

Intentieovereenkomst knooppuntontwikkeling Zaancorridor

Partijen:

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer T.P.J. Talsma;



Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Heerhugowaard, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw V.C.M. Stam



Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alkmaar, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J. Nagengast



Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R. Opdam



Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Castricum, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw E. Hollenberg



Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Uitgeest, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J.N. Schouten

met in achtgeving van collegebesluit 
dd 11-11-2014

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer A. Verschuren



Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Litjens



ProRail, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer C. de Vries



NS Groep N.V., in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw H. Luiten



Het volgende in overweging nemend:

- Dat met de publicatie 'Maak Plaats! Werken aan Knooppuntontwikkeling in Noord-Holland' gedeputeerde staten van Noord-Holland zich hebben uitgesproken voor het in samenhang ontwikkelen en stimuleren van ruimtelijke ontwikkelingen rondom openbaar vervoer (OV) knooppunten.
- Dat de ontwikkeling van OV knooppunten bijdraagt aan het versterken van de internationale concurrentiepositie, behoud van kwaliteit van landschappen, mogelijkheden voor woningbouw en verbeteren van bereikbaarheid.
- Dat het Rijk besloten heeft geïdentificeerde inframaatregelen te realiseren teneinde spoorboekloos reizen mogelijk te maken (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer). De timing is afhankelijk van het gereed komen van de inframaatregelen en de marktontwikkelingen.
- Dat de Metropoolregio Amsterdam (MRA) met de spoorsector een MRA Ontwikkelagenda Spoor op aan het stellen is, waar de Zaancorridor één van de ontwikkelopgaven is. De Ontwikkelagenda dient als input voor de besluitvorming over Spoorzaken in de landsdelige en landelijke Spoortafels. Dat is het gremium waar met het Rijk afspraken over spoor in samenhang met het overig ov worden gemaakt, afgewogen tegen het totale bereikbaarheid belang van de MRA.
- Dat een groot deel van de woonvraag zich steeds meer richt naar woonmilieus op locaties binnen bestaande steden en dorpen.
- Dat het in 'Maak Plaats!' opgenomen concept gericht is op het bereiken van een optimale balans tussen de bereikbaarheid van een knooppunt en de ontwikkelingen op dat knooppunt.
- Dat de mate van ruimtelijke ontwikkelingen op knooppunten en het uitvoeren van het maatregelenpakket Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waarmee frequentieverhogingen op het spoor mogelijk worden gemaakt, van invloed op elkaar zijn.
- Dat partijen de gezamenlijke intentie wensen vast te leggen ten aanzien van het realiseren van de uitgangspunten zoals verwoord in 'Maak Plaats!'.
- Dat partijen gezamenlijk het proces willen vormgeven om ontwikkelingen op het spoor en rond openbaar vervoer knooppunten op elkaar af te stemmen.

Komen het navolgende overeen:

Artikel 1 *Intentie*

- 1 Partijen delen het gedachtegoed en de uitgangspunten uit de publicatie 'Maak Plaats!' om het openbaar vervoersysteem en de ruimtelijke ontwikkelingen op OV knooppunten in samenhang te ontwikkelen en te verbeteren (zie bijlage 1).
- 2 Partijen spreken uit zich bereid te verklaren om te werken aan afstemming van ontwikkelingen op OV knooppunten aan de Zaancorridor in samenhang met de verbetering van de bereikbaarheid van de knooppunten waarbij wordt gestreefd naar meerwaardecreatie.
- 3 Partijen onderkennen het belang van het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer om de ontwikkelpotentie en bereikbaarheid van de Regio verder te verbeteren.
- 4 Partijen spreken uit zich bereid te verklaren om te werken aan kwaliteitsverhoging van stations en stationsomgevingen, met de achterliggende gedachte dat station en omgeving elkaar versterken en levendigheid positief werkt op verdere ruimtelijke ontwikkelingen.
- 5 Partijen spreken uit zich bereid te verklaren om verder te werken aan het versterken van de samenhang en kwaliteit van het spoorvervoer op OV knooppunten.
- 6 Partijen spreken uit zich bereid te verklaren de Zaancorridor als herkenbare eenheid naar buiten toe te profileren.

Artikel 2 Doel

- 1 Partijen stellen zich gezamenlijk ten doel te onderzoeken wat de meest optimale ruimtelijke ontwikkelingen rondom de OV knooppunten aan de Zaancorridor zijn om zodoende de vervoersvraag zodanig te verbeteren, dat de frequentieverhoging uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer voldoende draagvlak heeft vanuit de vervoermarkt en bijdraagt aan het versterken van de internationale concurrentiepositie.
- 2 Partijen streven in het kader van deze intentieovereenkomst voor 1 maart 2015 met elkaar een plan van aanpak op te stellen waarin proces, planning, en gewenste resultaten worden benoemd om te komen tot een uitvoeringsovereenkomst.
- 3 Als onderdeel van het gaan opstellen van een plan van aanpak genoemd in het vorige lid, wordt een Stuurgroep Zaancorridor ingesteld met een door partijen gezamenlijk te benoemen onafhankelijk voorzitter.

Artikel 3 Rol en verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland

- 1 De provincie spant zich in voor de organisatie van de afstemming op de Zaancorridor en zal de secretarisrol voor de op te richten Stuurgroep vervullen.
- 2 De provincie zorgt voor een deel van de bemensing om de afstemming met partijen op de Zaancorridor waar te maken.
- 3 De provincie verzorgt de regionale kaders voor ontwikkeling in overleg en afstemming met gemeenten, NS en ProRail.

Artikel 4 Rol en verantwoordelijkheid van gemeenten

- 1 Gemeenten spannen zich in om tot een optimale onderlinge afstemming van ruimtelijke programma's rondom binnen de gemeente gelegen OV knooppunten te komen.
- 2 Gemeenten zorgen voor voldoende bemensing om het in artikel 4 lid 1 genoemde waar te maken.

Artikel 5 Rol en verantwoordelijkheid van ProRail

ProRail draagt zorg voor:

- 1 De verdeling van de beschikbare capaciteit op het Nederlandse spoorwegnet, dus ook op de Zaanlijn. De Zaanlijn betreft de spoorlijn Amsterdam Centraal-Den Helder (via Zaanstad en Alkmaar/Heerhugowaard);
- 2 Het beheer en de instandhouding van de bestaande rail- en transferinfrastructuur op het Nederlandse spoorwegnet, inclusief de Zaanlijn;
- 3 Het uitvoeren van verkenningen en planstudies voor de toekomstige behoefte aan rail- en transferinfrastructuur op het Nederlandse spoorwegnet in opdracht van Ministerie van IenM, met inbegrip van de Zaanlijn.

ProRail zet zich in voor:

- 4 De (verdere) verhoging van de veiligheid op en verbetering van de robuustheid van de Zaanlijn, door te streven naar vermindering of opheffing van veiligheids- en capaciteits(transfer-) knelpunten;
- 5 De (nabije) afronding van programma 'RegioNet' (BOR) en de zorgvuldige voorbereiding van de nog te nemen besluiten in het kader van 'Programma Hoogfrequent Spoor' (PHS), ook op de Zaanlijn;
- 6 De lopende uitvoering van de programma's 'Toegankelijkheid' (liften/hellingbanen) en 'Prettig Wachten' (kwaliteit stationsbeleving), en het leveren van bijdragen in het kader van fietsparkeren op de stations, ook op de Zaanlijn.

Artikel 6 Rol en verantwoordelijkheid van de NS

- 1 De NS zullen actief deelnemen in het proces met inbreng van kennis en kunde vanuit de rol als vervoerder.
- 2 De NS zullen zich inspannen voor monitoring van ontwikkelingen van het gebruik van het spoorproduct.
- 3 De NS zullen mede onderzoeken of en hoe stations en stationsomgevingen verder kunnen worden geoptimaliseerd. Deze onderzoeken vinden plaats binnen de bestaande onderzoeken en kaders bij NS.
- 4 NS is als houder van de HRN-concessie tot 2015 (voor de periode 2015-2024 heeft de Rijksoverheid het voornemen de concessie voor het hoofdrailnet opnieuw aan NS te verlenen) gehouden aan de eisen die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu op grond van deze concessie en het daarbij behorende jaarlijkse vervoerplan aan haar stelt. Daarnaast dient de NS te voldoen aan de rendementseisen die het Ministerie van Financiën aan de staatsdeelneming NS stelt. Partijen onderkennen dat de huidige en de opvolgende concessie tussentijds kan worden gewijzigd, hetgeen mogelijke gevolgen heeft voor de uitvoering van deze intentieovereenkomst. De HRN-concessie is "leading"; alle voorzieningen die NS in het kader van dit programma Maak Plaats/OV Knooppunten overeenkomt zijn aanvullend en kunnen slechts met inachtneming van de huidige en opvolgende HRN-concessie worden gerealiseerd.
- 5 Daarnaast stellen partijen vast dat Programma Maak Plaats/Ov-knooppunten een lange looptijd heeft die de looptijd van de (te gunnen) HRN-concessie kan overstijgen.

Artikel 7 Proces

- 1 Partijen zullen onderzoeken aan welke randvoorwaarden er voldaan moet worden om de samenwerking tot stand te brengen.
- 2 Partijen zullen gezamenlijk een planning van gezamenlijke en deelactiviteiten opstellen, inclusief toetsbare resultaten.
- 3 De intentieovereenkomst zien partijen als eerste stap om te komen tot een gezamenlijke afstemming en uitvoeringsafspraken over ruimtelijke ontwikkelingen rondom OV knooppunten aan de Zaancorridor.

Artikel 8 Overleg

- 1 Partijen zullen door een op te richten Stuurgroep Zaancorridor op reguliere basis met elkaar in overleg treden om de ontwikkelingen op de Zaancorridor met elkaar af te stemmen.
- 2 Een ambtelijke projectgroep zal zorg dragen voor de voortgang van activiteiten en de Stuurgroepvergaderingen faciliteren.

Artikel 9 Communicatie en geheimhouding

- 1 Partijen stemmen de communicatie over de werkzaamheden en resultaten op de Zaancorridor met elkaar af. Daarnaast zullen partijen elkaar tijdig informeren over eigen geplande externe communicatie die de gezamenlijke werkzaamheden op de Zaancorridor raken.
- 2 Partijen verbinden zich tot vertrouwelijkheid ten aanzien van alle informatie die over en weer wordt verstrekt en die door één van de partijen als vertrouwelijk is aangemerkt of waarvan men het vertrouwelijk karakter had kunnen en moeten begrijpen. Hierbij wordt het voorbehoud gemaakt dat de betrokken bestuursorganen gehouden zijn tot naleving van de Wet openbaarheid van bestuur (WOB) en uit dien hoofde verplicht kunnen zijn informatie te verstrekken. Een verzoek van derden om informatie zal conform de WOB worden getoetst. Indien een informatieverzoek ontvangen wordt, en het informatie van een andere partij betreft, zal het bestuursorgaan de betreffende partij onverwijld informeren en daarna betrekken bij de toetsing.

- 3 Partijen zullen met de door hen in te schakelen hulppersonen afspreken dat zij gehouden zullen zijn dezelfde vertrouwelijkheid in acht te nemen als bedoeld in de eerste volzin van lid 2 van dit artikel.

Artikel 10 Inwerkingtreding en duur

- 1 Deze intentieovereenkomst treedt in werking op het moment van ondertekening door partijen en eindigt op de dag waarop een door partijen als vervolgstap met elkaar gesloten uitvoeringsovereenkomst in werking treedt, dan wel op de dag waarop beëindiging van de intentieovereenkomst bij meerderheid van stemmen in de op te richten Stuurgroep Zaancorridor een beslissing is genomen. Deze intentieovereenkomst eindigt in ieder geval op 31 december 2015, tenzij partijen verlenging zijn overeengekomen.

Artikel 11 Juridische binding, rechtskeuze en geschillen

- 1 Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van deze intentieovereenkomst niet in rechte afdwingbaar is.
- 2 Op deze intentieovereenkomst is het Nederlandse recht van toepassing.
- 3 Een partij die meent dat er een geschil bestaat over de uitvoering van deze intentieovereenkomst, deelt dat schriftelijk aan de andere partijen en de Stuurgroep mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil.
- 4 Binnen zes weken na de schriftelijke mededeling overleggen betrokken partijen over een oplossing voor het geschil. De Stuurgroep coördineert het overleg.
- 5 Indien het overleg niet binnen twaalf weken na de mededeling, bedoeld in het derde lid, tot een oplossing van het geschil heeft geleid, beraden betrokken partijen zich over de wijze waarop het geschil zal worden beslecht. De Stuurgroep legt de uitkomst van het beraad schriftelijk vast.
- 6 De uitkomst van het beraad, bedoeld in het vorige lid kan zijn dat gekozen wordt voor mediation. De keuze voor mediation kan niet gemaakt worden met meerderheid van stemmen. Mediation is alleen mogelijk indien dit unaniem besloten is door de betrokken partijen. Indien partijen het niet eens geworden zijn over de wijze waarop het geschil zal worden beslecht, zoals bedoeld in het vijfde lid, kan (kunnen) de betreffende partij(en) deze intentieovereenkomst per direct opzeggen en is (zijn) die partij(en) op geen enkele wijze meer aan de intentieovereenkomst gebonden.

Artikel 12 Begrippen

- 1 De in deze overeenkomst gebruikte begrippen hebben de betekenis zoals hieronder is vastgelegd:

Maak Plaats!: de volgende tien uitgangspunten¹ uit de publicatie 'Maak Plaats!' zijn door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 8 oktober 2013 als uitgangspunt voor beleid vastgesteld:

1. Frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling versterken elkaar
2. Minimaal 50% van de nieuwe woningen rondom ov-knooppunten realiseren
3. Voorrang voor bestaande plannen binnen BBG rondom ov-knooppunten
4. BBG en OV-knooppuntenstrategie op elkaar afstemmen
5. Terugdringen van leegstaande kantoren op plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn
6. Inzetten op kwaliteitsverbetering van werkmilieus op de best bereikbare locaties
7. Regionale voorzieningen bij voorkeur op multimodaal bereikbare locaties
8. De overstap tussen vervoermiddelen verbeteren
9. Ontwikkelen van toegangspoorten naar het landschap
10. Maak plaats!

¹ Zie bijlage 1 voor toelichting op de uitgangspunten uit 'Maak Plaats!'

OV knooppunten: Alle NS-stations en directe omgeving daarvan in een straal van 1200 meter rond de stations.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): Het fysiek mogelijk maken van een hoogfrequente dienstregeling op het traject Amsterdam Centraal en Alkmaar, uitgaande van 6 IC's per uur per richting tot Alkmaar en 6 Sprinters per uur per richting tot Uitgeest (spoorboekloos rijden). Spoorboekloos rijden maakt steden en bedrijven beter bereikbaar en levert een bijdrage aan de doelstelling de internationale concurrentiepositie te versterken. Beschikbaarheid van de benodigde infrastructuur en voldoende vervoervraag zijn randvoorwaardelijk voor de daadwerkelijke frequentie verhoging.

Regio: Het gebied van de gezamenlijke gemeenten die als partij deelnemen aan deze overeenkomst.

Regionale kaders: De Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de bijbehorende provinciale ruimtelijke verordening.

Zaancorridor in het kader van Maak Plaats!: de spoorlijn en daaraan gelegen OV knooppunten (inclusief station Kogerveld) tussen Amsterdam CS en Heerhugowaard.

Zaanlijn in het kader van activiteiten ProRail: betreft de spoorlijn Amsterdam Centraal-Den Helder (via Zaanstad en Alkmaar /Heerhugowaard)

Tien uitgangspunten

Uitgangspunt één

Frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling versterken elkaar

Dankzij het Rijksprogramma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zal de trein op een aantal corridors meer als metro gaan functioneren. Op de drukste trajecten stopt dan op elk station iedere tien minuten een trein. Ruim een derde van de knooppunten in Noord-Holland bevindt zich op een PHS-corridor. Maar de frequentieverhoging op het spoor wordt pas rendabel als er genoeg activiteiten rondom de stations aanwezig zijn om reizigers genereren. De ontwikkeling van stationsgebieden blijft echter achter: de knooppunten worden dankzij de frequentieverhoging beter bereikbaar, maar de kansen die dit biedt voor woningen, werkgelegenheid en voorzieningen worden nog onvoldoende benut. Juist nu de samenleving sterk verandert, is het de hoogste tijd voor een strategie die de miljardeninvesteringen in stations en infrastructuur rechtvaardigt. Dan kan gewoond, gewerkt en gerecreëerd worden op plekken waar de behoefte van de consument ligt, namelijk in binnenstedelijke milieus, goed bereikbaar en dicht bij voorzieningen. Ov-knooppunten zijn locaties die bij uitstek aan deze behoefte kunnen voldoen.

Uitgangspunt twee

Minimaal 50% van de nieuwe woningen rondom ov-knooppunten realiseren

De vraag naar nieuwe woningen in Noord-Holland wordt geschat op 240.000 woningen tot 2040 (Vraaggestuurd bouwen, Companen, 2012). De markt vraagt met name om woningen in centrummilieus: veel knooppunten zijn door hun goede bereikbaarheid en kwaliteiten geschikt om een grote bijdrage te kunnen leveren aan deze behoefte. 55% van deze vraag (132.000 woningen) kan rond ov-knooppunten gerealiseerd worden. Dit percentage is haalbaar voor heel Noord-Holland als totaal. Wel zijn er grote regionale verschillen, waardoor er uitschieters naar boven en beneden zijn.

Uitgangspunt drie

Voorrang voor bestaande plannen binnen BBG rondom ov-knooppunten

Bestaande plannen rondom ov-knooppunten binnen BBG zouden bij voorkeur als eerste ontwikkeld moeten worden. Deze plannen kunnen bijdragen aan een sterkere relatie tussen frequentieverhoging en ruimtelijke ontwikkeling en daarnaast voldoen aan het realiseren van 50% van de kwalitatieve marktvaart naar nieuwe woningen rondom ov-knooppunten. Tot 2030 zal 10 procent van het invloedsgebied van knooppunten gaan veranderen. Het gaat om een gebied van bijna 2.700 hectare, groter dan de stad Haarlem. Van de geïnventariseerde plannen is echter 80 procent 'zacht', wat betekent dat realisatie nog niet zeker is. Tegelijkertijd biedt de zachtheid van de plannen mogelijkheden om deze beter af te stemmen op de marktvaart. De focus van gemeenten en marktpartijen zal moeten gaan liggen op de realisatie van deze plannen binnen BBG rondom ov-knooppunten.

Uitgangspunt vier

BBG en OV-knooppuntenstrategie op elkaar afstemmen

Nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogen in principe alleen binnen BBG gebouwd worden. Wanneer binnen BBG geen mogelijkheden zijn om aan de regionale vraag te voldoen dan moet als eerste worden gekeken naar locaties die multimodaal bereikbaar zijn of dit op korte termijn kunnen worden. Dit is in lijn met de 'ladder voor duurzame verstedelijking' van het Rijk, waarin het aantonen van nut en noodzaak van verstedelijking wettelijk verplicht is gesteld. Het is dan ook een onderdeel van de RO kerntaak van de provincie om regie te voeren over de integratie en afweging van alle ruimtelijke opgaven van bovenlokaal belang, dus zowel binnenstedelijk als in

het landelijk gebied. In de MRA is een grote woningbehoefte. Indien blijkt dat er onvoldoende ruimte is om al deze woningen binnen BBG te realiseren, dan kan een aantal ov-knooppunten in de MRA die nu deels buiten BBG liggen extra capaciteit bieden. De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) biedt de juridische basis om in deze specifieke gevallen een uitzondering te realiseren.

Uitgangspunt vijf

Terugdringen van leegstaande kantoren op plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn

Er is op dit moment een structureel overaanbod aan kantoren. Bijna 19% van de bestaande voorraad in de Metropool Regio Amsterdam staat leeg (Monitor Uitvoeringsstrategie Plabeka, 2012). Naar schatting is ongeveer de helft van deze leegstand structureel. Het is de prognose dat onder invloed van trends als het Nieuwe Werken en de vergrijzing de vraag naar nieuwe kantoren verder zal afnemen en de leegstand zal toenemen. Het accent zal daarom in de toekomst moeten komen te liggen op het terugdringen van de leegstand. Aantrekkelijke kantoorlocaties lijken vooral stationsgebieden met een goede autobereikbaarheid te zijn. Voor een ov-knooppuntenstrategie betekent dit dat deze niet gericht moet zijn op het bouwen van nieuwe kantoren bij stations, maar juist op het terugdringen van de leegstand op de plekken die niet multimodaal bereikbaar zijn. Hier zal voornamelijk transformatie naar andere functies plaats moeten vinden. De verantwoordelijkheid ligt bij de marktpartijen. De provincie kan dit stimuleren door op regionaal niveau afspraken te maken en/of door het inzetten van haar ruimtelijk instrumentarium.

Uitgangspunt zes

Inzetten op kwaliteitsverbetering van werkmilieus op de best bereikbare locaties

De vraag naar nieuwe kantoren zal de komende jaren zeer beperkt zijn. Alleen in bepaalde deelsegmenten, zoals energiezuinige panden op toplocaties, zit nog groei (Eichholtz et al., 2010). Ook is de vraag naar nieuwe kantoren beperkt, doordat met courante leegstand aan een groot deel van de vraag naar kantoren kan worden voldaan (Plabeka, 2011). Nieuwe kantoren dienen uitsluitend gerealiseerd te worden op de meest kansrijke plekken: locaties die vanuit de hele Randstad zeer goed per auto en per openbaar vervoer bereikbaar zijn en waar een kwalitatief hoogwaardig en gemengd stedelijk milieu kan ontstaan. Het is essentieel om ook voor de kantorenmarkt de kwalitatieve vraag van de markt voorop te zetten: het gaat niet zozeer om aantallen vierkante meters maar juist om de kwalitatieve milieus waarin deze vierkante meters gebouwd kunnen worden. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij gemeenten en marktpartijen.

Uitgangspunt zeven

Regionale voorzieningen bij voorkeur op multimodaal bereikbare locaties

Multimodaal bereikbare knooppunten kunnen uitgroeien tot gemengde, levendige milieus die de regio bedienen. Regionale voorzieningen, d.w.z. voorzieningen met meer dan 500 bezoekers zoals onderwijs, zorg en culturele instellingen, kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van die levendigheid. Deze voorzieningen zijn centra van uitwisseling en ontmoeting en hebben een aantrekkingskracht op zowel bedrijven als verschillende groepen gebruikers en bezoekers: ze dragen bij aan de ontwikkeling van zogenaamde interactiemilieus, ontmoetingsplekken in de stad (De Hoog, 2012). Aan de andere kant hebben regionale voorzieningen op hun beurt baat bij een goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer, zodat ze voor zoveel mogelijk mensen variërend van studenten en werknemers tot senioren en toeristen – toegankelijk zijn. Dit geldt zeker voor het onderwijs en de zorg waar door schaalvergroting mensen vanuit een veel groter gebied naar deze voorzieningen toekomen. Multimodaal bereikbare knooppunten kunnen hierop inspelen. Regionale voorzieningen kunnen ook bijdragen aan de groei van het aantal treinreizigers in de daluren en een tegenspitsbeweging op gang brengen. De provincie kan de bouw van regionale voorzieningen rond ov-knooppunten stimuleren door hier in de toekomst specifiek beleid voor te ontwikkelen, op regionaal niveau afspraken te maken en/of haar ruimtelijk instrumentarium in te zetten.

Uitgangspunt acht

De overstap tussen vervoermiddelen verbeteren

Knooppunten die goed bereikbaar zijn met de auto en het openbaar vervoer zijn interessant voor verschillende typen regionale voorzieningen en kantoren. Het koppelen van auto- en ov-netwerken zorgt daarbij voor keuzen in vervoerswijzen (Goudappel Coffeng, 2012). Bij een groot deel van de Noord-Hollandse knooppunten kan de ketenmobiliteit (het combineren van verschillende vervoerswijzen tijdens een reis) nog behoorlijk verbeterd worden. Met een goede koppeling tussen openbaar vervoer-, auto-, fiets- en voetgangersnetwerken en bijbehorende voorzieningen zoals P+R en fietsenstallingen, neemt het gebruik van het openbaar vervoer toe. Op plekken waar veel soorten mobiliteit samenkomen is een secure ruimtelijke inrichting nodig. Daarbij verdient vooral de relatie tussen station en het centrum van een stad of dorp specifieke aandacht.

Uitgangspunt negen

Ontwikkelen van toegangspoorten naar het landschap

Het Noord-Hollandse landschap is divers en heeft een hoge cultuurhistorische waarde. Verschillende ov-knooppunten in Noord-Holland hebben een unieke recreatieve potentie als toegangspoort naar het landschap: ze vormen een directe koppeling tussen de stad en het landschap of recreatiegebied, en brengen recreatie, cultuurhistorie, natuur, landschap, voorzieningen, wonen en vervoersmodaliteiten samen (MRA, 2013). Deze kansen kunnen nog beter worden benut. De nabijheid van verschillende landschappen draagt bij aan een aantrekkelijk woon- en leefklimaat in steden en dorpen. Ov-knooppunten kunnen bijdragen aan de toegankelijkheid van de landschappen, groen en recreatieve voorzieningen.

Uitgangspunt tien

Maak plaats!

Alle voorgaande uitgangspunten richten zich op het regionale en stedelijke schaalniveau. Maar ook het lokale schaalniveau floreert met een focus op kwaliteit: gebruiksvriendelijkheid van ov-knooppunten, aantrekkelijke openbare verblijfsruimten en heldere routing dragen allen bij aan het goed functioneren van een knooppunt. De inrichting, het materiaalgebruik, het groen en de functies in de plinten kunnen de verblijfskwaliteit van de plaats verhogen. Maak Plaats! is erop gericht van ov-knooppunten plekken te maken die van betekenis zijn voor mensen, als onderdeel van zowel het regionale netwerk, het landschap, de stad en het dorp en met aandacht voor de menselijke maat.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer T.P.J. Talsma;

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Heerhugowaard, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw V.C.M. Stam

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alkmaar, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J. Nagengast

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R. Opdam

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Castricum, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw E. Hollenberg

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Uitgeest, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J.N. Schouten

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer A. Verschuren

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Litjens

ProRail, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer C. de Vries

NS Groep N.V., in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw H. Luiten