichtingen:

Noord: Haarlem – Uitgeest (Kennemerlijn)

- Intercity 2x per uur per richting tijdens de spitsuren tussen Alkmaar en Haarlem: stopt ook op station Beverwijk.
- Sprinter 2x per uur per richting: stopt op alle tussengelegen stations.

Oost: Haarlem – Amsterdam (tot Halfweg-Zwanenburg)

- Intercity 4x per uur per richting: stopt op de stations Haarlem, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal.
- Sprinter 4x per uur per richting: stopt ook op de stations Halfweg-Zwanenburg en Haarlem Spaarnwoude.

Zuid: Haarlem – Leiden (tot Heemstede-Aerdenhout)

- Intercity 4x per uur per richting: stopt op stations Haarlem, Heemstede-Aerdenhout en Leiden.
- Sprinter 2x per uur per richting: stopt op alle tussengelegen stations.

West: Haarlem – Zandvoort aan Zee

- Sprinter 2x per uur per richting buiten de zomermaanden.
- Sprinter 6x per uur per richting in de zomermaanden en op mooi-weerdagen in voor-/najaar.
- Bij evenementen in Zandvoort kan, afhankelijk van de omvang, maatwerk worden geleverd.

Unieke kenmerken van de OV-knooppunten

De OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland hebben unieke kenmerken:

- Enkele OV-knooppunten in deze regio kenmerken zich door een clustering van regionale en lokale voorzieningen. Voorbeelden hiervan zijn de stations Beverwijk, Haarlem en Heemstede-Aerdenhout.
- Diverse OV-knooppunten in de regio hebben een functie als toegangspoort richting natuur- of recreatiegebieden zoals het duinlandschap, de kust en het Recreatiegebied Spaarnwoude. Voorbeelden hiervan zijn de stations Zandvoort aan Zee, Overveen, Santpoort-Noord, Haarlem Spaarnwoude en Halfweg-Zwanenburg.
- Bij een aantal OV-knooppunten in de regio ligt de nadruk in de stationsomgeving op de woonfunctie. Voorbeelden hiervan zijn de stations Bloemendaal, Driehuis, Santpoort-Zuid, Heemskerk en Uitgeest.



Vier deeltrajecten

1 INLEIDING

De reiziger centraal

Optimaal bereikbare OV-knooppunten zijn aantrekkelijke plekken om nabij te wonen, te werken en/of te recreëren. NS monitort de vervoervraag en maakt prognoses van de verwachte ontwikkelingen in de toekomst. De vervoervraag wordt gemeten aan de hand van het aantal reizigers dat op de OV-knooppunten in- en uitstapt. In tabel 1 is het aantal in- en uitstappers op een gemiddelde werkdag weergegeven:

- Op bijna alle stations in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland nam het aantal in- en uitstappers in de periode 2015-2019 toe, gemiddeld met 15%.
- Bovenstaande meerjarige, stijgende trend is in 2020 onderbroken door de gevolgen van de coronacrisis. NS houdt er rekening mee dat grootschalig herstel van het woon-werkverkeer voornamelijk achterblijft en meer werknemers blijven thuiswerken. De onzekerheid rond de verwachte ontwikkelingen is groter dan de onzekerheid waar normaal mee gewerkt wordt.
- De verwachting van NS is wel dat op middellange termijn de stijgende lijn van voorgaande jaren zich doorzet. In de prognoses van NS is 2025 het jaar waarin het aantal in- en uitstappers het niveau van 2019 weer bereikt.

Ook het motief waarmee reizigers in- en uit de trein stappen, wordt door NS periodiek gemonitord. Uit tabel 2 valt op te maken dat het treingebruik in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland niet alleen uit forenzen bestaat; het aandeel school/studie en sociaal/recreatief is voor alle deeltrajecten rondom Haarlem aanzienlijk. De cijfers beslaan een gemiddelde werkdag pre-corona. Vanwege de huidige coronasituatie ligt met name het aandeel werk/zakelijk op een lager niveau dan voorheen.

Tabel 2: reismotieven reizigers pre-corona

	School/ studie	Sociaal/ recreatief	Werk/ zakelijk
Station Haarlem	25%	30%	45%
Deeltraject Noord	30%	30%	40%
Deeltraject Oost	25%	30%	45%
Deeltraject Zuid	20%	30%	50%
Deeltraject West	25%	40%	35%

Tabel 1: aantal in- en uitstappers op een gemiddelde werkdag

Station	In- en uitstappers						Ontwikkeling	
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	'15 - '19	'19 - '20
Uitgeest	5.167	5.051	5.119	4.987	5.128	2.412	-1%	-53%
Heemskerk	2.135	2.520	2.538	2.664	2.750	1.430	+29%	-48%
Beverwijk	5.572	5.782	5.295	5.239	5.411	2.687	-3%	-50%
Driehuis	903	1.153	1.081	1.072	1.361	638	+51%	-53%
Santpoort Noord	797	937	831	833	856	404	+7%	-53%
Santpoort Zuid	803	891	874	901	992	488	+24%	-51%
Bloemendaal	1.192	1.344	1.399	1.438	1.517	807	+27%	-47%
Zandvoort aan Zee	4.770	5.254	5.117	5.704	5.858	2.772	+23%	-53%
Overveen	2.637	2.711	2.483	2.391	2.467	996	-6%	-60%
Haarlem	37.399	39.822	41.166	42.040	43.807	20.367	+17%	-54%
Haarlem Spaarnwoude	3.420	3.681	3.897	3.990	4.170	2.125	+22%	-49%
Halfweg Zwanenburg	2.118	2.266	2.394	2.730	3.063	1.441	+45%	-53%
Heemstede-Aerdenhout	6.396	6.756	6.862	7.118	7.269	3.226	+14%	-56%
TOTAAL	73.309	78.168	79.056	81.107	84.649	39.793	+15%	-53%

TRENDS EN OPGAVEN



2

ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

2 TRENDS EN OPGAVEN

Net zoals andere delen van Nederland heeft ook de regio IJmond/Zuid-Kennemerland te maken met trends die zowel een impact hebben op de leefbaarheid als op de bereikbaarheid in de regio. Hierbij onderscheiden we een aantal regionale en samenhangende opgaven die van belang zijn voor dit actieprogramma:

Forse woningbouwopgave

Het toevoegen van voldoende woningen is en blijft een grote opgave voor de regio. Het actuele tekort is groot. De provincie schat dat de woningbehoefte in IJmond/Zuid-Kennemerland zeker tot 2040 blijft groeien. [In het woonakkoord voor Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025](#) hebben gemeenten en provincie afgesproken om voldoende woningen toe te voegen, ook in elk van de deelregio's, en zoveel mogelijk binnenstedelijk en bij OV-knooppunten te bouwen. In de regionale aanpak [Bereikbare Steden](#) wordt samengewerkt aan het versneld realiseren van woningbouwplannen in een aantal stadsharten in de MRA, waaronder Haarlem.

Scheve woon-werkbalans

De omvang van de werkzame beroepsbevolking in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland is groter dan het aantal arbeidsplaatsen in de regio. Daarom zijn relatief veel inwoners aangewezen op werk elders in de MRA of daarbuiten. De economie in de MRA groeit met name rondom Amsterdam en Haarlemmermeer en veroorzaakt daarmee een groeiende mobiliteit vanuit de regio IJmond/Zuid-Kennemerland richting deze gebieden, met name in de spits. In de [Verstedelijkingstrategie van de MRA](#) wordt door het Rijk en de MRA ingezet op het zoveel mogelijk binnenstedelijk realiseren van gemengde woon-werkgebieden geconcentreerd rond OV-knooppunten.

Bezoekers spreiden over de regio

De MRA is een magneet voor (inter)nationale bezoekers. Door de populariteit van Amsterdam en de regio wordt het op sommige plekken steeds drukker. In de [Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025](#) zet de MRA daarom in op betere spreiding van toerisme over de regio en het goed toegankelijk maken van belangrijke locaties in de regio met het OV. Daarnaast bezoeken steeds meer bewoners in de MRA de natuur- en recreatiegebieden in de omgeving. Veel bezoekers gebruiken vooralsnog de auto om bij deze bestemmingen te komen.

Verduurzaming mobiliteit en gebouwde omgeving

Om de doelen van het nationale [Klimaatakkoord](#) te halen moet de CO₂-uitstoot door mobiliteit en in de gebouwde omgeving omlaag. Vanuit het [Regionaal Mobiliteitsprogramma](#) wordt ingezet op onder andere het stimuleren van actieve mobiliteit (fietsen en lopen) en het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer door maatregelen die reisduur, -gemak en -comfort verbeteren. In de gebouwde omgeving ligt er een opgave om gebouwen te verduurzamen, materialen zoveel mogelijk her te gebruiken en de effecten van klimaatverandering op te vangen, zoals wateroverlast. Dit geldt ook voor de stationsgebieden.



2 TRENDS EN OPGAVEN

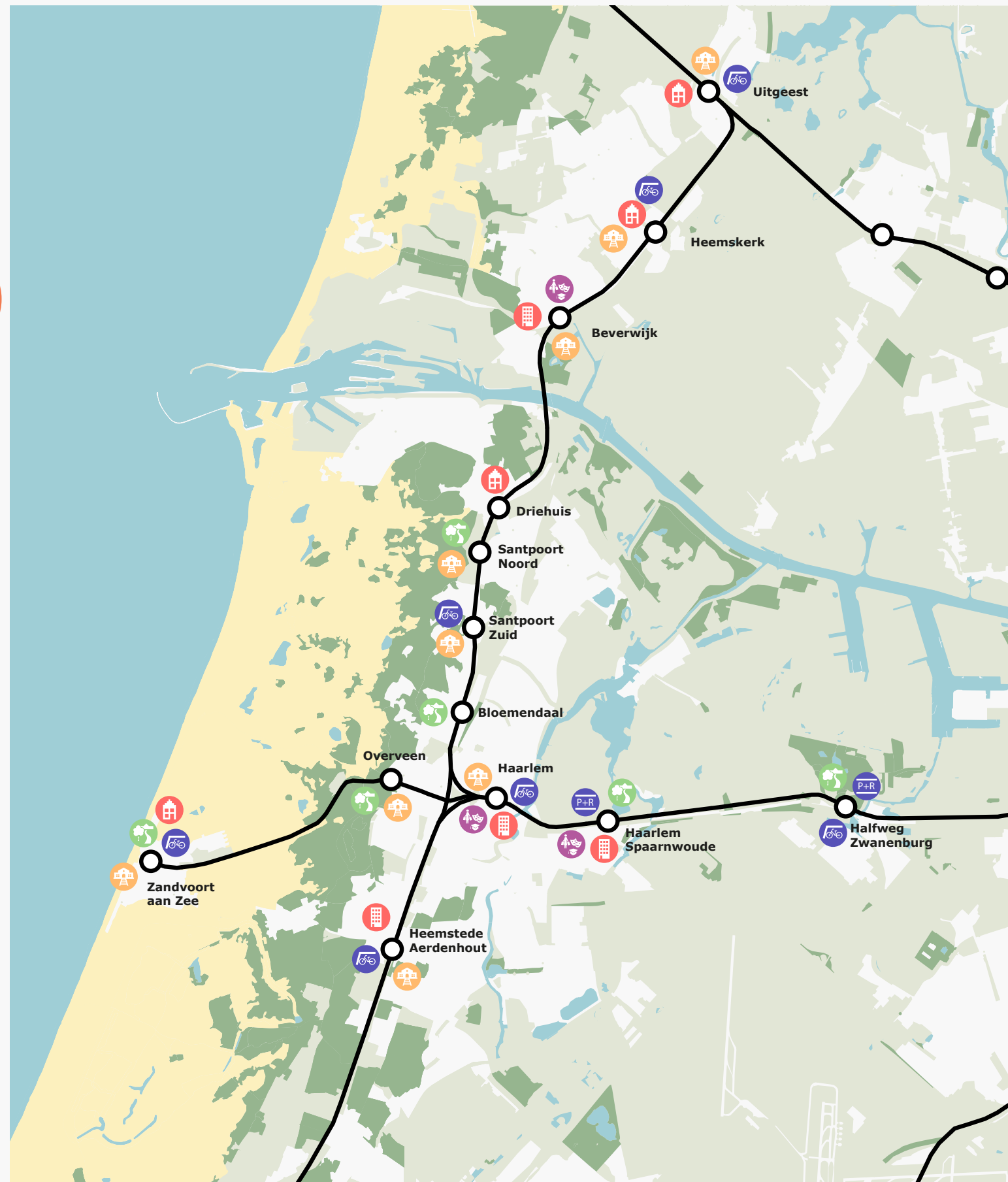
Voorgaande trends en opgaven hebben invloed op de OV-knooppunten. Vanuit dit actieprogramma kunnen we bijdragen aan oplossingen door:

- Zoveel mogelijk binnenstedelijk en nabij OV-knooppunten te bouwen.
- Het vervoer van- en naar de OV-knooppunten zo snel en comfortabel mogelijk te maken.
- De 'tegenspits' te versterken door in te zetten op functiemenging nabij OV-knooppunten.
- Bezoekers van natuur- en recreatieve bestemmingen via het OV naar de regio te trekken.
- Stationsgebieden zoveel mogelijk te verduurzamen en te vergroenen.

Een vertaalslag van deze opgaven naar de individuele OV-knooppunten is te zien in het figuur hiernaast. Op deze kaart is in samenspraak met betrokken partijen een selectie gemaakt van de belangrijkste opgaven per OV-knooppunt. De opgaven zijn in verschillende categorieën ingedeeld (zie legenda).

Legenda

-  Woningbouw - klein
-  Woningbouw - groot
-  Functiemenging
-  Verbetering ruimtelijke kwaliteit stationsgebied
-  Ontsluiting natuurgebieden via OV-knooppunten
-  Capaciteit P+R plaatsen
-  Uitbreiding fietsparkeren



Belangrijkste opgaven per OV-knooppunt

2 TRENDS EN OPGAVEN

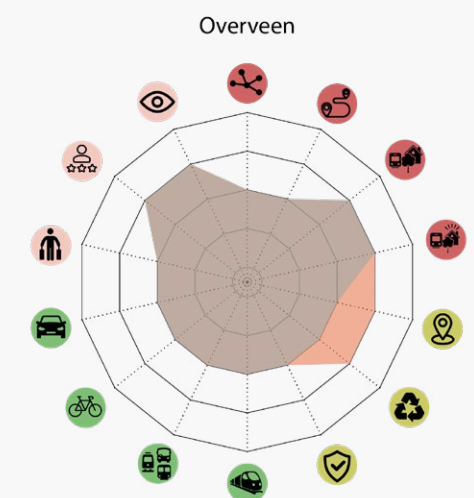
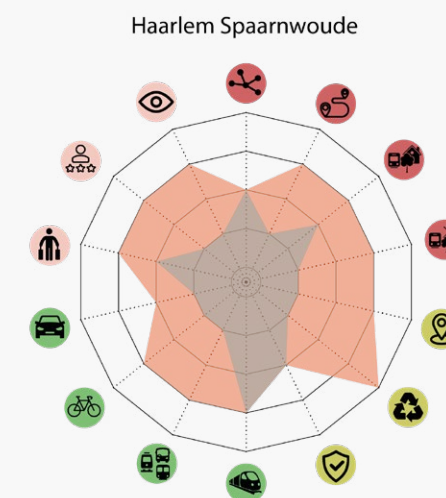
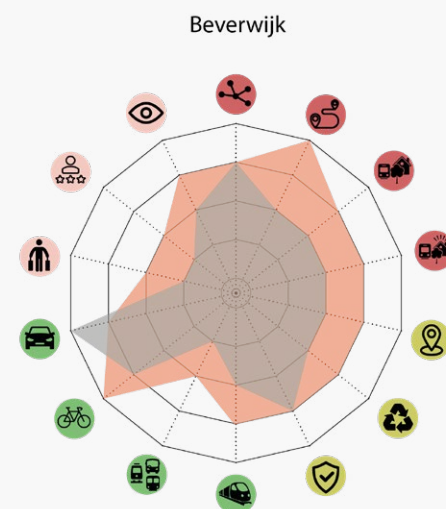
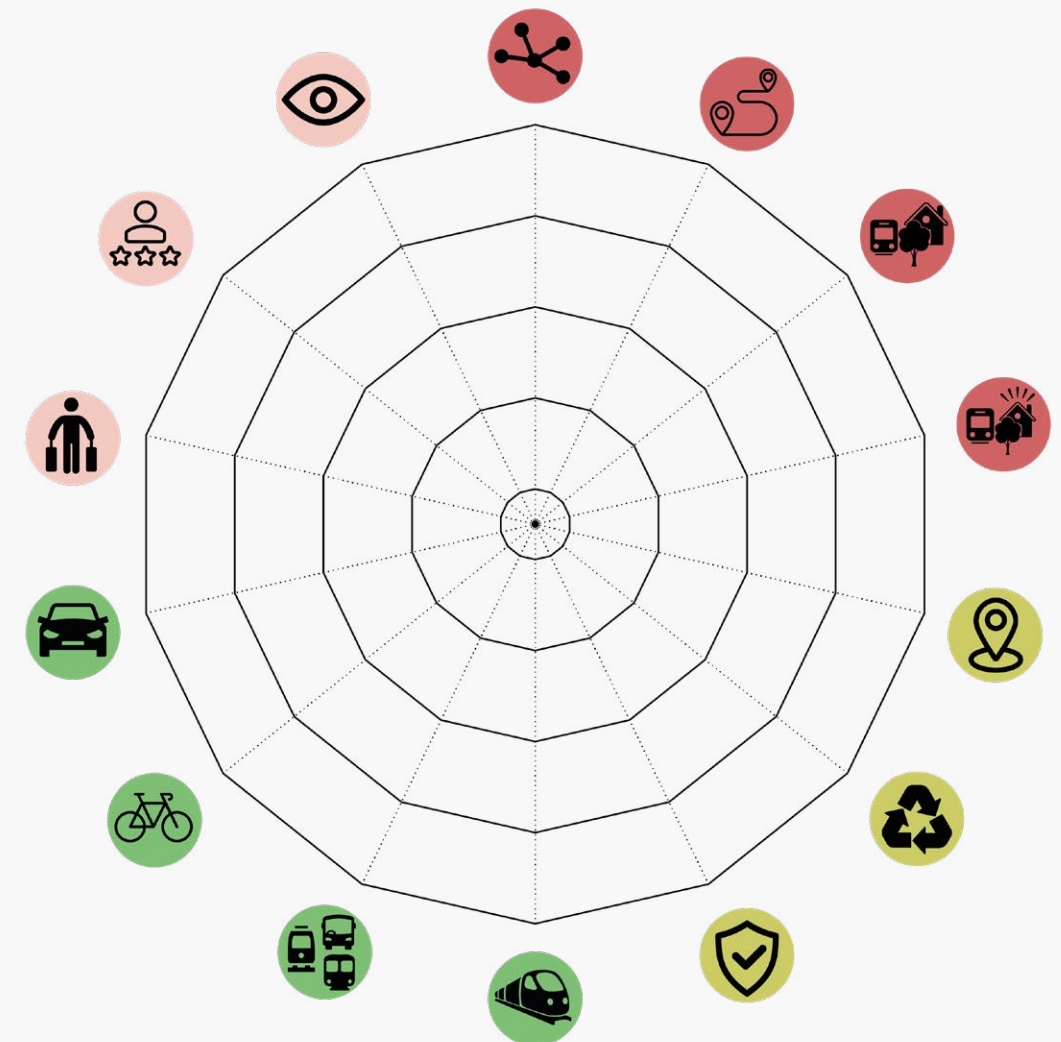
Huidige versus gewenste situatie

Voor alle OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland is een handelingsperspectief opgesteld met de betreffende gemeente, de provincie Noord-Holland, NS en ProRail. De uitkomsten zijn op deze en de volgende pagina weergegeven. Het handelingsperspectief is een van de instrumenten om gezamenlijk de huidige en toekomstige situatie van een OV-knooppunt in kaart te brengen. Andere instrumenten zijn te vinden op het [Kennisportaal OV-knooppunten](#) van de Provincie Noord-Holland.

Met het handelingsperspectief kan een integraal beeld worden verkregen over het functioneren van het OV-knooppunt in zijn omgeving, bijvoorbeeld over de omgevingskwaliteit, veiligheid, aanwezige voorzieningen en de tevredenheid van de reizigers. Als de huidige en gewenste situatie uiteenlopen kan dat het startpunt vormen voor gesprek tussen betrokken partijen voor verdiepend onderzoek en het mogelijk in gang zetten van maatregelen om de OV-knoop op bepaalde punten te versterken. De methodiek van het handelingsperspectief gaat uit van de thema's 'plaats', 'OV-knoop', 'mobiliteit' en 'mens'. Bij ieder thema horen verschillende vragen.

- **Plaats**
 - Wat is de plek van het OV-knooppunt in het vervoersnetwerk?
 - Welke functies bevinden zich in de directe omgeving?
 - Hoeveel inwoners/arbeidsplaatsen/leerlingplaatsen zijn er bereikbaar in 15 minuten lopen?
 - Hoe ziet de directe omgeving van de knoop eruit?
- **OV-knoop**
 - Zit het knooppunt efficiënt en gebruiksvriendelijk in elkaar?
 - Voldoet de OV-knoop nu en in de toekomst aan de duurzaamheidsdoelstellingen?
 - Zijn er transferknooppunten?
- **Mobiliteit**
 - Hoeveel Intercity's en Sprinters stoppen op het OV-knooppunt?
 - Hoe is de bereikbaarheid van het OV-knooppunt per bus, tram en/of metro?
 - Wat is het aantal en de bezettingsgraad van de (on)bewaakte fietsparkeerplekken?
 - Wat is het aantal en de bezettingsgraad van de (on)betalde autoparkeerplekken?
- **Mens**
 - Passen de faciliteiten en voorzieningen bij de type reiziger (leeftijd en reismotief)?
 - Wat is het percentage reizigers dat een 7 of hoger geeft voor de OV-knoop?
 - Wat zeggen reizigers over de sociale veiligheid op deze knoop?

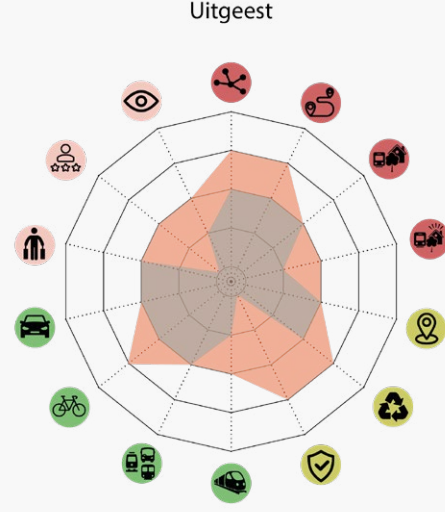
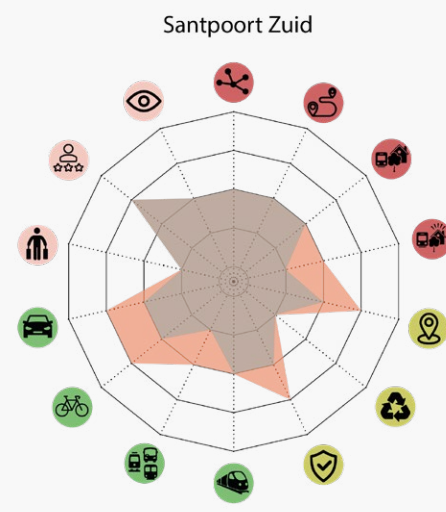
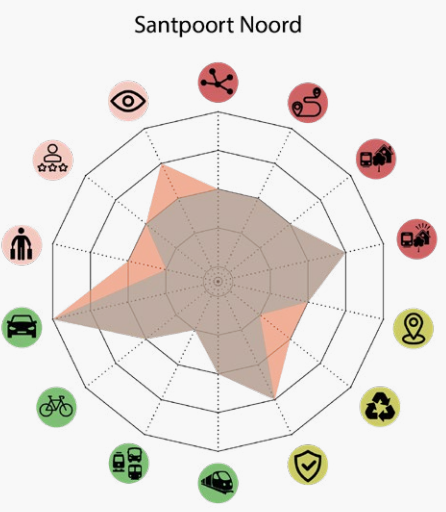
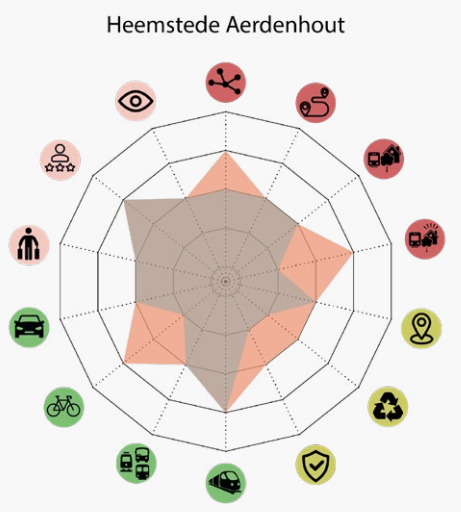
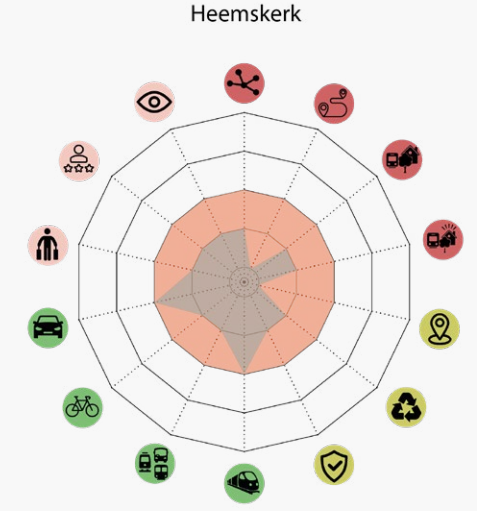
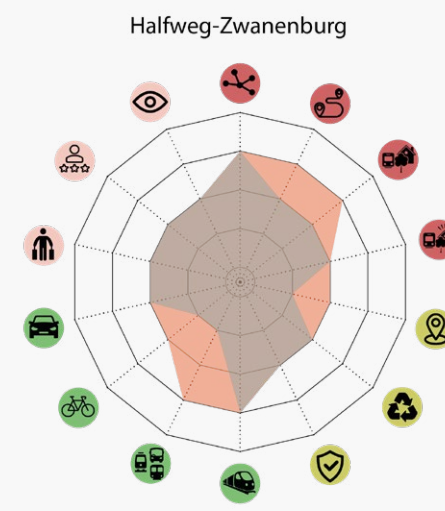
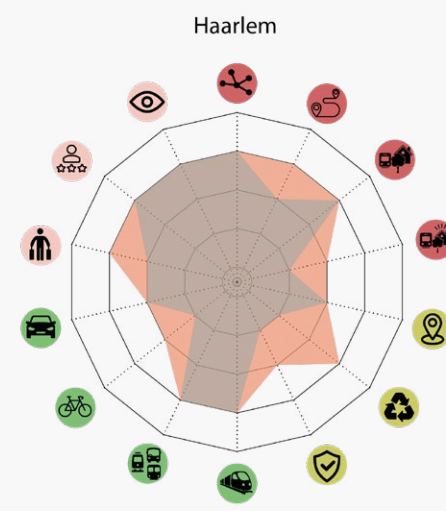
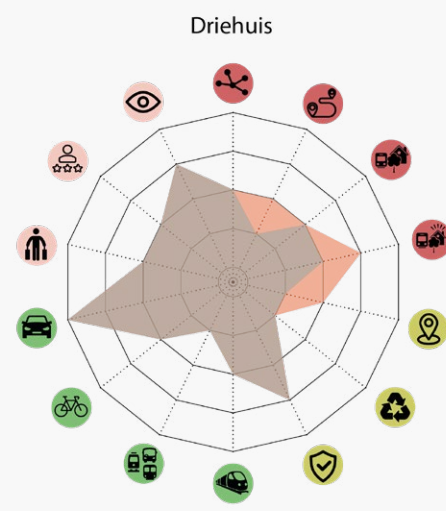
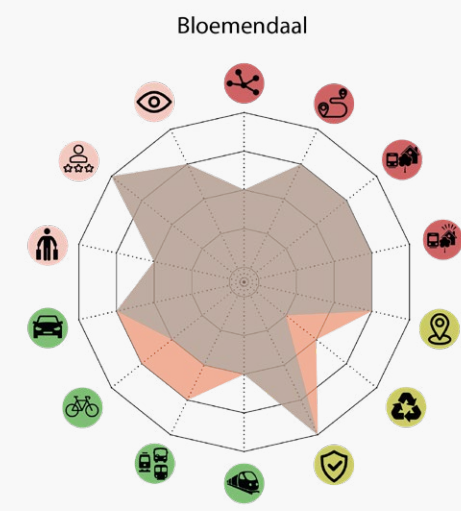
- Positie in het netwerk
- Bereikbaarheid en functiemenging
- Ligging in de omgeving
- Omgevingskwaliteit
- Knooppunt domeinen en hun positie en oriëntatie
- Duurzaamheidseisen
- Veiligheid knoop (transfer)
- Trein
- BTM
- Fiets (bewaakt en onbewaakt)
- Auto
- Type reizigers
- Klanttevredenheid
- Veiligheid sociaal





Huidige situatie

Toekomstige situatie

2 TRENDS EN OPGAVEN



Huidige situatie  Toekomstige situatie 

AMBITIE EN DOELEN



3

ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

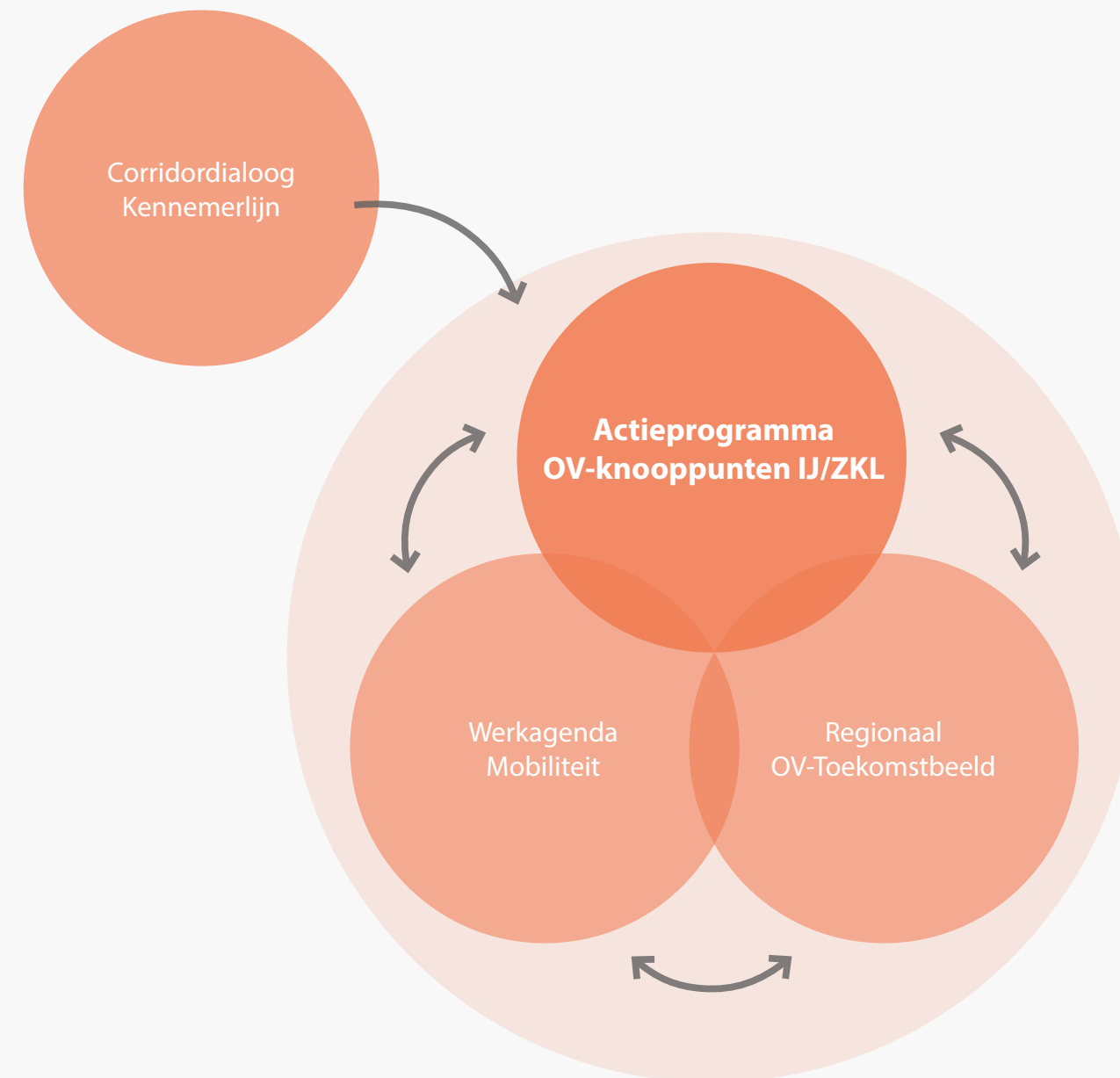
3 AMBITIE EN DOELEN

Bouwstenen voor dit actieprogramma

Dit actieprogramma OV-knooppunten bouwt, naast de in het vorige hoofdstuk genoemde regionale beleidsagenda's voor wonen, verstedelijking, toerisme en klimaat, voort op de volgende onderdelen:

- In de [Corridordialoog Kennemerlijn](#) is in 2017/2018 voor het spoortraject Haarlem-Uitgeest een gezamenlijke ontwikkelstrategie opgesteld. De opgedane kennis en inzichten nemen we mee en passen we toe in dit actieprogramma. Daarnaast is de scope verbreed met de OV-knooppunten Heemstede-Aerdenhout, Zandvoort, Overveen, Haarlem Spaarnwoude en Halfweg-Zwanenburg.
- In de [Werkagenda Mobiliteit 2021-2023](#) ligt de focus voor IJmond en Zuid-Kennemerland op het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer en het gebruik van de (elektrische) fiets. In dit actieprogramma bouwen we voort op een van de doelstellingen van de Werkagenda Mobiliteit: de doorontwikkeling van het OV als ruggengraat van het regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten.
- In het [Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040](#) hebben de regio's Noord-Holland en Flevoland zich eind 2019 uitgesproken dat een schaa sprong in het openbaar vervoer nodig is om zowel bereikbaarheidsknelpunten op te lossen als de mogelijkheid te bieden om duurzaamheidsdoelen te realiseren. Het geschetste eindbeeld nemen we als vertrekpunt mee in dit actieprogramma.

De uitwerking van het Regionaal OV-Toekomstbeeld en de Werkagenda Mobiliteit vindt plaats in het ambtelijk en bestuurlijk Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB). De voortgang van dit actieprogramma wordt besproken in het ambtelijk en bestuurlijk overleg OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland. Over de samenhang tussen deze trajecten vindt regelmatig afstemming plaats.



3 AMBITIE EN DOELEN

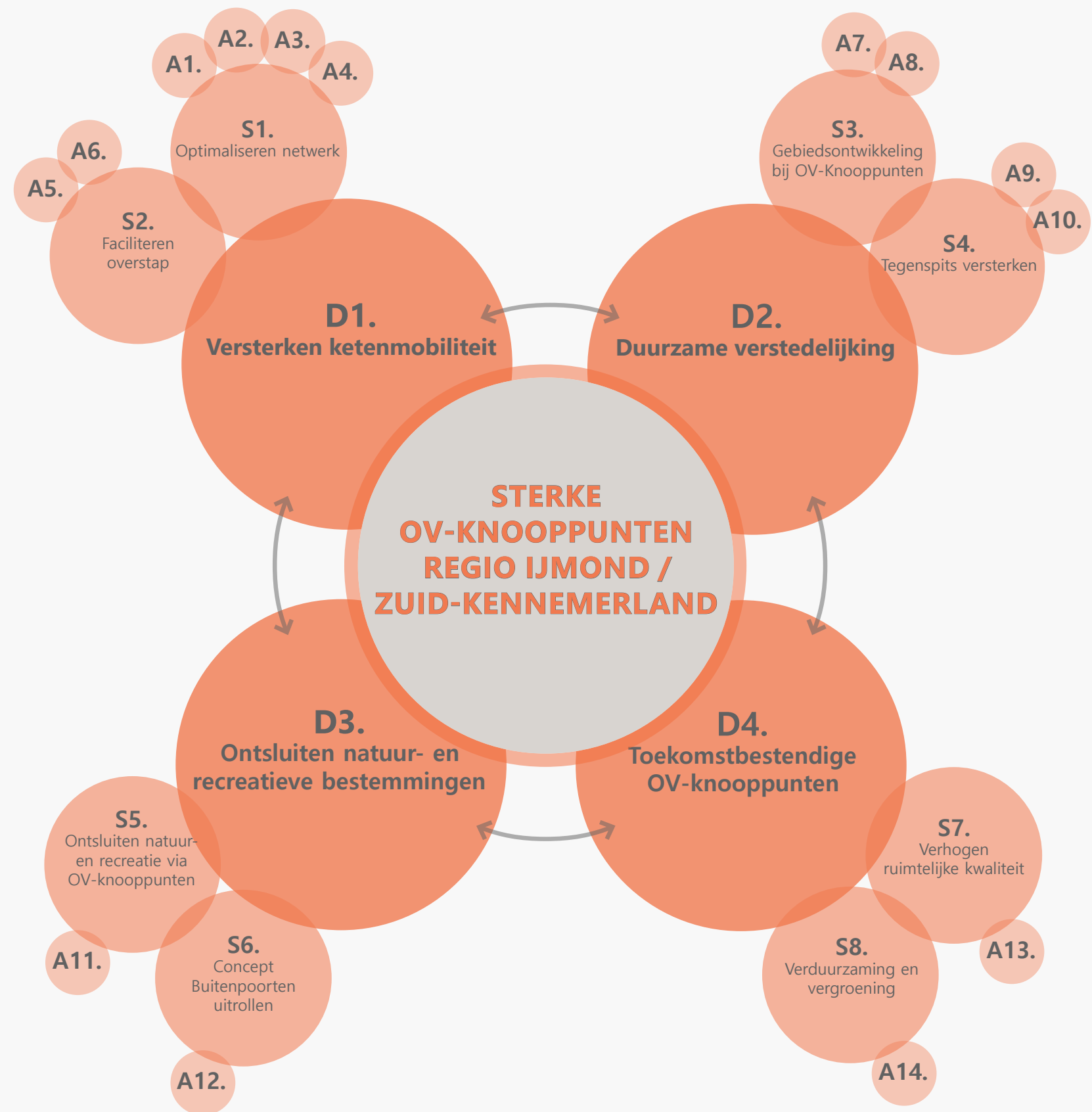
Gezamenlijke ambitie

Doel van onze samenwerking is het versterken en in samenhang ontwikkelen van de OV-knooppunten. In dit actieprogramma leggen we de nadruk op de ruimtelijke ontwikkeling door het realiseren van meer woningen, bedrijven en voorzieningen bij aantrekkelijke en duurzame stationsgebieden en het faciliteren van een soepele deur-tot-deur reis voor de reiziger.

STERKE OV-KNOOPPUNTEN PASSEND BIJ HET REGIONAAL MOBILITEITSSYSTEEM IN DE REGIO IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

Om bovenstaande ambitie waar te kunnen maken hebben we ons de volgende samenhangende doelen voor 2030 gesteld:

- D1. Deur-tot-deur reis verbeteren (ketenmobiliteit):** in 2030 is het reizen in de 'first and last mile' van- en naar de OV-knooppunten snel, comfortabel en toegankelijk.
- D2. Knooppuntomgeving slim benutten (duurzame verstedelijking):** in 2030 is de corridor versterkt door in te zetten op meer woningen, bedrijven en voorzieningen nabij de OV-knooppunten.
- D3. Bereikbaarheid vergroten van recreatie- en natuurgebieden:** in 2030 is het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen toegenomen.
- D4. Toekomstbestendige OV-knooppunten:** in 2030 is de leefomgeving op en rondom de OV-knooppunten veilig, aantrekkelijk en duurzaam.



ACTIES

4

ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

D1. VERSTERKEN KETENMOBILITEIT

Ons gezamenlijke doel willen we bereiken door op de OV-knooppunten te zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen, de benodigde capaciteit voor P+R te onderzoeken en de aansluiting van de bus op de OV-knooppunten te optimaliseren. Daarnaast verbeteren we de verbinding van de OV-knooppunten met de omgeving door te onderzoeken hoe we de directe ontsluiting, zoals tunnels en oversteekplaatsen, en de aansluiting op fiets- en wandelroutes kunnen verbeteren.

In 2030 is het reizen in de 'first and last mile' van- en naar de OV-knooppunten snel, comfortabel en toegankelijk.

S1.

Faciliteren van een comfortabele en snelle overstap tussen verschillende vervoersmiddelen op de OV-knooppunten

A1.

Opstellen van een aanpak voor voldoende fietsparkeervoorzieningen op de OV-knooppunten

A2.

Kennis uitwisselen over de effecten van nieuwe vormen van deelmobiliteit, zoals elektrische scooters en steps, op de OV-knooppunten

A3.

Onderzoeken van benodigde parkeerplekken op de P+R-locaties en afstemming over regulering

A4.

Optimaliseren aansluiting bus en (toekomstige) HOV-netwerken op de OV-knooppunten waar dit mogelijk en vervoerkundig wenselijk is

S2.

Optimaliseren van het netwerk binnen 1.200 meter van- en naar de OV-knooppunten

A5.

Onderzoeken hoe de verbinding van de OV-knooppunten met de omgeving, bijvoorbeeld via een onderdoorgang of oversteekplaats, kan worden verbeterd.

A6.

Optimaliseren van de aansluiting van de OV-knooppunten op het regionale wandel- en fietsnetwerk en de routes van- en naar de belangrijkste bestemmingen binnen 1.200 meter van de OV-knooppunten

ACTIE 1 UITGELICHT

Alle acties zijn toegelicht in de bijlage van dit actieprogramma.

Het doel van actie 1 is tweeledig.

- 1) In 2030 is op de OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland voldoende en toekomstbestendig aanbod van onbewaakte en bewaakte fietsparkeerplekken om comfortabel en snel over te kunnen stappen van en naar de trein.
- 2) We versnellen de realisatie van extra fietsparkeerplekken bij de OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland door huidige processen waar mogelijk te optimaliseren.

Om het eerste doel te bereiken doorlopen we de volgende stappen:

- a. Gezamenlijk brengen we het aanbod van onbewaakte en bewaakte fietsparkeerplekken op de OV-knooppunten in kaart, afgezet tegen de huidige bezettingsgraad en de verwachte behoefte voor 2030.
- b. Gemeenten waar capaciteitsknelpunten optreden initiëren een intakegesprek met ProRail om te bepalen wat er precies nodig is.
- c. De gemeente waar een knelpunt optreedt stelt samen met betrokken partijen een plan van aanpak op inclusief de bekostiging van de beoogde uitbreiding. Bij acties waarbij een intensievere bijdrage van ProRail verwacht wordt, is een opdracht van de gemeente nodig.
- d. Na instemming van alle partijen monitoren we de voortgang van de uitvoering.

Om het tweede doel te bereiken doorlopen we de volgende stappen:

- e. We inventariseren lopende processen voor onderzoek naar- of realisatie van - extra fietsparkeerplekken op de OV-knooppunten. Loopt het proces soepel of is versnelling gewenst? Hoe kunnen we dat gezamenlijk voor elkaar krijgen?
- f. Tot slot wordt vanuit het Programma Fietsparkeren door ProRail gewerkt aan een beknopt handboek/draaiboek voor gemeenten met betrekking tot fietsparkeren bij OV-knooppunten. De uitkomsten worden gedeeld met alle betrokken partijen.



Fietsparkeeropgave bij station Heemstede-Aerdenhout



Fietsparkeeropgave bij station Haarlem

D2. DUURZAME VERSTEDELIJING

Ons gezamenlijke doel willen we bereiken door nabij kansrijke OV-knooppunten in te zetten op gemengde woon-werkgebieden. Daarnaast willen we een aanpak opstarten om publieksaantrekkende functies, zoals onderwijslocaties en recreatieve bestemmingen, toe te voegen bij deze OV-knooppunten. Tot slot monitoren we het aandeel woningbouw nabij de OV-knooppunten en onderzoeken we de benodigde parkeernorm bij nieuwe ontwikkelingen in de buurt van de OV-knooppunten.

In 2030 is de corridor versterkt door in te zetten op meer woningen, bedrijven en voorzieningen nabij de OV-knooppunten.

S3.

Tegenspits op de corridor versterken door het vergroten van de economische activiteit en het aantrekken van publieksaantrekkende functies nabij OV-knooppunten

A7.

Ontwikkelen van gemengde woon-werkgebieden met voldoende ruimte voor kennisintensieve bedrijvigheid nabij kansrijke OV-knooppunten

A8.

Opstarten van een aanpak om publieksaantrekkende functies zoals onderwijslocaties en recreatieve bestemmingen toe te voegen nabij kansrijke OV-knooppunten

S4.

Het landschap beschermen en het OV-gebruik stimuleren door de woonopgave zoveel mogelijk binnenstedelijk en nabij OV-knooppunten te realiseren

A9.

Monitoren aandeel woningbouw nabij OV-knooppunten conform afspraak Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025

A10.

Onderzoeken hoe een Mobiliteitsprogramma van Eisen kan worden ingezet bij planontwikkeling nabij OV-knooppunten

ACTIE 7 UITGELICHT

Alle acties zijn toegelicht in de bijlage van dit actieprogramma.

Het doel van actie 7 is om in de omgeving van de meest kansrijke OV-knooppunten de werkfunctie en de werkgerelateerde ontmoetingsfunctie te versterken. Daarmee ontstaat er meer werkgelegenheid in de regio en kan de tegenspits op de corridor worden versterkt. Stationsomgevingen lenen zich uitstekend voor de ontwikkeling van duurzame, aantrekkelijke en levendige werklocaties met stapelbare werkfuncties. Voorbeelden daarvan zijn:

- **Haarlem.** In juli 2021 is de [integrale visie voor de transformatie van het stationsgebied](#) vastgesteld door de Haarlemse gemeenteraad. Een van de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het stationsgebied is dat er ruimte komt voor werkfuncties. Een belangrijk onderdeel daarvan is de herontwikkeling van de gebouwen Beresteyn en Beynes met een gemengd programma.
- **Haarlem Spaarnwoude.** Samen met een brede alliantie hebben de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland in 2019 de [Ontwikkelvisie 'Haarlem Oostpoort. De nieuwe stadsentree van Haarlem'](#) opgesteld. Doel van deze toekomstvisie is om van het stationsgebied een aantrekkelijke en bereikbare stadsentree van de stad Haarlem te maken; een gemengd stedelijk woon- en werkgebied met diverse voorzieningen in een groene en duurzame leefomgeving. Daarmee kunnen we woningen en werkgelegenheid op een bereikbare plek realiseren en zo optimaal gebruikmaken van de bestaande ruimte in stedelijk gebied.
- **Beverwijk.** De gemeente Beverwijk heeft eind 2020 verkend wat de kansen en mogelijkheden zijn om het Spoorzonegebied te (her)ontwikkelen naar een duurzaam en prettig leefbaar gebied waar gewoond en gewerkt wordt. Ingezet wordt op het toevoegen van 10.000 woningen en 5.000 extra arbeidsplaatsen. In april 2021 omarmde de gemeenteraad de [Verkenning Spoorzone](#). Verder verkennende stappen worden de komende periode gezet.
- **Zandvoort aan Zee.** Zandvoort is de enige badplaats met een treinstation in Nederland, op een half uur reizen vanaf Amsterdam, waardoor werken met uitzicht op zee binnen handbereik ligt. Dit sluit aan bij de behoefte van bedrijven, de zakelijke bezoeker en talent. De horeca speelt hier al op in, maar er lijkt in Zandvoort een goede voedingsbodem aanwezig voor meerdere flexwerkplek-concepten met een zakelijk karakter en vergaderfaciliteiten, zoals opgenomen in de gemeentelijke [Economische Visie](#).

Vervolgstappen

Om ons doel te bereiken, brengen we de komende periode in beeld welke factoren een rol spelen voor de vestiging van kennisintensieve bedrijven en ontmoetingsplekken (de "habitat") in de stationsomgeving. Wat zijn bepalende (ruimtelijke) randvoorwaarden, waar komt deze doelgroep vandaan en hoe reizen zij van/naar werk? Vervolgens creëren we in voorgenoemde gebieden de juiste voorwaarden waardoor de potentiële plekken ook daadwerkelijk benut worden. Hiervoor maken wij gezamenlijk een plan van aanpak.



D3. ONTSLUITEN NATUUR- EN RECREATIEVE BESTEMMINGEN

Ons gezamenlijke doel willen we bereiken door een aanpak op te starten om het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen te stimuleren. Daarnaast willen we het concept Buitenpoorten toepassen op de -voor dit concept- meest kansrijke OV-knooppunten. Hierbij benutten we de ervaringen die zijn opgedaan bij een eerdere pilot op station Santpoort-Noord.

In 2030 is het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen toegenomen

S5.

Treingebruik in daluren verhogen door natuur- en recreatiegebieden via de OV-knooppunten beter bereikbaar te maken

A11.

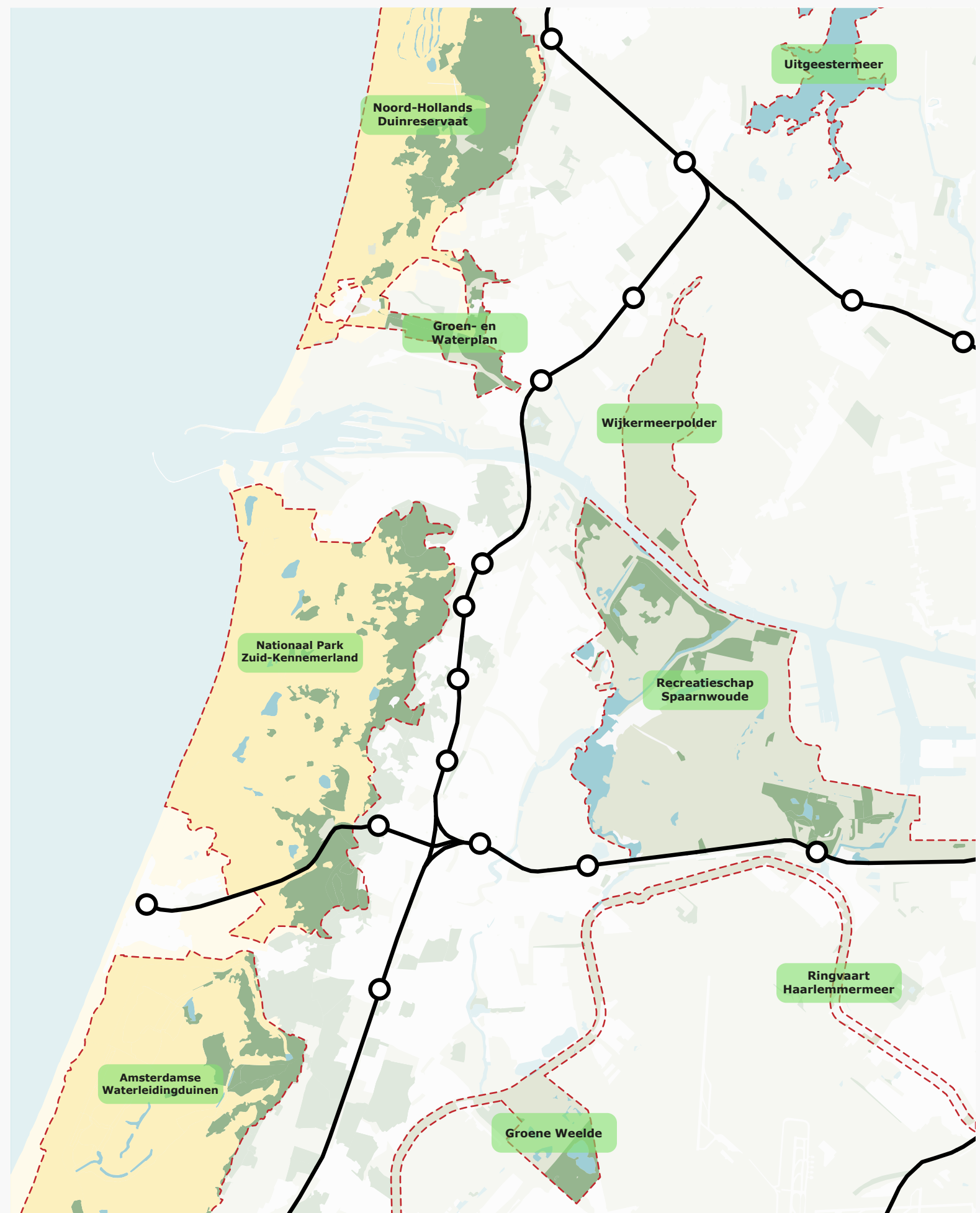
Opstarten van een aanpak om het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen te stimuleren

S6.

Handboek Buitenpoorten toepassen op de -voor dit concept- meest kansrijke OV-knooppunten

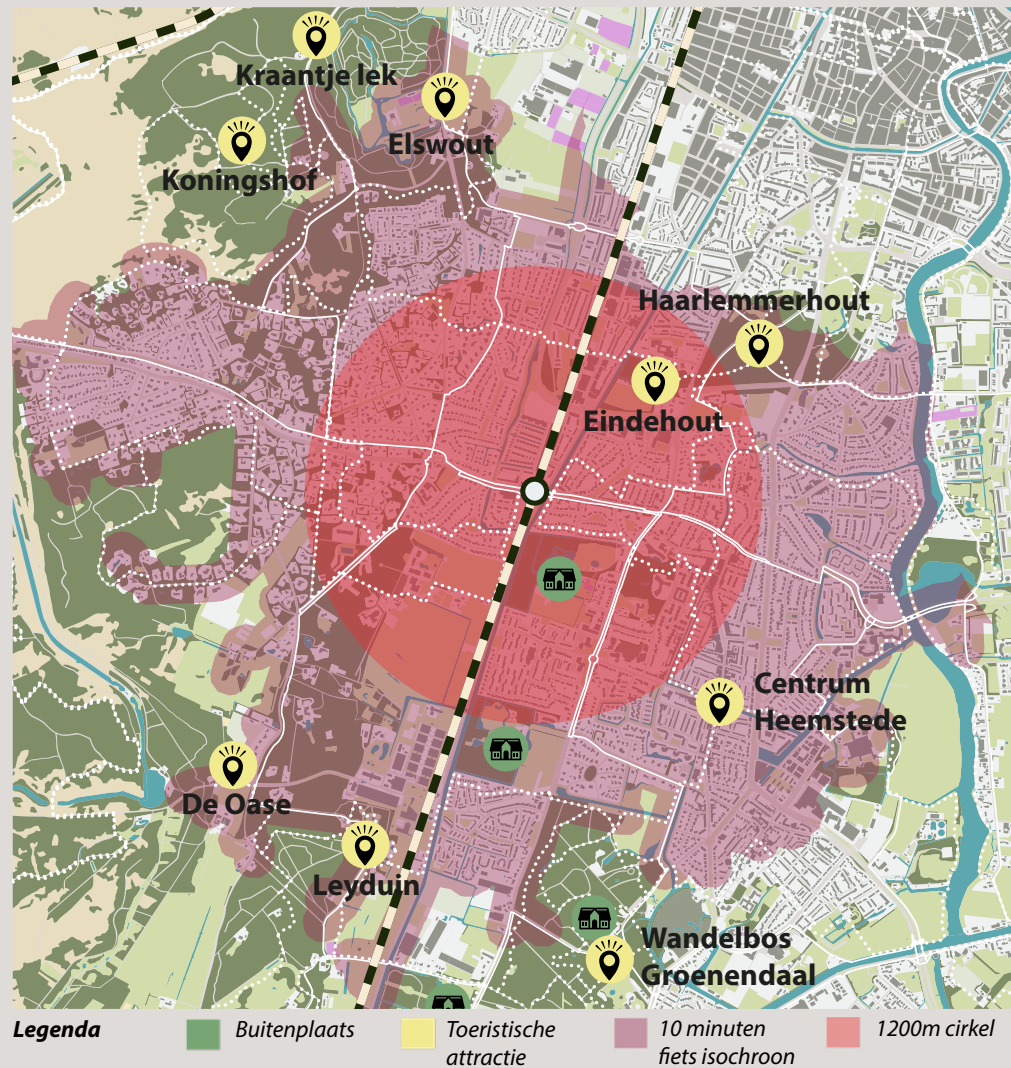
A12.

Ontwikkelen van de meest kansrijke OV-knooppunten tot een toegangspoort tot het landschap



Natuur- en recreatiegebieden langs de corridor

D3. ONTSLUITEN NATUUR- EN RECREATIEVE BESTEMMINGEN



ACTIE 11 UITGELICHT

Alle acties zijn toegelicht in de bijlage van dit actieprogramma.

Het doel van actie 11 is recreatieve bezoekers in de daluren doordeweeks via het OV naar hun bestemming laten reizen door de OV-knooppunten beter te benutten. De eerste vier stappen om te komen tot de gewenste aanpak zijn in de afgelopen periode gezet.

Stap 1. De natuur- en recreatiegebieden langs de corridor zijn in beeld gebracht (zie afbeelding op de vorige pagina).

Stap 2. Alle betrokken gemeenten stelden een top-5 op van de recreatieve en culturele bestemmingen binnen 10 minuten fietsen vanaf het station. Daarbij is een onderverdeling gemaakt in stedelijk gebied, stedelijke bestemming, groengebied en natuurplekken.

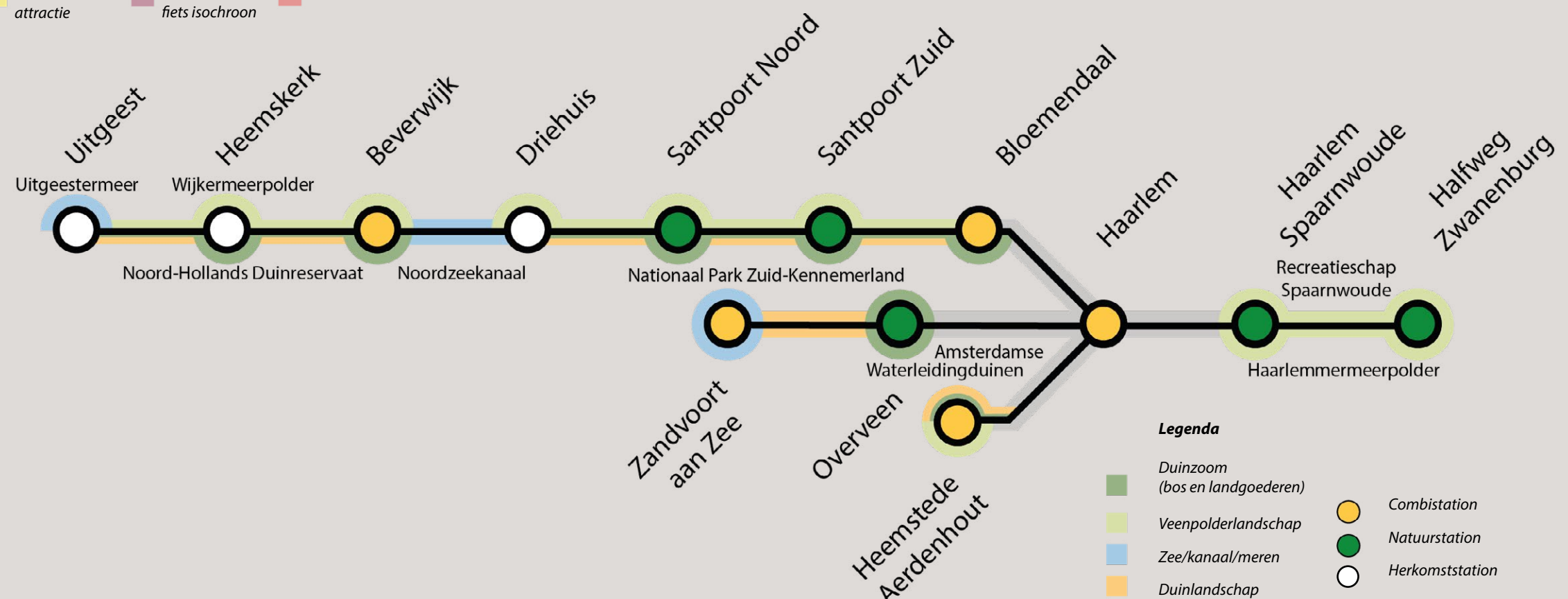
Stap 3. We hebben de stations onderverdeeld in drie type stations. Deze indeling maakt de corridor als geheel herkenbaar, waarbij ieder station een eigen profiel heeft. Dit kan het vertrekpunt zijn voor een gezamenlijke promotiestrategie. De onderverdeling is:

- Combistation – een station vanwaar zowel culturele bestemmingen als natuurbestemmingen te bereiken zijn.
- Natuurstation – een station dat ligt in een natuurlijke omgeving en vanwaar voornamelijk natuurbestemmingen te bereiken zijn.
- Herkomststation – een station waarbij de nadruk ligt op de woonfunctie in de stationsomgeving.

Stap 4. We hebben ter illustratie voor één van de stations, in dit geval Heemstede-Aerdenhout, een uitsnede gemaakt waarbij zowel de belangrijkste recreatieve bestemmingen als het fiets- en wandelnetwerk in beeld zijn gebracht (zie afbeelding hiernaast).

Vervolgstappen

1. Nulmeting/onderzoek naar hoe (rijrichting) en wanneer (tijdstip) de huidige bezoekers van de recreatieve bestemmingen langs de corridor gebruikmaken van de OV-knooppunten.
2. De mogelijkheden voor fysieke en/of digitale promotie onderzoeken. Hoe kunnen we zorgen dat ook de informatie over de bestemmingen en OV-knooppunten zowel fysiek als digitaal beter vindbaar en toegankelijk is?
3. Inventariseren marketingorganisaties in de regio voor het ontwikkelen van zowel de fysieke als digitale middelen. Vervolgens worden experts betrokken bij de plannen voor kaarten, promotie en gezamenlijke producten op de OV-knooppunten.
4. Uitvoeringsplan opstellen voor de promotie van het reizen per OV naar de top-5 van de recreatieve en culturele bestemmingen binnen 10 minuten fietsen vanaf het station.



D4. TOEKOMSTBESTENDIGE OV-KNOOPPUNTEN

Door in de stationsomgeving de juiste ingrepen te doen kunnen de OV-knooppunten onderdeel worden van, en bijdragen aan, een veilige, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving. Om dit gezamenlijke doel te bereiken brengen we de basis op orde en verkennen we gewenste faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten, zoals een toilet, drink- en/of eetgelegenheid, beschutte wachtruimte of watertappunt. Tot slot zetten we in op verduurzaming en vergroening door te onderzoeken welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen het lokaal en regionaal overheidsbeleid en de duurzaamheidsprogramma's van NS en ProRail.

In 2030 is de leefomgeving op en rondom de OV-knooppunten veilig, aantrekkelijk en toekomstbestendig.

S7.

Het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit op en rondom de OV-knooppunten door de basis op orde te brengen

A13.

Verkennen van gewenste faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten, zoals een toilet, drink- en/of eetgelegenheid, beschutte wachtruimte en watertappunt

S8.

Verduurzaming en vergroening op en rondom de OV-knooppunten

A14.

Onderzoeken welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen enerzijds het gemeentelijk en provinciaal duurzaamheidsbeleid en anderzijds de duurzaamheidsprogramma's van NS en ProRail

ACTIE 14 UITGELICHT

Alle acties zijn toegelicht in de bijlage van dit actieprogramma.

Het doel van actie 14 is om gezamenlijk kansen te identificeren om stations(gebieden) te verduurzamen. Op en rondom het station hebben ProRail en NS Stations ieder eigen duurzaamheidsdoelstellingen en programma's op het gebied van energie, materialen en biodiversiteit. Ook gemeenten hebben veelal beleidsambities om (stations) gebieden te verduurzamen en/of klimaatadaptief in te richten. We starten met kennisuitwisseling door het organiseren van enkele workshops. Vervolgens stellen we een kansenkaart op welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen enerzijds het gemeentelijk en provinciaal duurzaamheidsbeleid en anderzijds de duurzaamheidsprogramma's van NS en ProRail. Tot slot maken we een vertaalslag van de kansenkaart naar nieuwe en/of bestaande projecten per OV-knooppunt.

Duurzaamheidsplan ProRail

In ieder project en in iedere ontwikkeling is duurzaamheid onderdeel van de opgave. Een voorbeeld hiervan is dat bij het plaatsen van de liften bij station Driehuis sedum op de daken van de stationstoegangen is geplaatst. Een ander voorbeeld is dat bij de aanstaande renovatie van station Uitgeest materialen worden hergebruikt, er zonnepanelen op de traverse komen en er wordt zoveel mogelijk wordt vergroend.

In 2030 wil ProRail:

- energieneutraal zijn (opwek = groter of gelijk aan verbruik);
- in projecten een reductie van de Milieukostenindicator van 50% (t.o.v. 2015) realiseren en is 50% van de materialen in projecten secundair;
- dat alle werkzaamheden (beheer en projecten) leiden tot behoud of toename van biodiversiteit.

Duurzaamheidsprogramma NS Stations

NS wil met haar gebouwen bijdragen aan het [Parijs-akkoord](#). Als grote vastgoedeigenaar kan NS (flink) verschil maken en bijdragen aan de gestelde doelstellingen. NS richt zich daarbij op energie efficiëntie, inzet van eigen assets voor de opwek van duurzame energie en het inkopen van groene energie. In de ontwikkeling van stations, gebouwen en gebieden houdt NS rekening met de gevolgen van klimaatverandering en bij renovatie en verbouwprojecten wordt zoveel mogelijk circulair gebouwd.

Duurzaamheidsdoelstellingen van NS zijn:

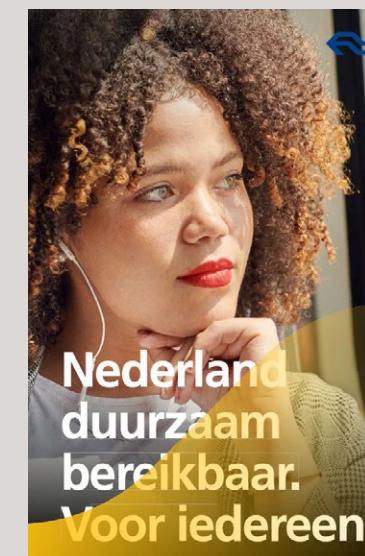
- We gebruiken 80% minder aardgas in 2030, energie voor facilitair & tractie is fossielvrij in 2040.
- In 2030 kopen we circulair in, (her)gebruiken we onze materialen maximaal en hebben we geen afval meer op kantoren, werkplaatsen en treinen.
- In 2050 draagt NS positief bij aan de biodiversiteit, gezondheid, klimaatverandering en -adaptatie.



Duurzaam Spoor

ProRail

[Meerjarenplan duurzaamheid ProRail](#)



[NS strategie 'Nederland duurzaam bereikbaar'](#)

SAMENWERKING EN MONITORING



5

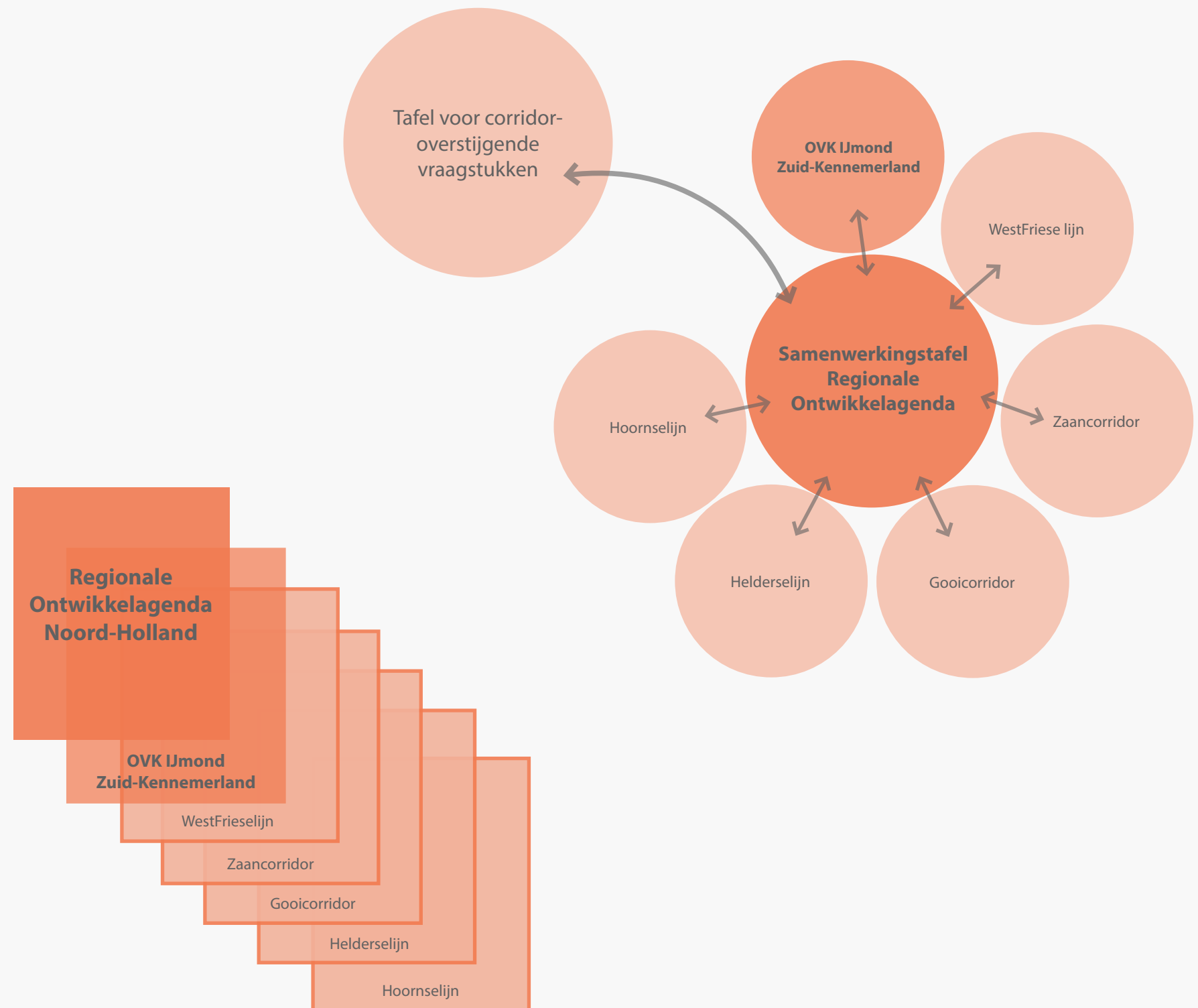
**ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND**

5 SAMENWERKING EN MONITORING

Samenwerkingsafspraken

De volgende, gezamenlijk gemaakte afspraken moeten bijdragen aan het realiseren van de gedeelde ambitie:

1. De betrokken partijen vormen het samenwerkingsnetwerk OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland, nemen besluiten over de uitvoering van dit actieprogramma in gezamenlijkheid en zijn gezamenlijk verantwoordelijk dat de gedeelde ambitie bereikt wordt.
2. De voortgang van het actieprogramma bespreken we elk kwartaal in een ambtelijk overleg (AO) en halfjaarlijks, of in een latere fase jaarlijks, in een bestuurlijk overleg (BO). Het BO kan gekoppeld worden aan een werkbezoek.
3. Per actie neemt een partij de rol van trekker op zich. Diegene initieert verdere uitwerking van de actie, mogelijk samen met andere partijen, bewaakt de voortgang van de actie en koppelt de resultaten ambtelijk en bestuurlijk terug.
4. Een procesmanager van de provincie Noord-Holland bewaakt de voortgang van de gehele corridor. De procesmanager bereidt het BO voor, organiseert het AO en zit dit overleg voor, onderhoudt de contacten met de trekkers en stelt voortgangsrapportages op. De procesmanager bewaakt ook de samenhang tussen de acties.
5. De rol van bestuurlijke ambassadeur wordt door het BO per bestuurstermijn vastgesteld. Voor de eerste termijn wordt deze rol ingevuld door mevrouw B. van den Berg (wethouder Beverwijk, namens regio IJmond) en mevrouw N. Mulder (wethouder Heemstede, namens regio Zuid-Kennemerland). Zij zijn het externe gezicht van onze samenwerking en hebben specifiek een rol om de samenwerking in de corridor levendig te houden (zie voor invulling volgend punt).
6. Dit actieprogramma is één van de regionale actieprogramma's voor OV-knooppunten in Noord-Holland. Samen vormen deze actieprogramma's de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. De bestuurlijk ambassadeurs nemen deel aan de Samenwerkingstafel waar periodiek corridor-overstijgende vraagstukken besproken worden zoals samenhang woningbouw/OV, ketenmobiliteit en spreiding van reizigers. Daarnaast kunnen onderwerpen als netwerk vitaliteit en mogelijke belangentegenstelling tussen partijen aan de orde komen.



5 SAMENWERKING EN MONITORING

Monitoren voortgang

In de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland gaan we werken met overkoepelende voortgangsrapportages. De voortgang monitoren we aan de hand van een stoplichtmodel waarin iedere actie groen, oranje of rood kleurt. Belangrijk hierbij is dat een oranje of rood stoplicht gekoppeld wordt aan een hulpvraag. Dit is de start voor een gesprek over hoe een actie verder opgepakt kan worden.

We starten met een nulmeting. De benodigde cijfers worden opgehaald uit bestaande monitoringsinstrumenten zoals de monitor OV-knooppunten (provincie Noord-Holland), de stationsbelevingsmonitor (NS/ProRail) en gemeentelijk O&S-data. Waar nodig passen we bestaande monitoringsinstrumenten aan om onze gezamenlijke doelstellingen te kunnen meten.



Station Heemskerk



Onderdoorgang bij station Bloemendaal



Station Zandvoort aan Zee



Station Overveen



BIJLAGE



ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

ACTIES TOEGELICHT

Procesvoorstellen

In dit overzicht zijn alle acties uit dit actieprogramma uitgewerkt in procesvoorstellen. Deze voorstellen vormen het startpunt voor het vervolg en kunnen periodiek worden aangescherpt en/of bijgesteld. Er is gekozen voor een gefaseerde start van de acties waarbij prioritaire acties als eerste worden opgepakt (zie onderstaande tijdlijn).


De procesvoorstellen zijn volgens een vast stramen uitgewerkt:

1. Wat is het doel van de actie?
2. Wat houdt de actie in?
3. Welke organisaties zijn betrokken?
4. Welke partij bewaakt de voortgang van de actie?
5. Wat is de benodigde inzet van partijen?
6. Wat is de beoogde planning?

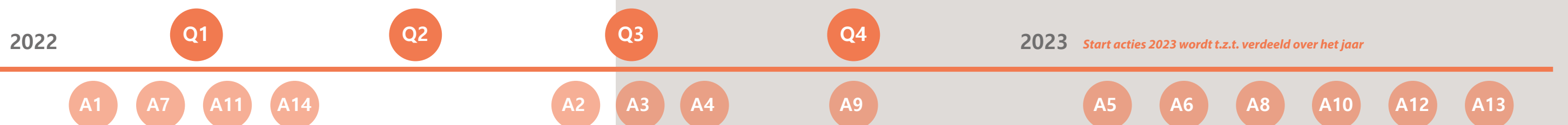
Trekkers voortgang

Per actie neemt een partij de rol van trekker op zich. Diegene initieert verdere uitwerking van de actie, mogelijk samen met andere partijen, bewaakt de voortgang van de actie en koppelt de resultaten ambtelijk en bestuurlijk terug. De trekker heeft daarmee vooral een procesrol om de actie samen met andere partijen verder te brengen. Bij de verdeling van de trekkers hebben betrokken partijen gezocht naar een balans waarbij iedere organisatie naar rato bijdraagt aan de gezamenlijk ambitie van dit actieprogramma.

Actie		Trekker(s) voortgang	Start actie	Type actie
Doel 1: Versterken ketenmobiliteit				
A1	Opstellen van een aanpak voor voldoende fietsparkeervoorzieningen op de OV-knooppunten	PNH samen met ProRail	Q1 2022	Planvorming en uitvoering
A2	Kennis uitwisselen over de effecten van nieuwe vormen van deelmobiliteit, zoals elektrische scooters en steps, op de OV-knooppunten	Heemstede samen met Haarlem	Q3 2022	Onderzoek en planvorming
A3	Onderzoeken van benodigde parkeerplekken op de P+R-locaties en afstemming over regulering	NS samen met Haarlemmermeer	Q3 2022	Onderzoek en afstemming
A4	Optimaliseren aansluiting bus en (toekomstige) HOV-netwerken op de OV-knooppunten waar dit mogelijk en vervoerkundig wenselijk is	PNH samen met Heemstede	Q3 2022	Onderzoek en afstemming
A5	Onderzoeken hoe de verbinding van de OV-knooppunten met de omgeving, bijvoorbeeld via een onderdoorgang of oversteekplaats, kan worden verbeterd	Beverwijk samen met ProRail	2023	Onderzoek en planvorming
A6	Optimaliseren van de aansluiting van de OV-knooppunten op het regionale wandel- en fietsnetwerk en de routes van- en naar de belangrijkste bestemmingen binnen 1.200 meter van de OV-knooppunten	Heemskerk samen met Uitgeest	2023	Onderzoek en planvorming
Doel 2: Duurzame verstedelijking				
A7	Ontwikkelen van gemengde woon-werkgebieden met voldoende ruimte voor kennisintensieve bedrijvigheid nabij kansrijke OV-knooppunten	Haarlem samen met Beverwijk	Q1 2022	Planvorming en uitvoering
A8	Opstarten van een aanpak om publieksaantrekkelijke functies zoals onderwijslocaties en recreatieve bestemmingen toe te voegen nabij kansrijke OV-knooppunten	Velsen samen met PNH	2023	Onderzoek en planvorming
A9	Monitoren aandeel woningbouw nabij OV-knooppunten conform afspraak Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025	PNH	Q4 2022	Monitoring en afstemming
A10	Onderzoeken hoe een Mobiliteitsprogramma van Eisen kan worden ingezet bij planontwikkeling nabij OV-knooppunten	Haarlemmermeer samen met PNH	2023	Onderzoek en planvorming
Doel 3: Ontsluiten natuur- en recreatieve bestemmingen				
A11	Opstarten van een aanpak om het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen te stimuleren	Zandvoort samen met Heemskerk	Q1 2022	Planvorming en uitvoering
A12	Ontwikkelen van de meest kansrijke OV-knooppunten tot een toegangspoort tot het landschap	PNH samen met Haarlem	2023	Planvorming en uitvoering
Doel 4: Toekomstbestendige OV-knooppunten				
A13	Verkennen van gewenste faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten, zoals een toilet, drink- en/of eetgelegenheden, beschutte wachtruimte en watertappunt	NS samen met ProRail	2023	Planvorming en uitvoering
A14	Onderzoeken welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen enerzijds het gemeentelijk en provinciaal duurzaamheidsbeleid en anderzijds de duurzaamheidsprogramma's van NS en ProRail	Bloemendaal samen met NS en ProRail	Q1 2022	Onderzoek en planvorming

 = prioritaire actie 2022 (start Q1)

TIJDLIJN START ACTIES





PROCESVOORSTEL 1

A1. Opstellen van een aanpak voor voldoende fietsparkeervoorzieningen op de OV-knooppunten

DOEL ACTIE

Het doel van deze actie is tweeledig (kwantitatief en procesmatig):

- 1) In 2030 is op de OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland voldoende en toekomstbestendig aanbod van onbewaakte en bewaakte fietsparkeerplekken om comfortabel en snel over te kunnen stappen van en naar de trein.
- 2) We versnellen de realisatie van extra fietsparkeerplekken bij de OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland door huidige processen waar mogelijk te optimaliseren.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

1. Kwantitatieve opgave fietsparkeren
 - a. Gezamenlijk in kaart brengen van het aanbod van onbewaakte en bewaakte fietsparkeerplekken op de OV-knooppunten afgezet tegen de huidige bezettingsgraad en de verwachte behoefte voor 2030.
 - b. Gemeenten waar capaciteitsknelpunten optreden initiëren een intakegesprek met ProRail om te bepalen wat er precies nodig is.
 - c. Betreffende gemeente stelt samen met betrokken partijen een plan van aanpak op incl. de bekostiging van de beoogde uitbreiding.
 - d. Na instemming van alle partijen monitoren we de voortgang van de uitvoering.
2. Proceskant uitvoeringsprogramma fietsparkeren
 - a. We inventariseren lopende processen voor onderzoek naar- of realisatie van - extra fietsparkeerplekken op de OV-knooppunten. Loopt het proces soepel of is versnelling gewenst? Hoe kunnen we dat gezamenlijk voor elkaar krijgen?
 - b. Tot slot wordt vanuit het Programma Fietsparkeren door ProRail gewerkt aan een beknopt handboek/draiboek voor gemeenten met betrekking tot fietsparkeren bij OV-knooppunten. De uitkomsten worden gedeeld met alle betrokken partijen.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

PNH, ProRail, NS, betreffende regiogemeenten

Trekker voortgang actie

PNH samen met ProRail

Benodigde inzet partijen

- Deze actie vraagt met name capaciteit van de gemeenten waar een fietsparkeeropgave is op een of meerdere OV-knooppunt(en).
- ProRail levert gevraagde informatie en denkt mee over de opgave. Bij acties waarbij een intensievere bijdrage van ProRail verwacht wordt, is een opdracht van de gemeente nodig.
- Het opstellen van een Handboek wordt door ProRail in het lopende programma Fietsparkeren opgepakt. De uitkomsten kunnen met het AO IJ/ZKL worden gedeeld.
- Kosten zullen met name in de projectuitvoeringsfase worden gemaakt. Uitvoeringskosten kunnen voor ieder project verschillen, afhankelijk van aard en omvang van de opgave. Voor de bekostiging worden op projectniveau afspraken gemaakt tussen betrokken partijen.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1a	X				
1b	X				
1c		X	X		
1d		X	X	X	X
2a	X				
2b			X	X	



PROCESVOORSTEL 2

A2. Kennis uitwisselen over de effecten van nieuwe vormen van deelmobiliteit, zoals elektrische scooters en steps, op de OV-knooppunten

DOEL ACTIE

Door goed in te spelen op ontwikkelingen en trends op het gebied van deelmobiliteit kunnen we tegemoet komen aan de wensen van de reiziger. Dit doen we door ons te verdiepen in nieuwe vraagstukken en van elkaar te leren qua beleid en qua opgave.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

1. In opdracht van de Provincie Noord-Holland wordt reeds onderzoek gedaan naar de 'best practices' op het gebied van deelmobiliteit als onderdeel van de ketenreis. Bij dit onderzoek wordt ook gekeken hoe het (toekomstige) deelmobiliteitssysteem past in bestaande mobiliteitssystemen. De uitkomsten van dit onderzoek worden met het AO IJ/ZKL gedeeld en besproken.
2. Mogelijk zijn er ook andere onderzoeken, inspirerende voorbeelden en beleidsmatige ontwikkelingen van belang waarover we periodiek met elkaar van gedachten kunnen wisselen.
3. Op basis van de uitkomsten van bovenstaand onderzoek kan het AO IJ/ZKL vragen om een vervolgstudie waarbij ook de ruimtelijke invloed op de OV-knooppunten wordt uitgewerkt, mogelijk aan de hand van een of meerdere pilots in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

ProRail, NS, PNH, alle regiogemeenten

Trekker voortgang actie

Heemstede samen met Haarlem

Benodigde inzet partijen

- Bij stap 1 en 2 kan worden aangehaakt op de uitkomsten van bestaand onderzoek. De ambtelijke inzet is beperkt tot de voorbereiding en deelname aan enkele bijeenkomsten.
- De benodigde ambtelijke inzet voor stap 3 hangt af van de uitkomsten van - en beoogde vervolgstappen na - het lopende onderzoek.
- Mogelijk is een (beperkt) onderzoeksbudget benodigd voor vervolgonderzoek/pilots. Indien nodig zal dit worden voorgelegd aan het AO IJ/ZKL.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1a			X		
2			X		
3				X	



PROCESVOORSTEL 3

A3. Onderzoeken van benodigde parkeerplekken op de P+R-locaties en afstemming over regulering

DOEL ACTIE

Het inzichtelijk maken of het aanbod van Parkeren+Reizen (P+R) langs de corridor voldoet aan de geprognosticeerde behoefte op korte- en middellange termijn en wat hier eventueel voor nodig is om aan te voldoen.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

- Op corridorniveau de bestaande capaciteit van P+R in kaart brengen, inclusief huidig gebruik.
- Op basis van de (toekomstige) behoeftes onderzoeken of en welke tekorten op welke plek(ken) ontstaan, rekening houdende met de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen langs de corridor. In deze onderzoeken worden ook de prognoses van het aantal reizigers (in/uitstappers) meegenomen.
- Inzichtelijk maken welke waterbedeften kunnen ontstaan bij invoeren van vormen van parkeerregulering of verandering in bestaande parkeerregulering. En hoe dit integraal te bekijken op corridorniveau, zodat de mogelijke waterbedeften kunnen worden voorkomen of geminimaliseerd.
- Het prioriteren en oppakken van de verschillende opgaven uit de analyses.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

ProRail, NS, PNH, alle regiogemeenten, mogelijk externe uitbaters van P+R-terreinen

Trekker voortgang actie

NS samen met Haarlemmermeer

Benodigde inzet partijen

- Door goed aan te sluiten bij de regionale hubstrategie van de MRA kan mogelijk werk met werk worden gemaakt.
- Mogelijke kosten zijn afhankelijk van of de benodigde data beschikbaar is en wat de analyse aangeeft aan geprognosticeerde behoeftes op de middellange termijn, ter bespreking in AO IJ/ZKL.
- Doorlooptijd verschillende fases:
 - o Fase 1: in kaart brengen van bestaande P+R-terreinen (capaciteit en parkeerdruk) – 2 maanden
 - o Fase 2: in kaart brengen ruimtelijke ontwikkelingen en opgaven – 2 tot 4 maanden
 - o Fase 3: prioriteren van de opgaven – 2 maanden
 - o Fase 4: oppakken van de verschillende opgaven – 12 maanden tot 120 maanden

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1			X		
2			X		
3				X	X
4					X



PROCESVOORSTEL 4

A4. Optimaliseren aansluiting bus en (toekomstige) HOV-netwerken op de OV-knooppunten waar dit mogelijk en vervoerkundig wenselijk is

DOEL ACTIE

Optimaliseren van de aansluitingen tussen bus en trein en (toekomstige) HOV-netwerken op de OV-knooppunten waar dit mogelijk en vervoerkundig wenselijk is.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

- Het aanpassen van de dienstregeling is een continue proces.
 - De vervoerders maken de concept-dienstregeling. Het is gebruikelijk dat de NS in eerste instantie een concept-dienstregeling maakt, omdat er landelijke afstemming nodig is en dit een lange voorbereidingstijd vergt.
 - Vervolgens maakt de busvervoerder een concept-dienstregeling die afgestemd is op de aankomst- en vertrektijden van de treinen. In de regio Zuid-Kennemerland en IJmond is de busvervoerder Connexxion.
 - De concept-dienstregelingen worden voorgelegd aan de provincie en gemeenten om advies.
- Er worden vanuit het Regionaal OV-Toekomstbeeld diverse studies gedaan en/of opgestart over het toekomstige OV-netwerk. Een voorbeeld hiervan is de studie Ontwikkeling HOV Haarlem – Schiphol/Amsterdam. Waar dit mogelijk en vervoerkundig wenselijk is wordt bij dergelijke studies de aansluiting op de OV-knooppunten meegenomen.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

PNH, alle regiogemeenten, Connexxion, NS en belangenorganisaties

Trekker voortgang actie

PNH samen met Heemstede

Benodigde inzet partijen

Lopend proces, geen nieuwe actie nodig

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1			X	X	X
2			X	X	X



PROCESVOORSTEL 5

A5. Onderzoeken hoe de verbinding van de OV-knooppunten met de omgeving, bijvoorbeeld via een onderdoorgang of oversteekplaats, kan worden verbeterd

DOEL ACTIE

Met deze actie wordt vervolg gegeven aan de in de handelingsperspectieven geadresseerde opgaven met betrekking tot de directe ontsluiting van de OV-knooppunten. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de gewenste realisatie of verbetering van een onderdoorgang of voet/fietsverbinding op het betreffende OV-knooppunt of in de directe stationsomgeving.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

1. Inventariseren en categoriseren betreffende opgaven uit de handelingsperspectieven.
2. Onderzoeken waar en hoe mogelijke verbeteringen op korte of (middel)lange termijn te realiseren zijn.
3. Het prioriteren en oppakken van de mogelijke verbeteringen in lopende en/of nieuwe projecten op de korte of (middel)lange termijn.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

ProRail, NS, PNH, betreffende regiogemeenten

Trekker voortgang actie

Beverwijk samen met ProRail

Benodigde inzet partijen

- Door voort te bouwen op de handelingsperspectieven kan werk met werk worden gemaakt.
- Mogelijke kosten zijn afhankelijk van de vraag of extern onderzoek nodig is. Kosten zullen met name in de projectuitvoeringsfase worden gemaakt. Deze kosten kunnen voor ieder project verschillen, afhankelijk van aard en omvang van de opgave. Voor de bekostiging worden op projectniveau onderlinge afspraken gemaakt tussen betrokken partijen.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	
2				X	
3					X



PROCESVOORSTEL 6

A6. Optimaliseren van de aansluiting van de OV-knooppunten op het regionale wandel- en fietsnetwerk en de routes van- en naar de belangrijkste bestemmingen binnen 1.200 meter van de OV-knooppunten

DOEL ACTIE

Per station onderzoeken of de loop- en fietsroutes binnen 1.200 meter naar- en van het OV-knooppunt herkenbaar en veilig zijn per type reiziger (werk / recreant / scholier) en welke te treffen optimalisatie maatregelen aan de infrastructuur nodig zijn. Belangrijke bestemmingen kunnen bijvoorbeeld zijn onderwijslocaties, bedrijven(terreinen), recreatie- en natuurgebieden.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

1. 'Herkenbaar' en 'veilig' definiëren, loop- en fietsroutes inventariseren, checken op de overlap en/of samenhang met de uitvoering van de Metropolitane Fietsroutes MRA.
2. Loop- en fietsroutes schouwen en toetsen aan richtlijnen Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Wegenbouw (CROW).
3. Via enquête mening reiziger uitvragen en via dezelfde enquête knel- en verbeterpunten vragen, belangenverenigingen zoals Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland uitvragen.
4. Ambtelijk de scope vaststellen en bestuurlijk het uitvoeringsprogramma vaststellen. Het effect van de te treffen optimalisatiemaatregel moet voor alle partijen in verhouding tot de investering staan.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

PNH, alle regiogemeenten, reizigers(organisaties)

Trekker voortgang actie

Heemskerk samen met Uitgeest

Benodigde inzet partijen

- De enquête voor een nulmeting kan mogelijk 'meelopen' in bestaand reizigersonderzoek
- Mogelijke kosten indien een extern bureau de schouw uitvoert, ter bespreking in AO IJ/ZKL
- Haalbaarheid is afhankelijk van de nulmeting en de daaraan gekoppelde investering.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	
2				X	
3					X
4					X



PROCESVOORSTEL 7

A7. Ontwikkelen van gemengde woon-werkgebieden met voldoende ruimte voor kennisintensieve bedrijvigheid nabij kansrijke OV-knooppunten

DOEL ACTIE

Doel van deze actie is op de meest kansrijke OV-knooppunten de werkfunctie en de werkgerelateerde ontmoetingsfunctie te versterken. Voorbeelden daarvan zijn de beoogde multifunctionele woon-werkgebieden bij de OV-knooppunten Haarlem (Stationsplein/Beresteyn), Haarlem Spaarnwoude (Oostpoort) en Beverwijk (Spoorzone).

WAT HOUDT DE ACTIE IN

1. Inventarisatie van potentiële ontmoetingsplekken, werkplekken voor kennisintensieve bedrijvigheid, ZZP-ers dichtbij de OV-knooppunten waar dit kansrijk is. Naast voorgenoemde OV-knooppunten kunnen onder andere Heemstede Aerdenhout en Zandvoort (werken aan zee) kansrijke locaties zijn.
2. In beeld brengen van factoren die bepalend zijn voor de vestiging van kennisintensieve bedrijven en ontmoetingsplekken (de "habitat"). Wat zijn bepalende (ruimtelijke) randvoorwaarden, waar komt deze doelgroep vandaan en hoe reizen zij van/naar werk?
3. Voorwaarden creëren waardoor de potentiële plekken ook daadwerkelijk benut worden. Hiervoor plan van aanpak maken.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

PNH en betreffende regiogemeenten (ook intern EZ-collega's)

Trekker voortgang actie

Haarlem samen met Beverwijk

Benodigde inzet partijen

- Afhankelijk van detailniveau en beschikbaarheid van informatie kan in 1 jaar de inventarisatie en aanpak worden opgesteld.
- Mogelijke kosten indien een extern bureau het habitat onderzoek uitvoert, ter bespreking in AO IJ/ZKL.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1	X				
2		X			
3			X		



PROCESVOORSTEL 8

A8. Opstarten van een aanpak om publieksaantrekkende functies zoals onderwijslocaties en recreatieve bestemmingen toe te voegen nabij kansrijke OV-knooppunten

DOEL ACTIE

Het genereren van extra reizigers binnen en buiten de spits met een bestemming op de corridor waardoor het aanbod en de betaalbaarheid van het OV structureel wordt verbeterd.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

1. Inventarisatie ten behoeve van het presenteren van een selectie van kansrijke OV-knooppunten voor publieksaantrekkende functies op basis van vraag en aanbod.
 - a. Aanbod: ruimte voor nieuwbouw en/of transformatie, de (on)mogelijkheden vanuit omgevingsplannen en omgevingsverordening, bereikbaarheid, gemeentelijk beleid (wenselijkheid); welke potentie ligt waar?
 - b. Vraag: marktbehoefte in de regio / langs de corridor, vestigingsplaatsfactoren die bepalen om wel/niet nabij een OV-knooppunt te vestigen. En voor welke sectoren relevant: bedrijven, overheid, onderwijs, cultureel-recreatief.
2. Het tot stand brengen van een aanpak om publieksaantrekkende functies bij OV-knooppunten te stimuleren. Hierbij kan het gaan om:
 - a. Ruimtelijk programma: het scheppen van de juiste condities door overheden zoals het aanpassen van omgevingsplannen nabij kansrijke OV-knooppunten.
 - b. Vestigingsbeleid: gericht op het aantrekken van publieksaantrekkende functies om zich bij OV-knooppunten te vestigen (vraagsturing).

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

PNH en alle regiogemeenten.

Trekker voortgang actie

Velsen samen met PNH

Benodigde inzet partijen

- Bij de verdere uitwerking van deze actie meenemen hoe dit onderzoek uit te voeren, inclusief de benodigde kosten:
 - o door middel van eigen capaciteit betrokken partijen;
 - o inzet van een stagiair;
 - o inhuur van een adviesbureau voor inventarisatie + marktverkenning + aanpak;
 - o een combinatie van bovenstaande.
- Doorlooptijd is enkele maanden tot een half jaar; afhankelijk van detailniveau en beschikbaarheid van informatie kan in enkele maanden een inventarisatie en aanpak worden opgesteld.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	
2					X



PROCESVOORSTEL 9

A9. Monitoren aandeel woningbouw nabij OV-knooppunten conform afspraak Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025

DOEL ACTIE

De provinciale prognoses laten zien dat de woningbehoefte in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland zeker tot 2040 blijft groeien. In het regionaal Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025* is afgesproken om voldoende woningen toe te voegen, ook in elk van de deelregio's, om te voorzien in de verwachte groei van de woningbehoefte én om het huidige woningtekort te verminderen. Een andere afspraak in het Woonakkoord is om zoveel mogelijk binnenstedelijk en bij OV-knooppunten te bouwen.

* Het woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025 betreft afspraken tussen de provincie Noord-Holland en de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort

WAT HOUDT DE ACTIE IN

Uitvoering geven aan de afspraken beschreven in het Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond door:

1. In kaart te brengen hoe bouwen bij OV-knooppunten in lokaal en regionaal beleid is verankerd.
2. Woningbouwplannen te monitoren via de monitor plancapaciteit. We monitoren binnen twee afstanden vanaf het station: 1200 meter en 10 minuten fietsen.
3. Het adviseren van het BO OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland in hoeverre de doelstelling wordt behaald en waar mogelijk kansen liggen.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

PNH en alle regiogemeenten

Trekker voortgang actie

PNH

Benodigde inzet partijen

- PNH: overzicht maken hoe bouwen bij OV-knooppunten is verankerd in lokaal en regionaal beleid
- PNH: jaarlijkse monitoring plancapaciteit (lopende actie, geen extra tijd)
- Regiogemeenten: input leveren voor monitoring en inventarisatie.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1			X	X	X
2			X	X	X
3			X	X	X



PROCESVOORSTEL 10

A10. Onderzoeken hoe een Mobiliteitsprogramma van Eisen kan worden ingezet bij planontwikkeling nabij OV-knooppunten

DOEL ACTIE

Deze actie richt zich op het toepassen van een instrument dat recent in de MRA is ontwikkeld: het Mobiliteitsprogramma van Eisen (MvpE). In een MPvE staan alle ruimtelijke uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling. Specifiek willen we onderzoeken hoe dit instrument kan worden toegepast bij planontwikkelingen nabij de OV-knooppunten.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

1. Inventariseren hoe een MvpE bij planontwikkelingen nabij stations kan worden toegepast. Welke parkeernorm past bijv. bij welke treinfrequentie en welke verstedelijkingsgraad?
2. Bepalen welke gemeenten willen meedoen aan het toepassen van een MvpE bij planontwikkelingen nabij het station.
3. Monitoren van de effecten en kennisdeling over opgedane ervaringen.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

PNH, alle regiogemeenten, MRA-organisatie

Trekker voortgang actie

Haarlemmermeer samen met PNH

Benodigde inzet partijen

- Werk met werk maken door slim aan te haken bij bestaande instrumentontwikkeling in MRA en verbinding te maken met het Multimodaal Toekomstbeeld.
- Gevraagde capaciteit afhankelijk van deelname aan toepassing instrument in de praktijk.
- Behalve ambtelijke inzet geen kosten verwacht.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	
2				X	
3					X



PROCESVOORSTEL 11

A11. Opstarten van een aanpak om het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen te stimuleren

DOEL ACTIE

Recreatieve bezoekers in de daluren doordeweeks via het OV naar hun bestemming laten reizen door de corridor en OV-knooppunten beter te benutten.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

In 2021 hebben de betrokken partijen bij dit actieprogramma de kansen van de omgeving rondom de OV-knooppunten verkend. We hebben hiervan een overzicht gemaakt middels een kansenkaart, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de stations, namelijk: natuurstation, combinatiestation, herkomst station (zie pagina 19). Vervolgstappen zijn:

1. Nulmeting/onderzoek naar hoe (rijrichting) en wanneer (tijdstip) de huidige bezoekers van de recreatieve bestemmingen langs de corridor gebruik maakt van de OV-knooppunten.
2. De mogelijkheden voor fysieke en/of digitale promotie onderzoeken. Hoe kunnen we zorgen dat ook de informatie over de bestemmingen en OV-knooppunten zowel fysiek als digitaal beter vindbaar en toegankelijk zijn?
3. Inventariseren marketingorganisaties in de regio voor het ontwikkelen van zowel de fysieke als digitale middelen. Vervolgens worden experts betrokken bij de plannen voor kaarten, promotie en gezamenlijke producten op de OV-knooppunten.
4. Uitvoeringsplan opstellen voor de promotie van het reizen per OV naar de top-5 van de recreatieve en culturele bestemmingen binnen 10 minuten fietsen vanaf het station.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

PNH, NS, alle regiogemeenten, natuur- en recreatieorganisaties

Trekker voortgang actie

Zandvoort samen met Heemskerk

Benodigde inzet partijen

- Uitvoering per knooppunt afhankelijk van timing en complexiteit. We combineren de ontwikkelingen zoveel mogelijk met andere aanpassingen in de stationsomgeving.
- Jaarlijkse monitoring (lopende actie, geen extra tijd).
- Mogelijke kosten bij een opdracht voor marketingorganisatie(s), ter bespreking in AO IJ/ZKL.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1	X				
2	X				
3		X			
4			X		



PROCESVOORSTEL 12

A12. Ontwikkelen van de meest kansrijke OV-knooppunten tot een toegangspoort tot het landschap

DOEL ACTIE

Natuurbezoekers via het OV naar hun bestemming te laten reizen door de corridor beter te benutten en OV-knooppunten te ontwikkelen als een toegangspoort tot de natuur: het startpunt van wandel- en fietsroutes.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

In 2021 hebben de betrokken partijen bij dit actieprogramma samen met het Programma Buitenpoorten van de provincie Noord-Holland onderzocht welke stations kansrijk zijn om een startpunt te zijn voor actieve recreatie (wandelen en fietsen) in de natuur. Deze stations zijn gedefinieerd als potentiële "natuur stations". Met betrokken partijen zijn recent verkennende gesprekken gevoerd over de knooppunten Halfweg-Zwanenburg, Overveen en Zandvoort. De knooppunten Santpoort Noord (pilot Buitenpoorten) en Haarlem Spaarnwoude hebben de verkennende fase al doorlopen. In de gesprekken is geïnventariseerd wat de kansen en knelpunten zijn per knooppunt. Vervolgstappen zijn:

1. Planfase: met betrokken partijen een plan van aanpak maken voor de ontwikkeling van een of meerdere OV-knooppunten tot een Buitenpoort tot het landschap.
2. Uitvoeringsfase: daadwerkelijke realisatie een of meerdere OV-knooppunten tot een Buitenpoort tot het landschap.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

PNH, NS, betreffende regiogemeenten

Trekker voortgang actie

PNH samen met Haarlem

Benodigde inzet partijen

- De verkennende gesprekken vragen beperkte ambtelijke capaciteit van betrokkenen. De basis vormt het reeds opgestelde handboek Buitenpoorten, van waaruit stap voor stap kan worden verkend voor welke plannen/maatregelen draagvlak en middelen bij partijen beschikbaar kan worden gesteld.
- Voor de bekostiging van de uitvoering worden op projectniveau onderlinge afspraken gemaakt tussen betrokken partijen.

PLANNING

- Verkennende gesprekken zijn gestart
- Verdere planning afhankelijk van voortgang op projectniveau.

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	
2					X



PROCESVOORSTEL 13

A13. Verkennen van gewenste faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten, zoals een toilet, drink- en/of eetgelegenheid, beschutte wachtruimte en watertappunt

DOEL ACTIE

Het doel van de actie is om gewenste faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten te verkennen, zoals een toilet, drink- en/of eetgelegenheid, beschutte wachtruimte en watertappunt.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

1. Bij gemeenten inventariseren of aanvullende faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten gewenst zijn.
2. Betrokken gemeente kan samen met NS, ProRail en de provincie verkennen of de gewenste aanvullende faciliteiten kunnen worden gerealiseerd, inclusief benodigde bijdrage(n).

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

ProRail, NS, betreffende regiogemeenten.

Trekker voortgang actie

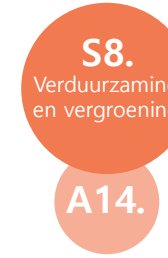
NS samen met ProRail

Benodigde inzet partijen

- De inzet en kosten zijn afhankelijk van het type voorziening dat gewenst is en de locatie daarvan.
- ProRail is bezig met de uitrol van stations outillage (gereed eind 2028).

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	X
2				X	X



PROCESVOORSTEL 14

A14. Onderzoeken welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen enerzijds het gemeentelijk en provinciaal duurzaamheidsbeleid en anderzijds de duurzaamheidsprogramma's van NS en ProRail

DOEL ACTIE

Het doel van deze actie is om gezamenlijk kansen te identificeren om stations(gebieden) te verduurzamen. Op en rondom het station hebben ProRail en NS Stations ieder eigen duurzaamheidsdoelstellingen en programma's op het gebied van energie, materialen en biodiversiteit (zie pagina 20). Ook gemeenten hebben veelal beleidsambities om (stations)gebieden te verduurzamen en/of klimaatadaptief in te richten.

WAT HOUDT DE ACTIE IN

1. Het organiseren van een workshop waarin de duurzaamheidsprogramma's van ProRail en NS worden toegelicht.
2. Het organiseren van een workshop waarin de gemeentes en de provincie het beleid op het gebied van duurzaamheid (in de stationsgebieden) toelichten
3. Het opstellen van een kansenkaart welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen enerzijds het gemeentelijk en provinciaal duurzaamheidsbeleid en anderzijds de duurzaamheidsprogramma's van NS en ProRail.
4. Vertaalslag van kansenkaart naar nieuwe en/of bestaande projecten per OV-knooppunt.

AFSPRAKEN

Betrokken organisaties

ProRail, NS, PNH, betreffende regiogemeenten.

Trekker voortgang actie

Bloemendaal samen met NS en ProRail

Benodigde inzet partijen

- Stap 1 en 2: de ambtelijke inzet is beperkt tot de voorbereiding en deelname aan een tweetal workshops.
- Stap 3: mogelijke kosten indien een extern bureau de kansenkaart opstelt, ter bespreking in AO IJ/ZKL
- Stap 4: uitvoeringskosten kunnen voor ieder project verschillen, afhankelijk van aard en omvang van de opgave. Voor de bekostiging worden op projectniveau afspraken gemaakt tussen betrokken partijen.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1	X				
2		X			
3			X		
4				X	X

