

# Monitor OV-knooppunten 2018/2019



# MONITOR

# INHOUD

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>1. Samenvatting</b>                                                                      | 3  |
| <b>2. Programma OV-knooppunten</b>                                                          | 5  |
| Overzicht OV-knooppunten Noord-Holland                                                      | 6  |
| <b>3. Wonen</b>                                                                             | 7  |
| Toename woningen OV-knooppunten                                                             | 7  |
| Toename woningen binnen 300 meter                                                           | 8  |
| Toename woningen binnen 1.200 meter                                                         | 9  |
| Toename woningen binnen 10 minuten fietsen                                                  | 10 |
| Gerealiseerde nieuwbouwwoningen tussen 2012-2018 niet constant                              | 10 |
| Toename eenpersoonshuishoudens binnen 300 meter                                             | 11 |
| Geplande woningen binnen 1.200 meter neemt af                                               | 12 |
| Woningbouwplannen rondom station hebben vaker harde planstatus                              | 13 |
| Zuid-Kennemerland en West-Friesland aandeel plancapaciteit boven 50% binnen 1.200 meter     | 14 |
| Aandeel woningvoorraad ten opzichte van woningbouwplannen verschillend per invloedsgedebied | 15 |
| Plan­capaciteit en planstatus woningbouw per OV-knooppunt                                   | 16 |
| Kleinere gemeenten kennen relatief hoog aandeel geplande woningbouw                         | 17 |
| Grote gemeenten kennen hoog absoluut aandeel geplande woningbouw                            | 18 |
| Opvallende verschillen plan­capaciteit 2019 ten opzichte van 2018                           | 19 |
| <b>4. Werken</b>                                                                            | 20 |
| Arbeidsplaatsen binnen 300 meter sterkst toegenomen                                         | 20 |
| Afname voorraad en leegstandspercentage kantoren                                            | 21 |
| Meer leegstand detailhandel nabij treinstations                                             | 21 |
| <b>5. Aantrekkelijke OV-knooppunten</b>                                                     | 22 |
| Relatief veel werkgerelateerde en recreatieve functies binnen 300 meter                     | 22 |
| Toename functiemenging binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen                             | 23 |
| Lokale functiemenging per knooppunt                                                         | 24 |
| Belevingswaarde                                                                             | 25 |
| <b>6. Mobiliteit</b>                                                                        | 26 |
| Aantal in- en uitstappers NS blijft flink stijgen                                           | 26 |
| Toename in- en uitstappers 2018                                                             | 27 |
| Halfweg-Zwanenburg grootste groeier in- en uitstappers                                      | 28 |
| Vervoerkeuze van/naar treinstation                                                          | 28 |
| Autobezit lager rondom OV-knooppunten                                                       | 29 |
| Geen relatie type hoofdbrandstof en nabijheid OV-knooppunten                                | 29 |
| <b>7. Bijlagen</b>                                                                          | 30 |
| Bijlage 1 Begrippen en methodieken                                                          | 30 |
| Invloedsgedebieden OV-knooppunten                                                           | 30 |
| Woningvoorraad                                                                              | 31 |
| Inventarisatie woningbouwplannen per invloedsgedebied OV-knooppunten                        | 31 |
| Bijlage 2 Plan­capaciteit Noord-Holland                                                     | 32 |
| Quick scan plan­capaciteit                                                                  | 32 |
| Overzicht plan­capaciteit 2019-2050 per gemeente                                            | 34 |
| Bijlage 3 In- en uitstappers per OV-knooppunt                                               | 35 |
| Bijlage 4 Bronnen                                                                           | 37 |

## SAMENVATTING

Met het programma OV-knooppunten wil de provincie stationsomgevingen beter benutten en in samenhang met elkaar ontwikkelen. In de jaarlijkse monitor OV-knooppunten 2018/2019 brengen we in kaart hoe het staat met de doelstellingen die zijn geformuleerd binnen het programma OV-knooppunten in het visiedocument *Maak Plaats!* (2011). De monitor OV-knooppunten 2018/2019 vult de data aan die in voorgaande jaren zijn verzameld (vanaf 2012) en blikt vooruit daar waar dat kan. Omdat het programma OV-knooppunten zicht richt op de ontwikkelingen rondom het station duiden we de data in 3 invloedssferen (de straal vanaf het station); binnen 300 meter, binnen 1.200 meter en binnen 10 minuten fietsen (zie bijlage 1 voor een toelichting). De monitoren van voorgaande jaren zijn in te zien via [Kennispotaal OV-knooppunten](#).

Veel organisaties verzamelen data op het gebied van stedelijke ontwikkeling en mobiliteit. Denk aan het CBS, het PBL, de NS, ProRail. Ondanks de vele data die beschikbaar is, is het niet mogelijk om op alle doelstellingen te monitoren. Toch wordt geprobeerd om de verschillende ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten zoveel mogelijk in samenhang te bekijken. De monitor brengt diverse ontwikkelingen in kaart, bijvoorbeeld als het gaat om wonen, werken en reizen. In de komende alinea's lichten we de 4 belangrijkste conclusies toe als het gaat om wonen, werken, reizen en autobezit.

### 40% nieuwbouw rondom stations

De monitor OV-knooppunten 2018/2019 laat zien dat er steeds meer nieuwwoningbouw woningen rondom de OV-knooppunten worden gebouwd. De ambitie om 50% van de nieuwbouwwoningen binnen een straal van 1.200 meter van de stations te bouwen is in de afgelopen jaren nog niet gehaald. Al kwam dit percentage voor de jaren 2012, 2015, 2017 en 2018 in zicht (respectievelijk 45%, 49%, 45% en 45%). Het percentage geplande woningen voor de periode 2019-2050 blijkt niet in de buurt te komen van de ambitie van 50%. Nu is gemiddeld 40% van de nieuwbouwwoningen in Noord-Holland binnen de OV-knooppunten gepland.



Afbeelding 1. Stationsomgeving Zaandam

Alleen woningbouwregio's West-Friesland en Zuid-Kennemerland halen een aandeel boven de 50%. Wanneer er uitgegaan wordt van een straal van 10 minuten fietsen, blijkt dat de regio's IJmond en Alkmaar bovengemiddeld scoren; meer dan 70% van alle nieuwbouw wordt bij OV-knooppunten gebouwd. Gelet op de totale Noord-Hollandse woningbouwopgave van 202.000 woningen voor 2019-2040, kan dit op basis van de woningbouwplannen volledig binnen 10 minuten fietsen gerealiseerd worden en voor 80% binnen 1.200 meter.

### Toename arbeidsplaatsen groter dan inwoners

Het aantal arbeidsplaatsen binnen 1.200 meter, 10 minuten fietsen en gemiddeld in Noord-Holland is harder gestegen (10%, 9% en 9%) dan het aantal inwoners (5%, 4% en 3%). Binnen 300 meter zijn beide bijna even hard gestegen (12% respectievelijk 11%). De totale voorraad kantoorruimte in Noord-Holland is ten opzichte van 2016 met circa 16% afgenomen. Tegelijkertijd is ook het leegstandspercentage voor alle invloedsgebieden bijna gehalveerd (van circa 20% naar 10%). Deels komt dit doordat kantoorruimte is getransformeerd naar bijvoorbeeld een woonfunctie, maar ook doordat de vraag naar kantoorruimte is toegenomen. Dit laatste verklaart ook de flinke toename ten opzichte van 2016 (met circa een derde) als het gaat om de planvoorraad aan kantoorruimte.

### Toename treinreizigers

Het aantal treinreizigers (de in- en uitstappers) is vooral toegenomen bij stations waar veel werkgelegenheid is, bij stations met recreatievoorzieningen in de buurt of bij stations met een hoge mate van functiemenging; bijvoorbeeld de combinatie van werken en recreëren. Bovendien geldt daarbij dat hoe dicht een bestemmingsfunctie zich bij een station bevindt, hoe groter de invloed op het aantal reizigers is. Mensen maken sneller gebruik van het openbaar vervoer wanneer een bestemmingsfunctie dicht bij een station ligt. Wanneer werken of recreëren niet op loopafstand ligt, zullen reizigers overstappen op een ander vervoersmiddel wat leidt tot een langere (beleefde) reistijd. Het is daarom positief dat het aantal arbeidsplaatsen binnen 300 meter sterker is toegenomen.

### Autobezit rondom stations neemt af

Tot slot is er een duidelijk verband te zien tussen de afstand tot een OV-knooppunt en het autobezit per huishouden. Van de inwoners die binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen van het OV-knooppunten wonen, ligt het aandeel autobezitters circa 10% lager dan het gemiddeld autobezit in Noord-Holland (0,8 auto per huishouden). Binnen 300 meter ligt dit zelfs circa 20% lager. Verschillen in demografische kenmerken (studenten en jongere huishoudens hebben vaker geen auto) en kenmerken van de woningen (bijvoorbeeld grootte en type woning) zijn medebepalend voor het verschil in autobezit. Bovendien blijkt op basis van onderzoek<sup>1</sup> dat de parkeernormen<sup>2</sup> binnen gemeenten over het algemeen een stuk hoger zijn, dan wat men op basis van het autobezit zou mogen verwachten. Dit kan ervoor zorgen dat de openbare ruimte onnodig aan parkeerruimte wordt opgeofferd of, in het geval van binnenstedelijke projecten, dat er parkeergarages gebouwd worden die mogelijk leeg komen te staan.

---

<sup>1</sup> Zie BPD (2018) *Parkeren in relatie tot (toekomstig) autobezit & -gebruik*.

<sup>2</sup> Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een functie (bijvoorbeeld wonen) nodig zijn bij een bepaalde eenheid (bijvoorbeeld per woning met een bepaalde oppervlakte). Parkeernormen zijn bedoeld om te garanderen dat bij nieuwe (bouw)projecten het aantal parkeerplaatsen voorzien in de vooraf in te schatten parkeervraag.

## PROGRAMMA OV-KNOOPPUNTEN

Met het programma OV-knooppunten zet de provincie in op het beter benutten van OV-knooppunten, het versterken van spoortrajecten (corridors) en het optimaliseren van de ketenreis. Het beter benutten van OV-knooppunten kan door het realiseren van meer woningen en bedrijven in de directe omgeving en door het aantrekkelijk inrichten van stationsgebieden zodat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid verbetert. Om dit te bereiken dienen de strategische doelstellingen in samenhang bekeken worden. Met deze Monitor OV-knooppunten 2018/2019 brengen we in beeld hoe het staat met de voortgang van de doelstellingen van het programma OV-knooppunten:

1. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten;
2. Het verbeteren van de stationsomgeving als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
3. Het beter benutten van de bestaande ruimte rondom het station, bouw van 50% van de woningbouw binnen de knooppunten;
4. Het verbeteren van de stationsomgeving als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

OV-knooppunten kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de woningbouwopgave in Noord-Holland en tegelijkertijd het waardevolle landschap openhouden. Een van de ambities uit *Maak Plaats!* (2011) is dan ook om minimaal 50% van de nieuwbouwwoningen binnen de knooppunten (<1.200 meter) te realiseren waardoor zowel de bestaande ruimte beter wordt benut en het omliggende landschap gespaard wordt. Knooppuntontwikkeling kan leiden tot een duurzamer ruimtegebruik, hoger potentieel gebruik van het openbaar vervoer, stedelijke voorzieningen en een beter vestigingsklimaat voor bedrijven.



Afbeelding 2. Station Bussum Zuid



Figuur 1. Overzicht OV-knooppunten Noord-Holland

## WONEN

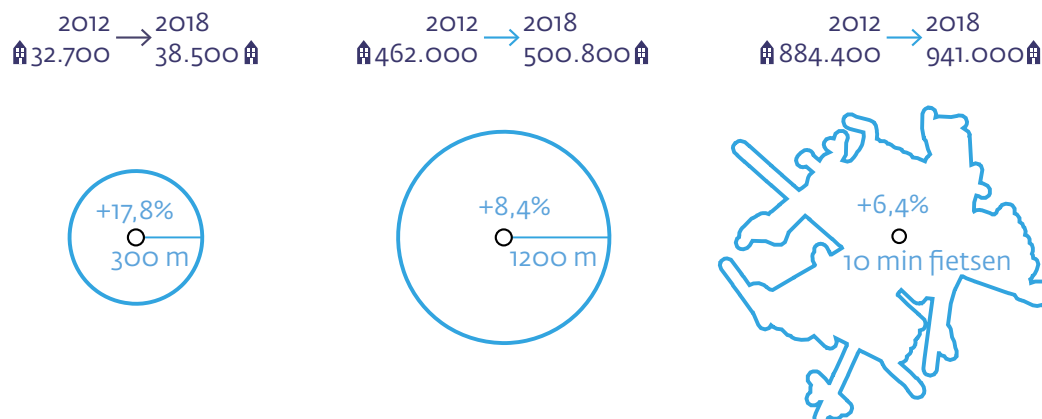
In dit hoofdstuk worden de verschillende ontwikkelingen op basis van de woningvoorraad en woningbouw getoond. Hierbij wordt eerst gekeken naar de ontwikkeling van de woningvoorraad over de periode 2012-2018, maar ook specifiek naar de cijfers van het aantal nieuwbouwwoningen per jaar. Vervolgens wordt inzicht gegeven in type huishouden. Dit is medebepalend voor de vraag naar het type woningen. Tot slot wordt gekeken naar het aantal geplande woningen binnen de verschillende invloedsgebieden van de OV-knooppunten.



Afbeelding 3. Wonen nabij een OV-knooppunt (Krommenie-Assendelft)

### Toename woningen OV-knooppunten

Het aandeel woningen binnen 300 meter van de OV-knooppunten is in de afgelopen periode veel sterker gestegen (17,8%) in vergelijking met de overige invloedsgebieden (<1.200m: 8,4% en 10 minuten fietsen: 6,4%) en heel Noord-Holland (6,4%).

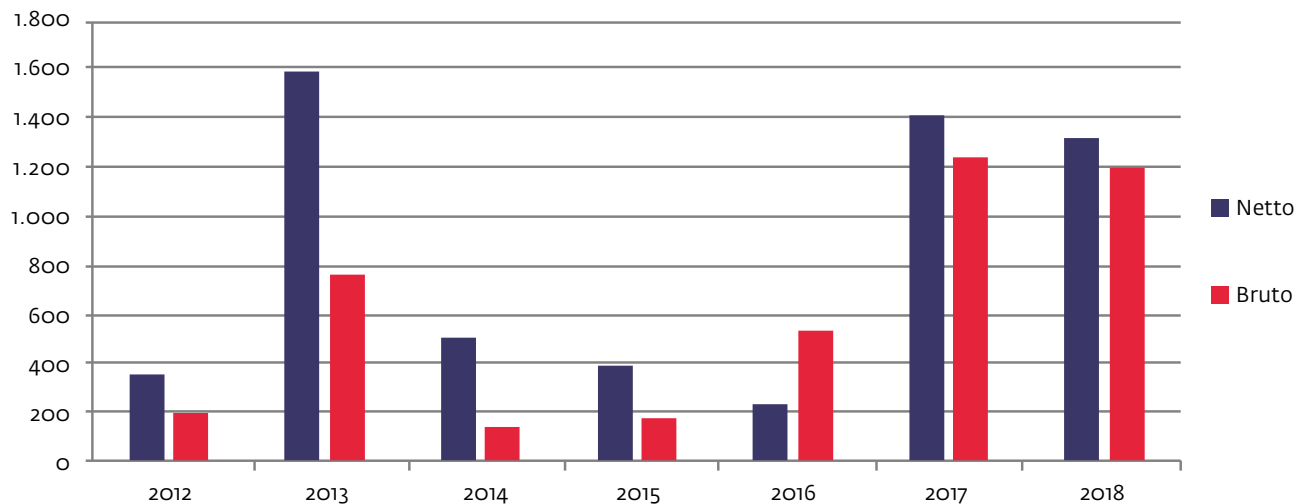


Figuur 2. Woningvoorraad OV-knooppunten 2012-2018

### Toename woningen binnen 300 meter

Na enkele magere jaren zijn er in 2017 en 2018 relatief veel nieuwbouwwoningen gerealiseerd binnen 300 meter. In 2013 is de woningvoorraad het meeste toegenomen dankzij de grote hoeveelheid transformaties<sup>3</sup>. In 2016 is de woningvoorraad afgenomen doordat het aantal gesloopte woningen en onttrekkingen hoger lag dan het aantal nieuwbouwwoningen.

Van de circa 1.200 gerealiseerde nieuwbouwwoningen binnen 300 meter in 2018 is bijna 90% rondom de verschillende OV-knooppunten binnen de gemeente Amsterdam gerealiseerd. Bij 22 van de 32 gemeenten binnen de invloedssfeer van een OV-knooppunt zijn helemaal geen woningen binnen 300 meter gerealiseerd in 2018.



Figuur 3. Toename woningen 2012-2018: invloedsgedebiet <300 meter per jaar<sup>4</sup>

|             | Aantal 2018 |
|-------------|-------------|
| Amsterdam   | 1.050       |
| Bloemendaal | 40          |
| Beverwijk   | 30          |

Figuur 4. Top 3 toename woningen per gemeente (<300 meter)<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Bij transformatie worden bijvoorbeeld kantoor- of bedrijfslocaties omgevormd van kantoren in woningen.

<sup>4</sup> Bruto toename is het aantal nieuwbouwwoningen, de netto toename = nieuwbouw + transformatie + overige toevoegingen – sloop en – onttrekkingen. Zie toelichting in bijlage 1. Begrippen en methodieken.

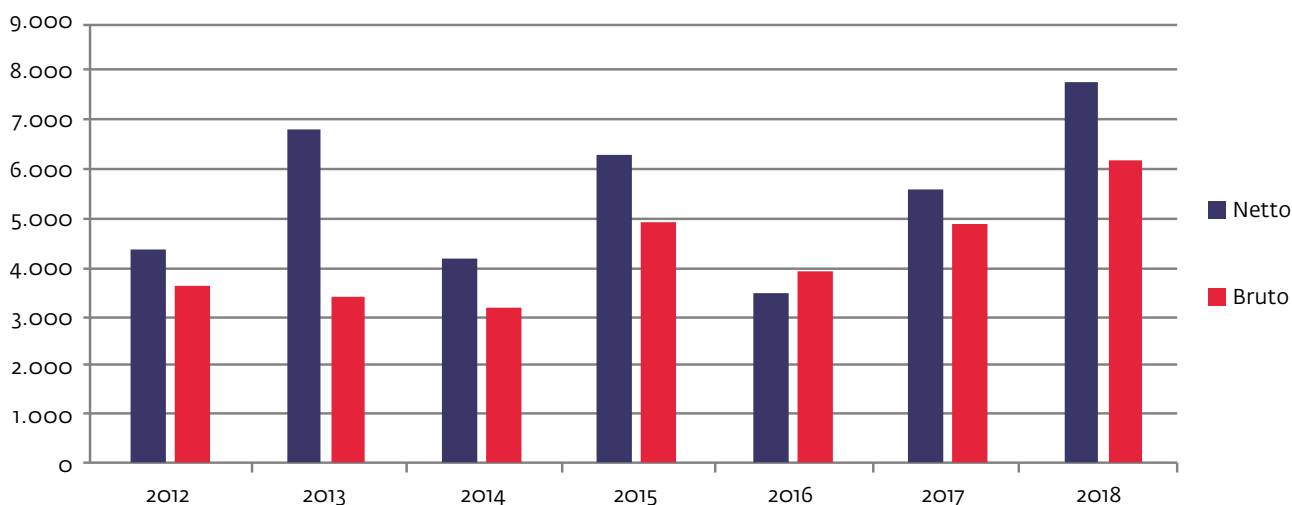
<sup>5</sup> Deze getallen kunnen een vertekend beeld geven, doordat er in sommige gemeenten meerdere OV-knooppunten zijn.



## Toename woningen binnen 1.200 meter

Het aantal gerealiseerde woningen binnen 1.200 meter zit de laatste jaren in een stijgende lijn. In 2015, 2017 en 2018 zijn er vooral veel nieuwbouwwoningen gerealiseerd, terwijl er met name in 2013 veel woningen zijn bijgekomen door transformaties. In 2016 is de woningvoorraad binnen 1.200 meter afgenomen doordat er veel woningen zijn gesloopt of onttrokken aan de woningvoorraad. Een deel hiervan, zeker in 2013, is te verklaren door statistische correcties door de invoering van de BAC<sup>6</sup>. De verwachting is dat de stijgende lijn niet zal doorzetten in 2019 en de jaren daarna. Het aantal afgegeven bouwvergunningen daalt immers<sup>7</sup>. Factoren die hierbij (landelijk) een rol spelen zijn een tekort aan geschikte bouwlocaties, een tekort aan personeel, de hoge bouwkosten en de stikstofuitspraak van de Raad van State<sup>8</sup>.

Van de ruim 6.000 gerealiseerde nieuwbouwwoningen binnen 1.200 meter in 2018 is bijna 60% rondom de verschillende OV-knooppunten binnen de gemeente Amsterdam gerealiseerd. Daarna volgen Diemen (10%), Haarlem (6%), Purmerend (5%) en Hilversum (3%).



Figuur 5. Toename 2012-2018: invloedsgedebied <1.200 meter

|           | Aantal 2018 |
|-----------|-------------|
| Amsterdam | 3.650       |
| Diemen    | 610         |
| Haarlem   | 400         |

Figuur 6. Top 3 toename woningen per gemeente (<1.200 meter)

6 Zie uitleg in de Monitor Woningbouw 2019, provincie Noord-Holland.

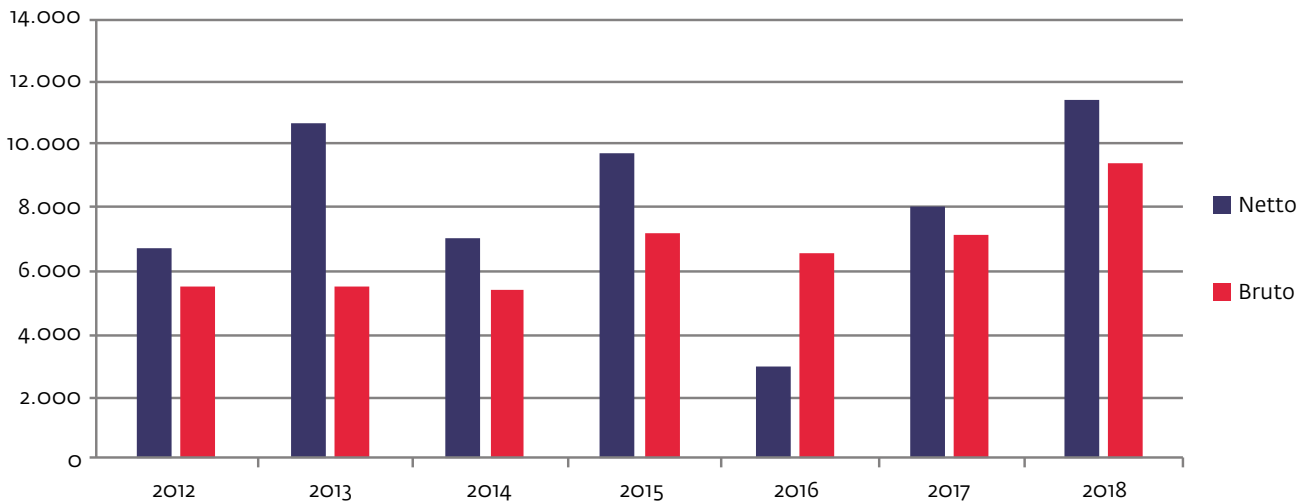
7 Bron: Monitor Woningbouw 2019, provincie Noord-Holland.

8 Bron: Rabobank (2019) *Minder vergunningen: niet overal, en niet alleen door stikstof.*

### Toename woningen binnen 10 minuten fietsen

Sinds 2015 is sprake van relatief veel nieuwbouwwoningen. In het jaar 2013 ging het om veel transformatie, waarbij bijvoorbeeld kantoorruimte is omgevormd tot woningen. Voor 2016 is het verschil tussen netto en bruto woningen te verklaren doordat er meer woningen zijn gesloopt of onttrokken aan de woningvoorraad ten opzichte van het aantal nieuwbouwwoningen.

Van de circa 9.400 nieuwbouwwoningen binnen 10 minuten fietsen zijn opnieuw de meeste woningen gerealiseerd in de gemeenten Amsterdam (57%), Diemen (7%) en Haarlem (6%).



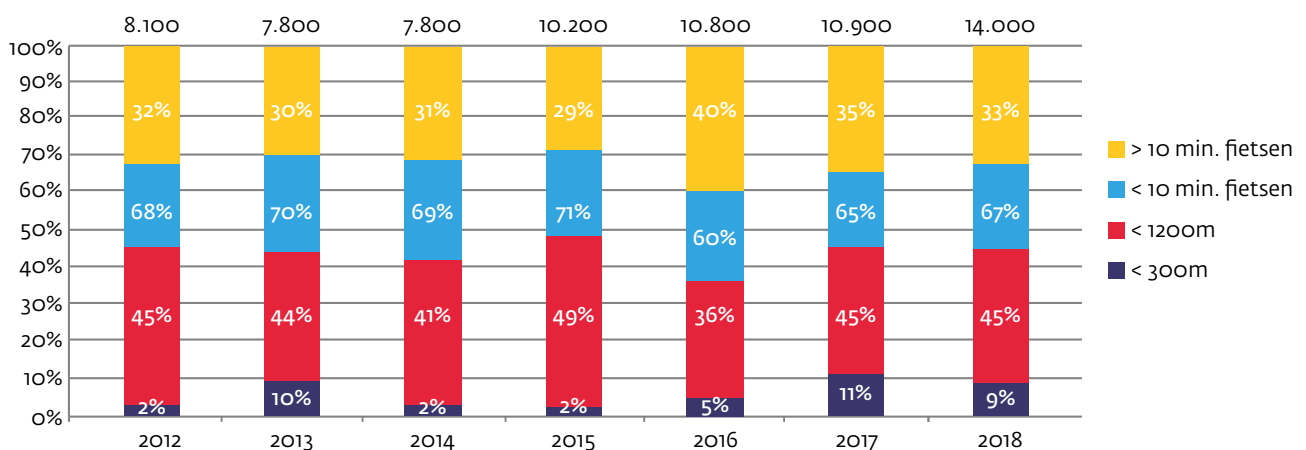
Figuur 7. Toename woningen 2012-2018: invloedsgebied <10 minuten fietsen

|           | Aantal 2018 |
|-----------|-------------|
| Amsterdam | 5.380       |
| Diemen    | 640         |
| Haarlem   | 530         |

Figuur 8. Top 3 toename woningen per gemeente (<10 minuten fietsen)

### Gerealiseerde nieuwbouwwoningen tussen 2012-2018 niet constant

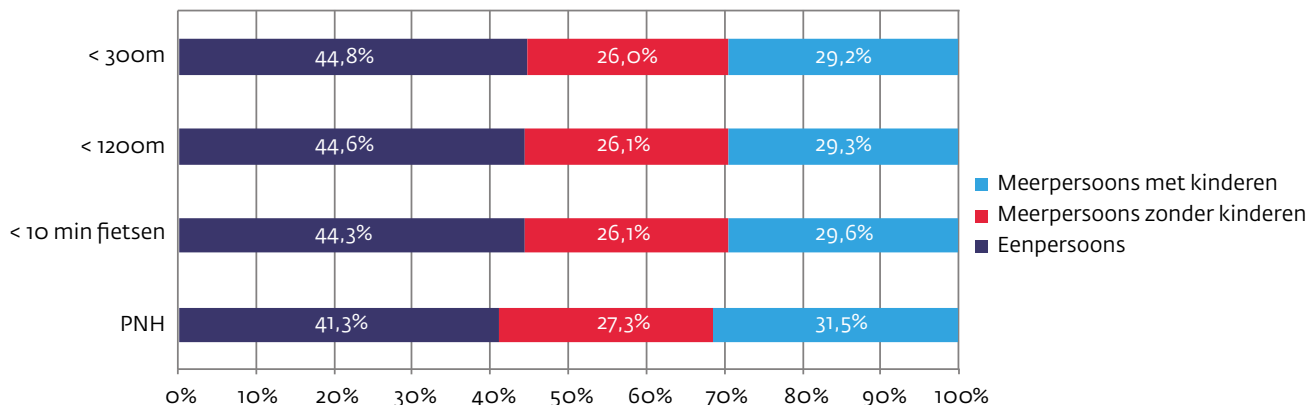
In figuur 9 is te zien hoeveel nieuwbouwwoningen (=bruto toename) er procentueel per invloedsgebied zijn gerealiseerd in de periode 2012-2018. Hoe dichterbij het OV-knooppunt (hoe kleiner het invloedsgebied), hoe meer de percentages schommelen per jaar.



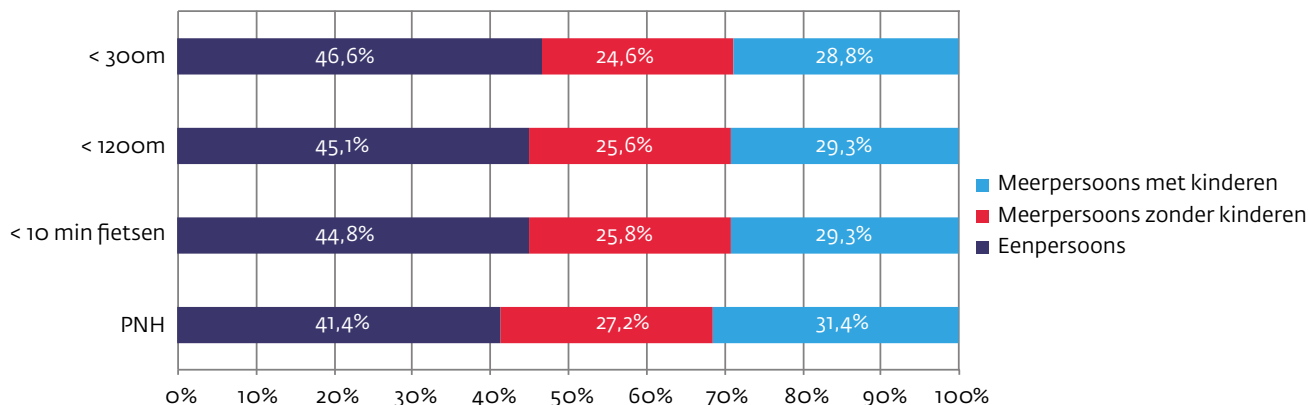
Figuur 9. Aantal nieuwbouwwoningen 2012-2018 per invloedsgebied

### Toename eenpersoonshuishoudens binnen 300 meter

Het aandeel eenpersoonshuishoudens in de directe stationsomgeving (<300m) is hoger dan de andere invloedsgebieden. In 2019 is dit aandeel ten opzichte van 2018 (niet zichtbaar in grafiek) licht gestegen (met 0,6 procentpunt) met name ten koste van het aandeel meerpersoonshuishoudens zonder kinderen binnen 300 meter (afname van 0,4 procentpunt). Ten opzichte van 2012 is dit aandeel nog sterker gestegen (met 1,8 procentpunt) ten koste van het aandeel meerpersoonshuishoudens.



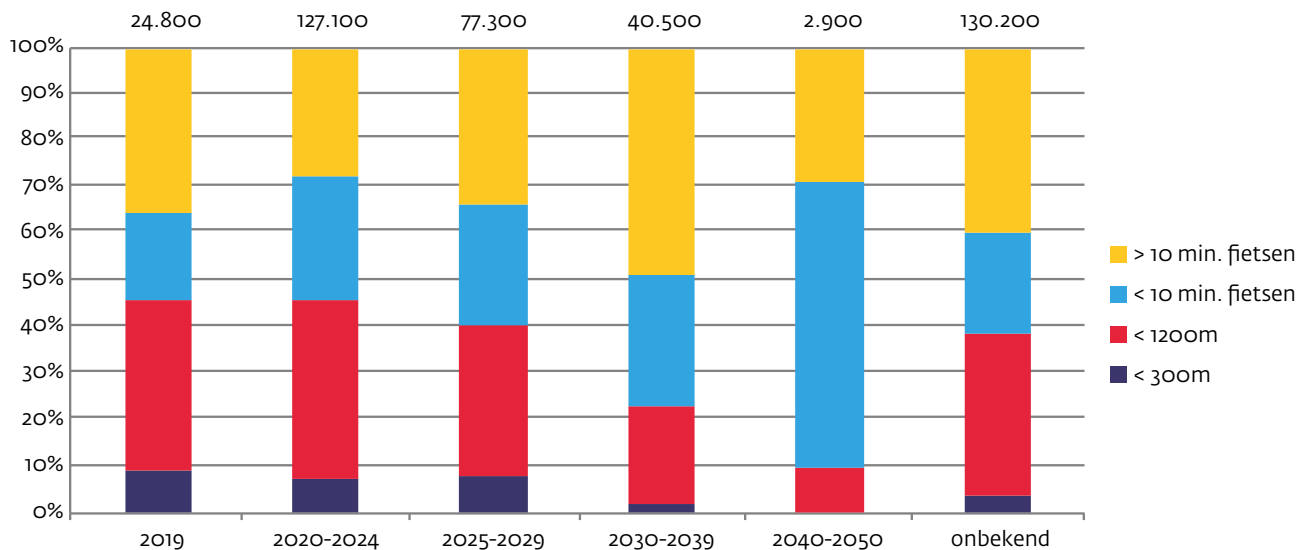
Figuur 10. Verdeling type huishouden 2012



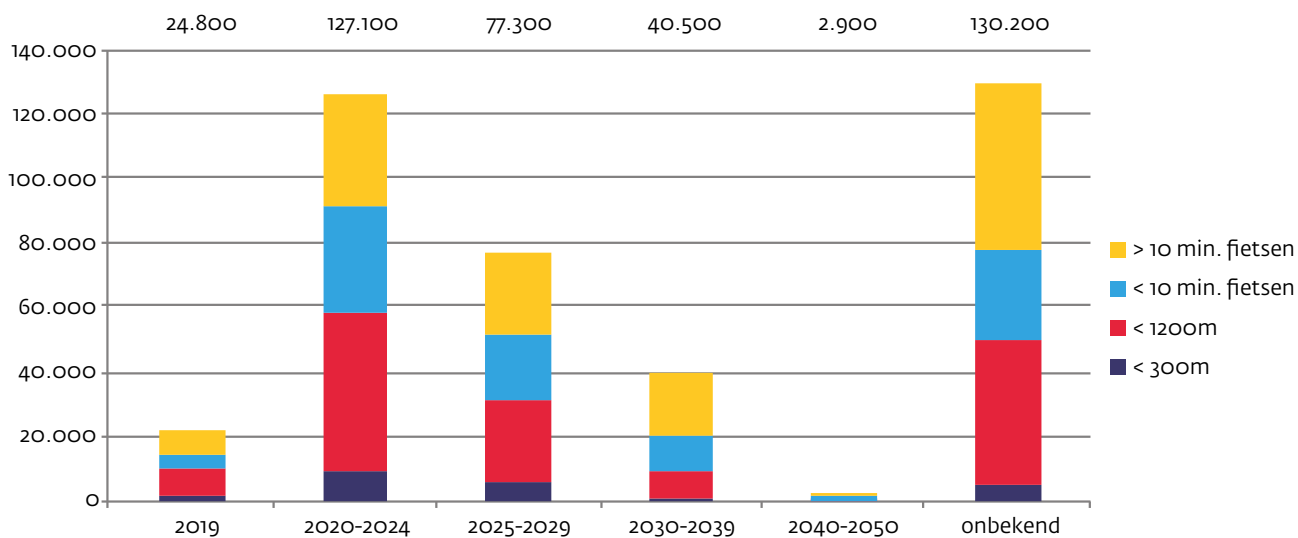
Figuur 11. Verdeling type huishouden 2019

### Geplande woningen binnen 1.200 meter neemt af

Van de totale plancapaciteit is 40% binnen 1.200 meter gepland en 65% binnen 10 minuten fietsen. Als het gaat over de fasering van de plancapaciteit blijkt de totale plancapaciteit en het aandeel binnen de OV-knooppunten, met name binnen 1.200 meter, sterk af te nemen in de tijd. Voor een derde van de plancapaciteit is nog geen fasering bekend.



Figuur 12. Plancapaciteit OV-knooppunten 2019-2050 (relatief)



Figuur 13. Plancapaciteit OV-knooppunten 2019 – 2050 (absoluut)

### Woningbouwplannen rondom station hebben vaker harde planstatus<sup>9</sup>

Woningbouwplannen binnen 300 meter hebben vaker een harde planstatus dan de verder gelegen woningbouwplannen. Het omgekeerde zou je verwachten, want binnenstedelijke locaties komen over het algemeen moeizamer tot stand.

|                  | <b>% hard (netto)</b> |
|------------------|-----------------------|
| <300m            | 35%                   |
| <1200m           | 25%                   |
| <10 min. fietsen | 22%                   |
| >10 min. fietsen | 22%                   |
| PNH              | 22%                   |

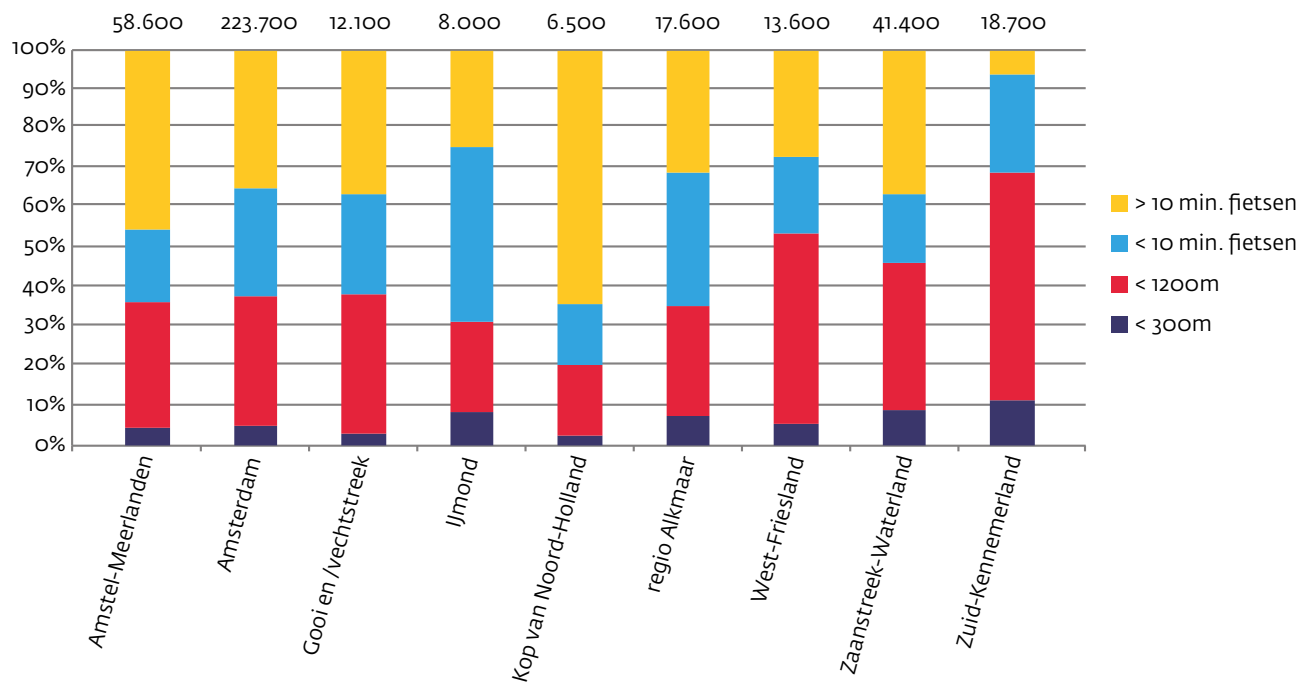
Figuur 14. Planstatus woningbouwplannen 2019 - 2050

<sup>9</sup> Op basis van de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zijn plannen in te delen op basis van hun juridische status in harde plannen (onherroepelijk en vastgesteld) en zachte plannen (in voorbereiding of potentiële locaties). Zie uitgebreide toelichting in Monitor Woningbouw 2019, provincie Noord-Holland.

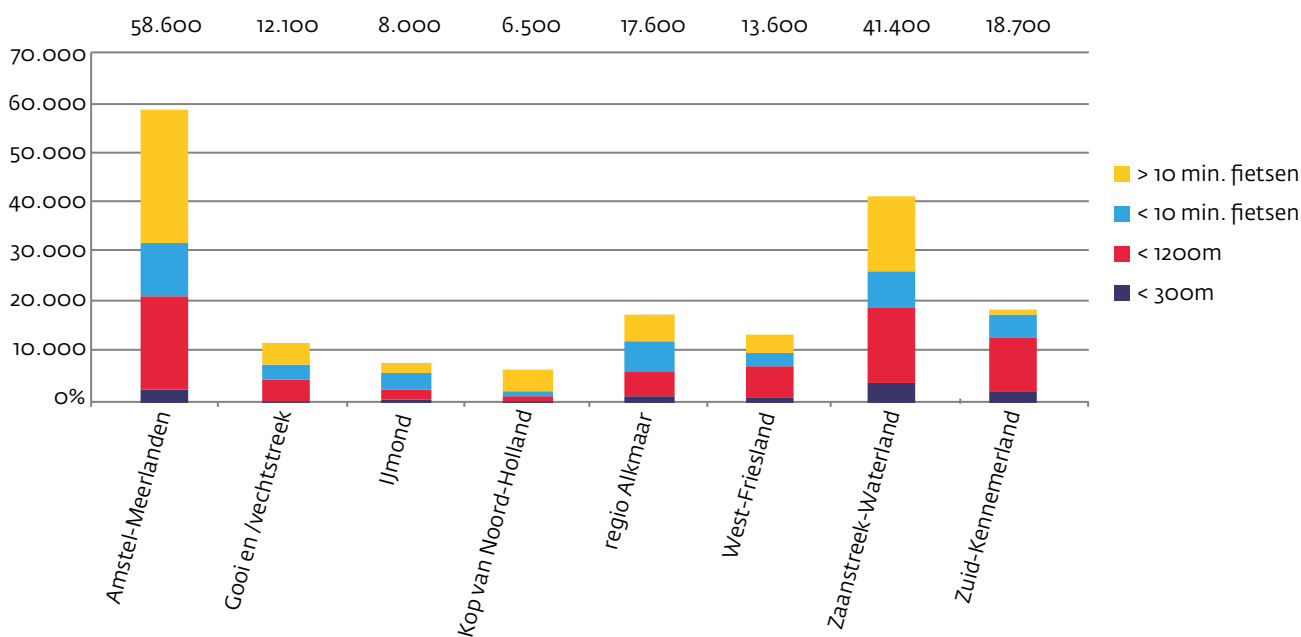
### Zuid-Kennemerland en West-Friesland aandeel plancapaciteit boven 50% binnen 1.200 meter.

Van de verschillende regio's heeft de gemeente Amsterdam veruit de meeste plancapaciteit van Noord-Holland (56%). Daarna volgen Amstel-Meerlanden (33%) en Zaanstreek-Waterland (23%).

West-Friesland en Zuid-Kennemerland daarentegen zijn de enige regio's waarbij het aandeel binnen 1.200 meter boven de 50% uitkomt. Dit zijn ook de regio's samen met de regio's IJmond en Alkmaar waar relatief veel binnen 10 minuten fietsen wordt gepland.



Figuur 15: Plancapaciteit per regio 2019-2050 (relatief)

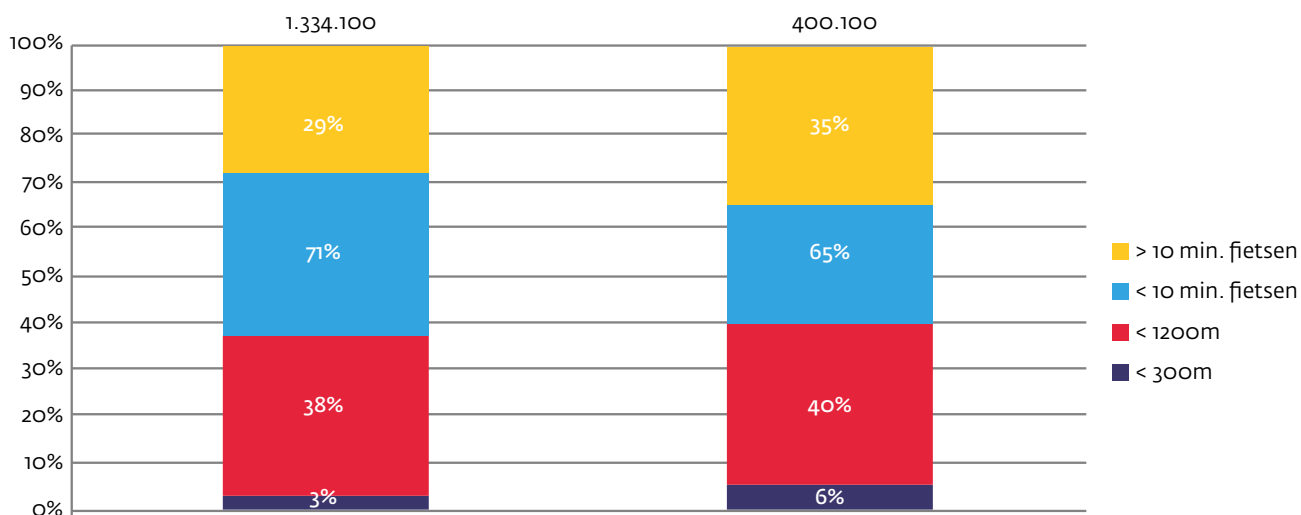


Figuur 16: Plancapaciteit per regio 2019-2050 (absoluut)<sup>10</sup>

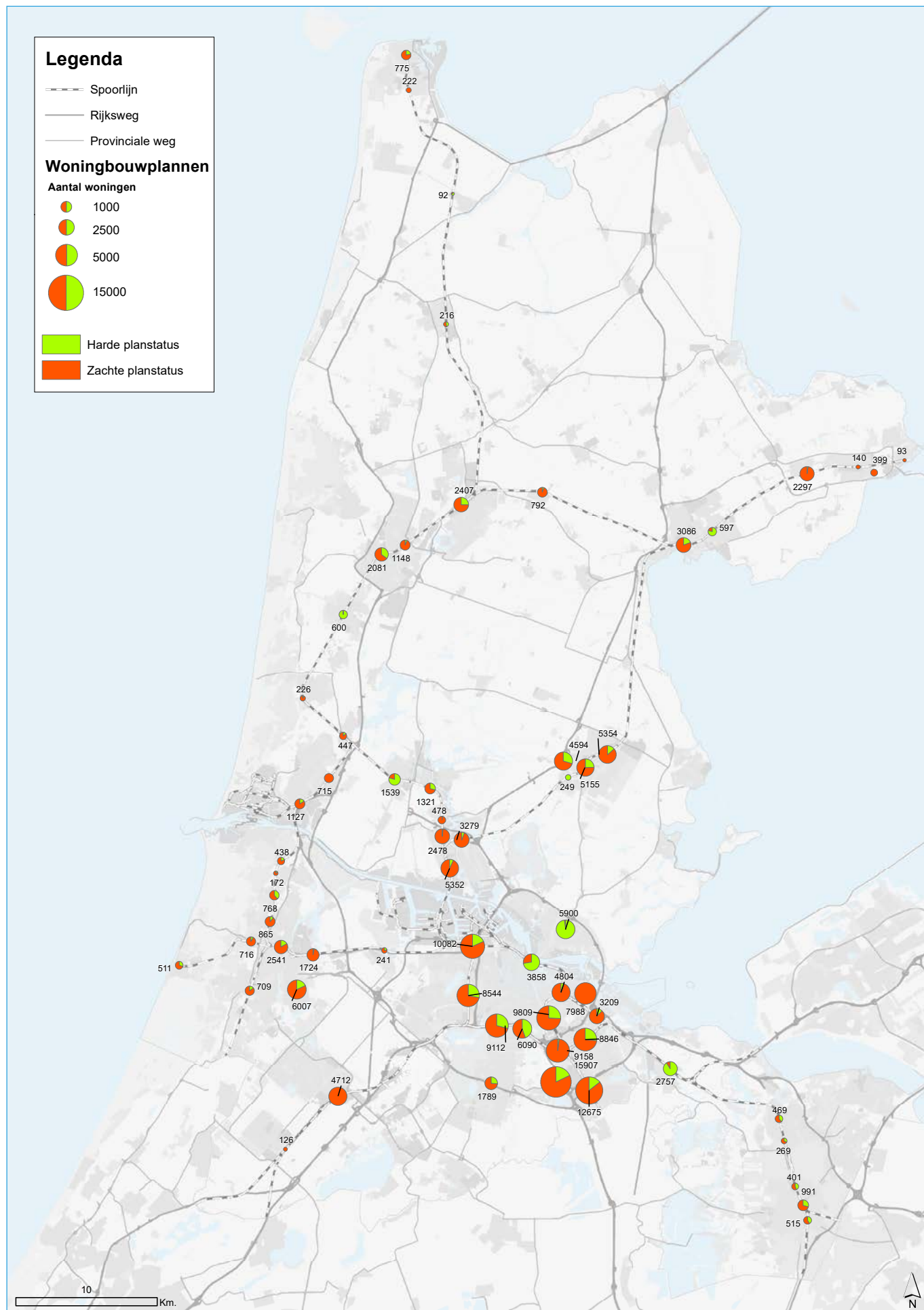
10 Gemeente Amsterdam heeft veel geplande woningen (223.700 woningen) ten opzichte van de andere regio's. Vanwege de leesbaarheid van de grafiek is deze daarom weggelaten in dit overzicht.

### Aandeel woningvoorraad ten opzichte van woningbouwplannen verschillend per invloedsgedied

Het aantal woningen binnen 10 minuten fietsen neemt relatief gezien af, wanneer alle woningbouwplannen gerealiseerd zouden worden. Het aandeel van de woningbouwplannen binnen 10 minuten fietsen ligt een stuk lager dan het huidig aantal woningen binnen 10 minuten fietsen (65% respectievelijk 71%). Het aantal woningen binnen 300 meter, en in mindere 1.200 meter, neemt in dit geval juist toe.



Figuur 17: Woningvoorraad 31-12-2018 en woningbouwplannen 2019-2050



Figuur 18: Plancapaciteit en planstatus woningbouw per OV-knooppunt



### Kleinere gemeenten kennen relatief hoog aandeel geplande woningbouw

In figuur 19 t/m 21 is gekeken naar de gemeenten die het hoogste (relatieve) aandeel geplande woningen binnen een invloedsgebied van een OV-knooppunt hebben. Hieruit blijkt dat het grotendeels dezelfde (kleinere) gemeenten zijn die relatief goed scoren, namelijk Diemen, Zandvoort, Uitgeest en Stede Broec.

| Gemeente    | %   | Gemeentetotaal |
|-------------|-----|----------------|
| Uitgeest    | 38% | 500            |
| Stede Broec | 21% | 800            |
| Diemen      | 21% | 5.300          |

Figuur 19. Hoogste aandeel geplande woningbouw <300 meter per gemeente (relatief)

| Gemeente  | %   | Gemeentetotaal |
|-----------|-----|----------------|
| Diemen    | 97% | 5.300          |
| Zandvoort | 95% | 500            |
| Uitgeest  | 84% | 500            |

Figuur 20. Hoogste aandeel geplande woningbouw <1.200 meter per gemeente (relatief)

| Gemeente    | %    | Gemeentetotaal |
|-------------|------|----------------|
| Diemen      | 100% | 5.300          |
| Zandvoort   | 100% | 500            |
| Stede Broec | 100% | 800            |

Figuur 21. Hoogste aandeel geplande woningbouw <10 minuten fietsen per gemeente (relatief)

## Grote gemeenten kennen hoog absoluut aandeel geplande woningbouw

Uit figuur 22 t/m 24 blijken grotere gemeenten, Amsterdam en in mindere mate Zaanstad en Haarlem, absoluut gezien de meeste woningen rondom de OV-knooppunten hebben gepland. Er zijn echter ook relatief veel gemeenten die helemaal geen woningbouwplannen binnen 10 minuten fietsen hebben. Van de 47 gemeenten in Noord-Holland hebben er 21 gemeenten binnen 300 meter, 15 gemeenten binnen 1.200 meter en 12 gemeenten binnen 10 minuten fietsen geen woningbouwplannen.

Een volledig overzicht per gemeente en bijbehorende quick scan is in bijlage 2 te vinden.

| Gemeente  | Absoluut | Gemeentetotaal |
|-----------|----------|----------------|
| Amsterdam | 11.500   | 228.700        |
| Zaanstad  | 2.300    | 23.700         |
| Haarlem   | 2.100    | 16.700         |

Figuur 22. Hoogste aandeel geplande woningbouw <300 meter per gemeente (absoluut)

| Gemeente  | Absoluut | Gemeentetotaal |
|-----------|----------|----------------|
| Amsterdam | 85.100   | 228.700        |
| Haarlem   | 12.000   | 16.700         |
| Zaanstad  | 11.100   | 23.700         |

Figuur 23. Hoogste aandeel geplande woningbouw <1.200 meter per gemeente (absoluut)

| Gemeente  | Absoluut | Gemeentetotaal |
|-----------|----------|----------------|
| Amsterdam | 145.700  | 228.700        |
| Haarlem   | 16.500   | 16.700         |
| Zaanstad  | 15.300   | 23.700         |

Figuur 24. Hoogste aandeel geplande woningbouw <10 minuten fietsen per gemeente (absoluut)

### Opvallende verschillen plancapaciteit 2019 ten opzichte van 2018<sup>11</sup>

Wat betreft de woningbouwplannen is een vergelijking gemaakt met de *Tussentijdse Monitor OV-knooppunten 2018*. Hierbij is voor de gemeenten Uitgeest, Heemskerk, Heerhugowaard, Den Helder en Hoorn een duidelijke stijging van de plancapaciteit te zien.

| Gemeente   | 2019 | 2018 | Vershil |
|------------|------|------|---------|
| Uitgeest   | 38%  | 0%   | 38%     |
| Alkmaar    | 7%   | 0%   | 7%      |
| Den Helder | 6%   | 0%   | 6%      |

Figuur 25. Vergelijking plancapaciteit 2019 met plancapaciteit 2018 (<300 meter)

| Gemeente      | 2019 | 2018 | Vershil |
|---------------|------|------|---------|
| Heemskerk     | 44%  | 16%  | 28%     |
| Den Helder    | 42%  | 20%  | 22%     |
| Heerhugowaard | 37%  | 21%  | 16%     |

Figuur 26. Vergelijking plancapaciteit 2019 met plancapaciteit 2018 (<1.200 meter)

| Gemeente      | 2019 | 2018 | Vershil |
|---------------|------|------|---------|
| Heerhugowaard | 66%  | 38%  | 28%     |
| Den Helder    | 67%  | 47%  | 20%     |
| Hoorn         | 98%  | 86%  | 12%     |

Figuur 27. Vergelijking plancapaciteit 2019 met plancapaciteit 2018 (<10 minuten fietsen)

| Gemeente     | 2019   | 2018  | Vershil |
|--------------|--------|-------|---------|
| Amstelveen   | 12.000 | 6.500 | 5.400   |
| Ouder-Amstel | 12.000 | 7.800 | 4.200   |
| Purmerend    | 11.100 | 8.100 | 3.000   |

Figuur 28. Vergelijking plancapaciteit 2019 met plancapaciteit 2018 (gemeente)

<sup>11</sup> Bron: *Tussentijdse Monitor OV-knooppunten 2018*, verschijningsdatum april 2019.



## WERKEN

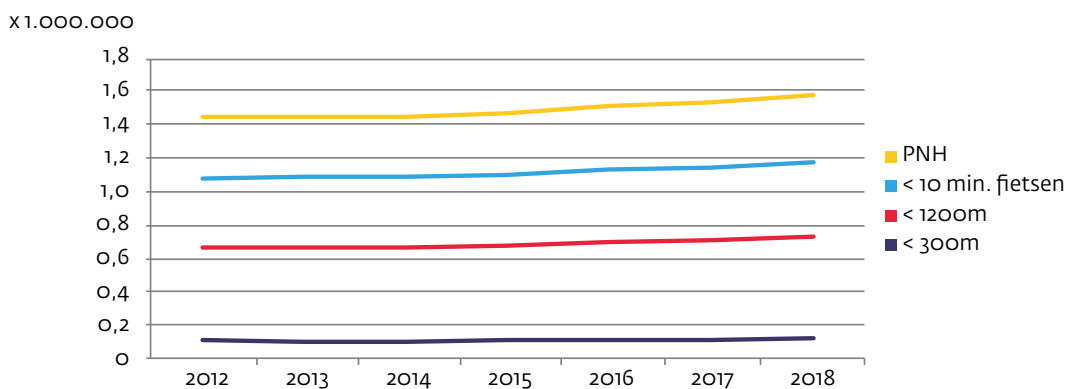
Dit hoofdstuk gaat eerst in op de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen. Vervolgens komt de ontwikkeling op de kantorenmarkt aan bod waarbij gekeken wordt naar de beschikbare voorraad, leegstand en (uitbreidings)plannen.



Afbeelding 4. Stationsomgeving Amsterdam Zuid

### Arbeitsplaatsen binnen 300 meter sterkst toegenomen

Over de periode 2012-2018 is het aandeel arbeidsplaatsen binnen 300 meter het sterkst toegenomen (12%) vergeleken met de andere invloedsgebieden (ongeveer 9%). Ook schommelt het aandeel arbeidsplaatsen binnen 300 meter per jaar het meest.



Figuur 29. Aantal arbeidsplaatsen 2012-2018 (absolute stijging ten opzichte van voorgaand jaar)

|                  | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 | 2017-2018 | 2012-2018 |
|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <300m            | -1%       | -2%       | 4%        | -1%       | 7%        | 5%        | 12%       |
| <1200m           | 0%        | 0%        | 2%        | 3%        | 2%        | 3%        | 9%        |
| <10 min. fietsen | 0%        | 0%        | 2%        | 3%        | 1%        | 3%        | 9%        |
| >10 min. fietsen | -1%       | 1%        | 2%        | 2%        | 2%        | 3%        | 10%       |
| PNH              | 0%        | 0%        | 2%        | 3%        | 1%        | 3%        | 9%        |

Figuur 30. Aantal arbeidsplaatsen 2012-2018 (relatieve stijging ten opzichte van voorgaand jaar)

### Afname voorraad en leegstandspercentage kantoren

De totale voorraad in de provincie Noord-Holland is met circa 16% afgenomen ten opzichte van 2016. De daling is iets minder sterk in de nabijheid van OV-knooppunten. Het leegstandspercentage is voor alle invloedsgebieden bijna gehalveerd ten opzichte van 2016. Deze afname is te verklaren doordat er transformatie heeft plaatsgevonden naar andere functies zoals wonen, maar ook de vraag naar kantoorruimte is toegenomen<sup>12</sup>. Dit laatste heeft ervoor gezorgd dat de totale planvoorraad aan kantoorruimte gemiddeld met ongeveer een derde is toegenomen.

|                    | Voorraad 2018 | Vershil tov 2016 | % leegstand 2018 | Vershil tov 2016 | Planvoorraad 2018 | Vershil tov 2016 |
|--------------------|---------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|
| <300m              | 759.700       | nb               | 11%              | nb               | 273.400           | nb               |
| <1200m             | 3.811.700     | -11%             | 11%              | -9%              | 1.361.200         | 33%              |
| <10 min. fietsen   | 4.681.000     | -14%             | 11%              | -10%             | 1.718.500         | 29%              |
| PNH                | 5.294.600     | -16%             | 12%              | -9%              | 2.184.500         | 35%              |
| % <300m            | 14%           | nb               | -                | -                | 13%               | -                |
| % <1200m           | 72%           | 3%               | -                | -                | 62%               | -                |
| % <10 min. fietsen | 88%           | 1%               | -                | -                | 79%               | -                |

Figuur 31. Voorraad en leegstand kantoorlocaties 2016 en 2018

12 Zie Bureau BUITEN (2019) Actualisatie vraagruimte MRA.

## AANTREKKELIJKE OV-KNOOPPUNTEN

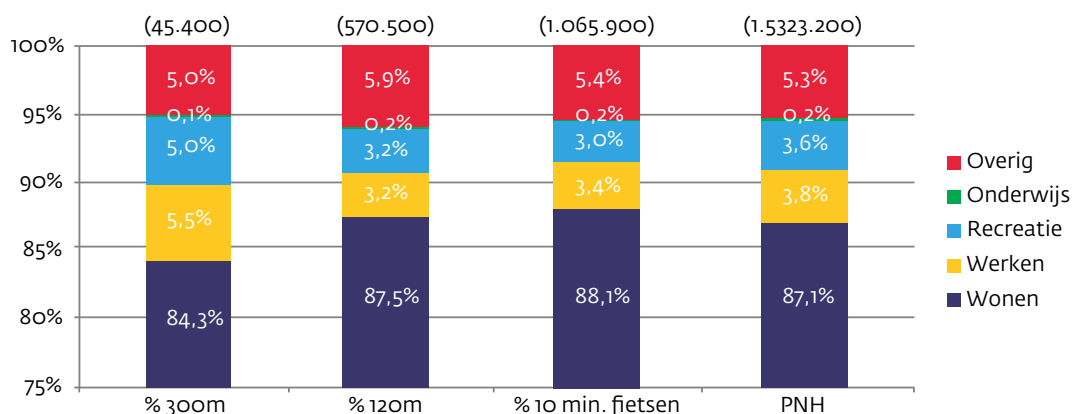
Hoofdstuk 3 en 4 zijn vooral relevant ten aanzien van de doelstelling om de ruimte rondom de OV-knooppunten beter te benutten. Stationsgebieden dienen echter ook aantrekkelijke plekken in de stad te zijn. Dit hoofdstuk richt zich daarom (waar mogelijk) op deze doelstelling. Omdat dit grotendeels maatwerk per station is, is ten behoeve van deze monitor vooral gekeken naar de mate van functiemenging binnen de verschillende invloedsgebieden. Hierbij wordt eerst gekeken naar de verdeling over de verschillende functies. In het bijzonder wordt daarbij gekeken naar de ontwikkelingen ten aanzien van de detailhandel. Tot slot wordt op twee manieren gekeken naar de verhouding tussen het aantal inwoners en arbeidsplaatsen als maat om de functiemenging te bepalen.



Afbeelding 5. Station Santpoort Noord

### Relatief veel werkgerelateerde en recreatieve functies binnen 300 meter

Het aandeel werken en recreatieve functies binnen 300 meter van OV-knooppunt is hoger in vergelijking met overige invloedsgebieden. Voor het aandeel wonen geldt juist het omgekeerde.



Figuur 32. Verdeling gebruiksdoelen per invloedsgebied (op basis van het aantal verblijfsobjecten)

### Meer leegstand detailhandel nabij treinstations

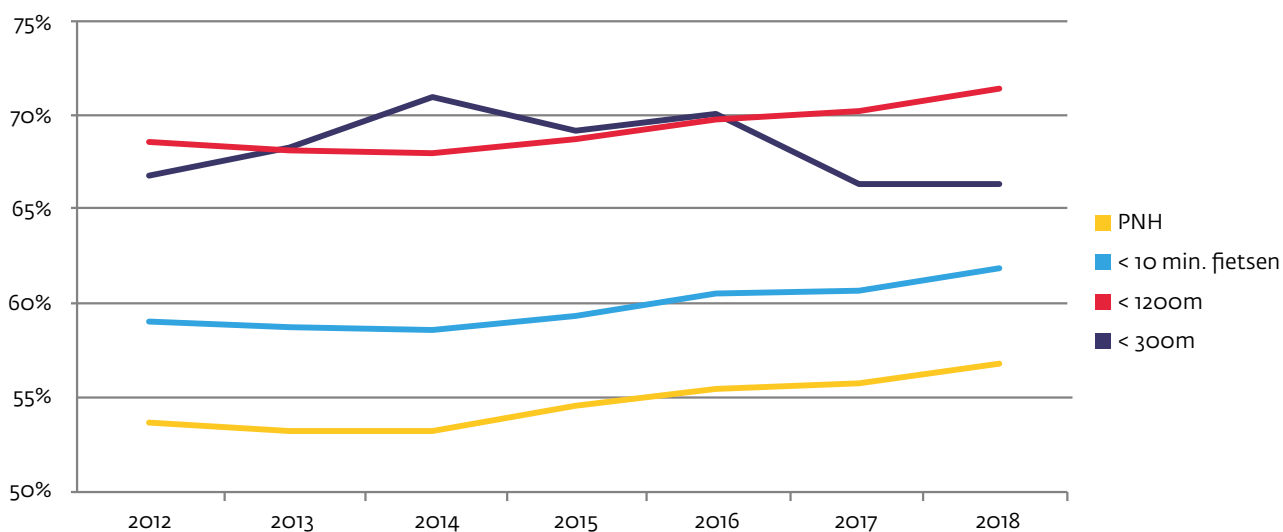
Bijna de helft (48%) van de detailhandel bevindt zich binnen 1.200 meter van een OV-knooppunt. Daarnaast is te zien dat het leegstandspercentage hoger ligt naarmate de invloedssfeer kleiner is. Dit kan mogelijk verklaard worden doordat deze locaties bijvoorbeeld groter zijn in m2 waardoor ze zwaarder meetellen of dat er hogere huurprijzen gelden waardoor nieuwe huurders lastiger te vinden zijn.

|                  | Winkelvloeroppervlak (m2) | Leegstand (m2) | % leegstand |
|------------------|---------------------------|----------------|-------------|
| <300m            | 215.400                   | 30.300         | 14%         |
| <1200m           | 1.511.400                 | 179.000        | 12%         |
| <10 min. fietsen | 2.497.800                 | 257.600        | 10%         |
| PNH              | 3.132.200                 | 295.900        | 9%          |

Figuur 33. Kerncijfers detailhandel 2018

### Toename functiemenging binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen

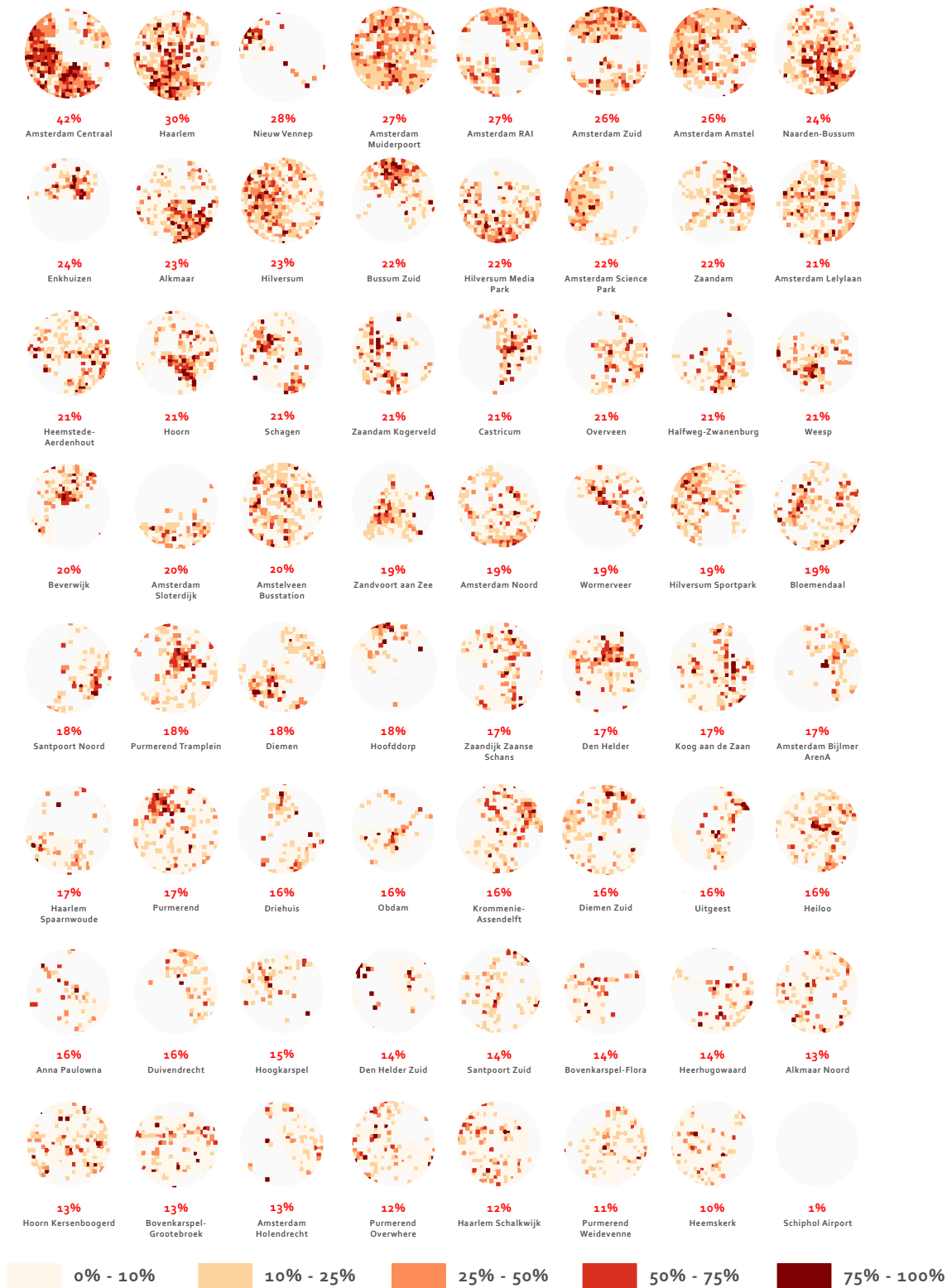
Op basis van de verhouding aantal inwoners en arbeidsplaatsen is de functiemenging in de periode 2012-2018 licht afgenomen met (0,5%) binnen 300 meter en toegenomen binnen overige invloedsgedieden (circa 3%). Het aantal arbeidsplaatsen is relatief harder gestegen (circa 9%) dan aantal inwoners (3 tot 5%) in de periode 2012-2018, behalve binnen 300 meter waar het min of meer gelijk is gebleven (12% respectievelijk 11%).



Figuur 34. Ontwikkeling functiemenging (verhouding inwoners/arbeitsplaatsen)

### Lokale functiemenging per knooppunt

Er is ook gekeken naar de zogeheten lokale functiemenging binnen een OV-knooppunt<sup>13</sup>. Een station met aan de ene kant een woonwijk en aan de andere kant een kantoorgebied is in de beleving juist niet gemengd. Op basis van een gemiddelde van de 100x100m vierkantstatistieken is in figuur 35 de score per OV-knooppunt (<1.200m) uitgerekend.



Figuur 35. Lokale functiemenging (100x100m)

13 Zie pagina 98/99 in *Maak Plaats!* voor uitleg over de gebruikte methodiek.

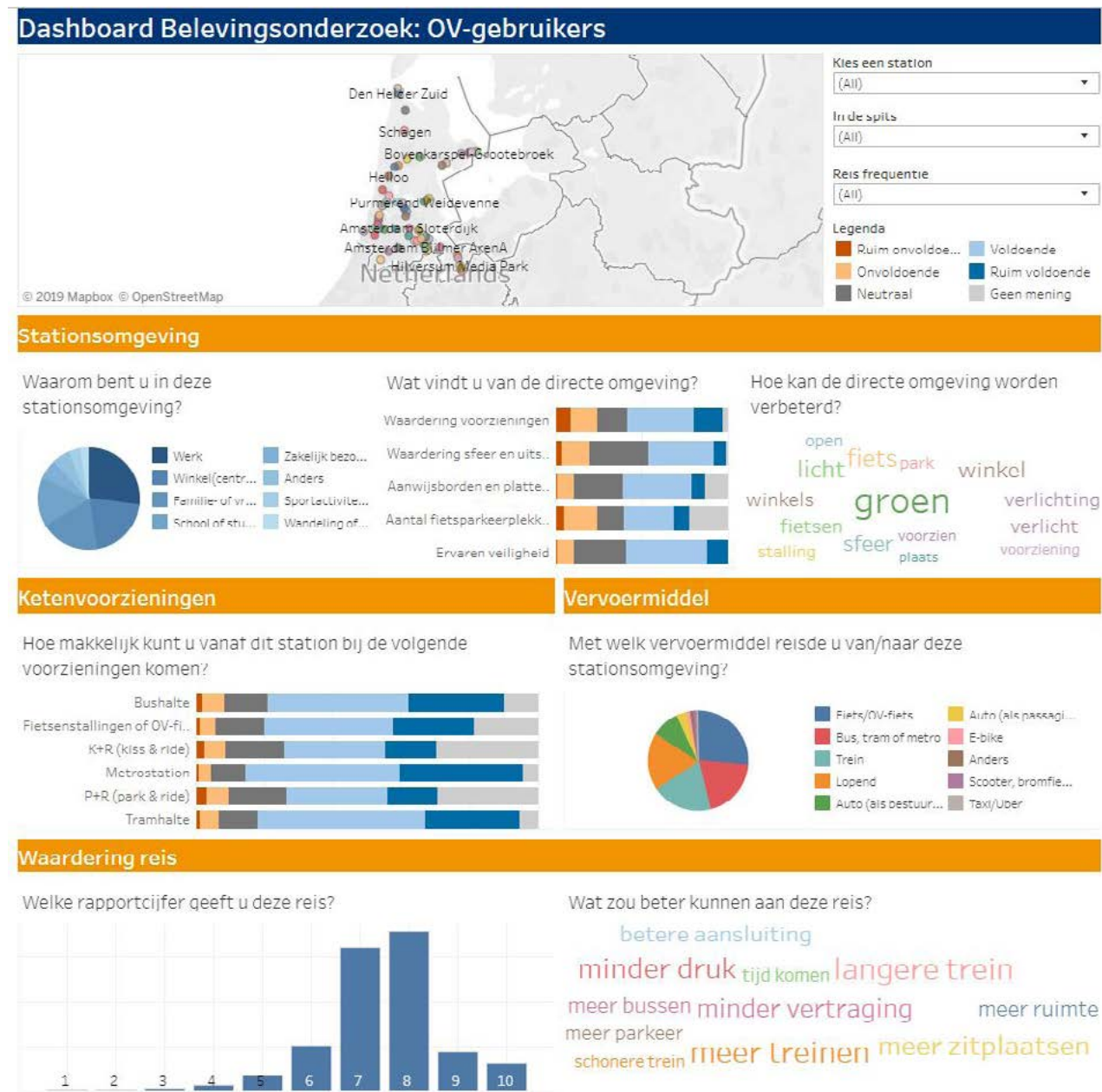


### Belevingswaarde

Een indicator om te bepalen in hoeverre de OV-knooppunten aantrekkelijke plekken als station en als onderdeel van de omgeving zijn, is de belevingswaarde.

In het **NS jaarverslag** wordt per station aangegeven hoeveel procent het station met een 7 of hoger beoordeelt aan de hand van het zogeheten klantoordeel. Een aantrekkelijk station betekent echter niet dat ook de omgeving aantrekkelijk is of vice versa. In de **planviewer OV-knooppunten** is daarom ook de zogeheten Leefbaarometer opgenomen. Op basis van 100 indicatoren wordt tweejaarlijks een objectieve meting gedaan en vertaald naar een leefbaarheidsscore. Om de beleving van de directe stationsomgeving (circa 300 meter) te kunnen monitoren heeft de provincie Noord-Holland in 2017/2018 een belevingsonderzoek OV-knooppunten uitgevoerd. De resultaten per station zijn te vinden in een dashboard, terwijl er ook diverse analyses zijn gemaakt (beide te vinden via het **Kennisportaal OV-knooppunten**).

Opvallend is dat bij stations die minder scores, vaak ook de directe stationsomgeving een impuls kan gebruiken zoals Den Helder Zuid, Zaandam Kogerveld, Hoorn Kersenboogerd, Amsterdam Lelylaan en Haarlem Spaarnwoude.



Figuur 36. Screenshot dashboard belevingsonderzoek

## MOBILITEIT

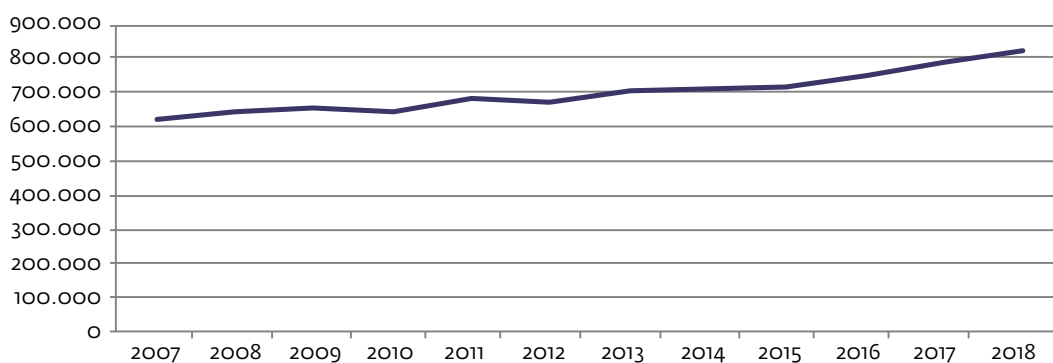
Dit hoofdstuk gaat in op enkele onderwerpen die vanuit het perspectief van mobiliteit relevant zijn om het functioneren van de OV-knooppunten in beeld te brengen. Eerst wordt ingegaan op de ontwikkelingen aanzien van het aantal treinreizigers. Daarna wordt gekeken naar het type vervoermiddel dat gebruikt wordt om bij het treinstation te komen (voortransport) of de eindbestemming te bereiken van het station (natransport). Dit is van invloed op de hoeveelheid en kwaliteit van de ketenvoorzieningen (fietsenstallingen, bushaltes etc.). Tot slot wordt gekeken naar het autobezit aangezien dit medebepalend is voor de mate waarin mensen gebruik maken van het openbaar vervoer.



Afbeelding 6. Station Hilversum

### Aantal in- en uitstappers NS blijft flink stijgen

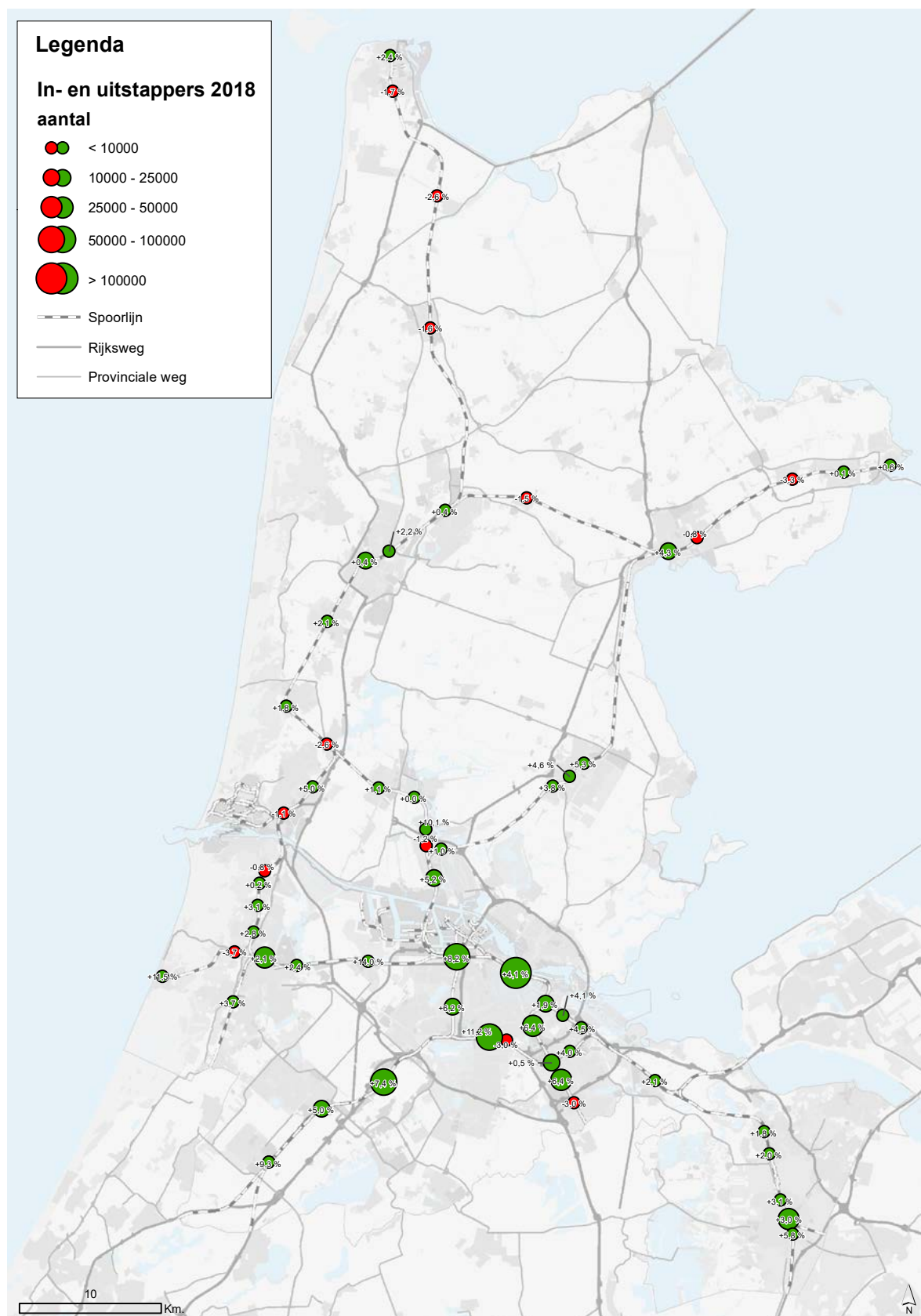
Sinds 2012, het basisjaar voor de vergelijkingen, is een onafgebroken groei te zien van in totaal 23%. Vanaf 2015 zien we een grotere jaarlijkse groei van 5%.



Figuur 37. Aantal in- en uitstappers NS (Noord-Holland)

### Toename in- en uitstappers 2018

Op deze kaart is per station te zien hoeveel in- en uitstappers er waren in 2018 en of er sprake is van een toe/afname ten opzichte van 2017 (inclusief bijbehorend percentage).



Figuur 38. Vergelijking aantal in- en uitstappers NS 2017 en 2018 (percentages)

### Halfweg-Zwanenburg grootste groeier in- en uitstappers

In figuur 39 zijn de stations met de hoogste relatieve groei te zien. De groei van het aantal in- en uitstappers in Noord-Holland heeft vooral op de (grotere) stations in Amsterdam en Schiphol plaatsgevonden. De grootste relatieve groei is – op Amsterdam Zuid na – op kleinere stations te zien: Halfweg-Zwanenburg (+14%), Zandvoort aan Zee (+11%), Zaandijk Zaanse Schans (+10%) en Nieuw-Vennep (+9%). De groei van Halfweg-Zwanenburg is deels te verklaren door de opening van een casino naast het station. In het geval van Zandvoort aan Zee komt dit zeer waarschijnlijk door het mooie weer in 2018. De toename van Amsterdam Zuid is met name te verklaren door de verbeterde bereikbaarheid dankzij de opening van de metro Noord-Zuidlijn (GVB).

| Station            | 2018   | 2017-2018 |
|--------------------|--------|-----------|
| Halfweg-Zwanenburg | 2.730  | 14%       |
| Zandvoort aan Zee  | 5.704  | 11%       |
| Amsterdam Zuid     | 60.819 | 11%       |

Figuur 39. Top 3 In- en uitstappers NS (relatieve groei)

### Vervoerkeuze van/naar treinstation

De modal split gaat over het type vervoermiddel dat gebruikt wordt om bij het treinstation te komen (voortransport) of de eindbestemming te bereiken van het station (natransport). Het meest duurzaam is wanneer mensen zoveel mogelijk lopend of met de fiets gaan. In figuur 40 en 41 zijn de stations te zien waarbij deze percentages het hoogst zijn.

Een volledig overzicht per station is te vinden in het [NS jaarverslag](#) en in de [planviewer OV-knooppunten](#). In het NS jaarverslag is ook informatie te vinden over de verdeling van de reizigers over de dag. Hieruit is af te leiden wat een herkomst- en bestemmingsstation is. Daarnaast is in de planviewer informatie beschikbaar over het aantal OV-fietsen, de bezettingsgraden van de fietsenstallingen en P+R locaties (indien van toepassing).

| Station              | Fiets (%) | Station                | Lopend (%) |
|----------------------|-----------|------------------------|------------|
| Amsterdam RAI        | 66        | Zandvoort aan Zee      | 68         |
| Heemstede-Aerdenhout | 64        | Amsterdam Science Park | 63         |
| Amsterdam Zuid       | 61        | Amsterdam Muiderpoort  | 57         |

Figuur 40. Top 3 Modal Split Voortransport

| Station            | Fiets (%) | Station                | Lopend (%) |
|--------------------|-----------|------------------------|------------|
| Bovenkarspel Flora | 41        | Hilversum Media Park   | 87         |
| Bloemendaal        | 29        | Santpoort Zuid         | 85         |
| Uitgeest           | 28        | Amsterdam Science Park | 85         |

Figuur 41. Top 3 Modal Split Natransport

### Autobezit lager rondom OV-knooppunten

Het gemiddeld autobezit per huishouden ligt binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen 10% lager dan gemiddeld in provincie Noord-Holland. Binnen 300 meter ligt dit zelfs circa 20% lager dan het gemiddelde van Noord-Holland.

|                  | Aantal auto's | Aantal huishoudens | Gemiddeld autobezit per huishouden |
|------------------|---------------|--------------------|------------------------------------|
| <300m            | 24.900        | 38.700             | 0,64                               |
| <1200m           | 363.100       | 499.300            | 0,73                               |
| <10 min. fietsen | 675.200       | 942.800            | 0,72                               |
| PNH              | 1.093.100     | 1.358.900          | 0,80                               |

Figuur 42. (Particulier) Autobezit in Noord-Holland<sup>14</sup>

### Geen relatie type hoofdbrandstof en nabijheid OV-knooppunten

Op basis van het type hoofdbrandstof is bij particuliere autobezitters weinig onderscheid te zien als het gaat om het gemiddelde per invloedsgedebied. Per OV-knooppunt zijn echter wel verschillen te zien (zie [planviewer OV-knooppunten](#)). Bij auto's op naam van een rechtspersoon (bedrijven, leasemaatschappijen, etc.) is wel te zien dat het aandeel benzineauto's, en in minder mate elektrische auto's, binnen 300 meter hoger ligt dan in de overige invloedsgedebieden.

|                  | Type eigenaar | Elektrisch | Benzine | Diesel | Overig | Totaal    |
|------------------|---------------|------------|---------|--------|--------|-----------|
| <300m            | Totaal        | 8%         | 73%     | 17%    | 1%     | 41.400    |
|                  | Particulier   | 3%         | 86%     | 10%    | 1%     | 24.900    |
| <1200m           | Totaal        | 6%         | 81%     | 12%    | 1%     | 425.700   |
|                  | Particulier   | 3%         | 86%     | 10%    | 2%     | 363.100   |
| <10 min. fietsen | Totaal        | 5%         | 81%     | 12%    | 1%     | 794.000   |
|                  | Particulier   | 3%         | 85%     | 10%    | 2%     | 675.200   |
| PNH              | Totaal        | 5%         | 79%     | 14%    | 1%     | 1.317.300 |
|                  | Particulier   | 3%         | 85%     | 10%    | 2%     | 1.093.100 |

Figuur 43. Brandstoftype per invloedsgedebied en type eigenaar

14 Het aantal auto's in figuren 42 en 43 is inclusief auto's met een lease-indicatie (op basis van [Registratie Tenaamstelling Leasemaatschappijen](#)).

## BIJLAGEN

### BIJLAGE 1 BEGRIPPEN EN METHODIEKEN

#### Invloedsgebieden OV-knooppunten

Er worden drie invloedsgebieden onderscheiden. De invloedsgebieden van 300 en 1.200 meter zijn theoretische cirkels rondom het middelpunt van het station (op basis van NWB). Het invloedsgebied 10 minuten fietsen wordt weergegeven met behulp van een zogeheten isochroon. Deze isochroon geeft aan wat de reistijd is van of naar een plek met de fiets (via het wegennetwerk en niet hemelsbreed).

In de monitor wordt rekening gehouden wanneer invloedsgebieden overlappen. Hierdoor is geen sprake van dubbeltellingen wanneer de totalen per knooppunt worden opgeteld. Bij de 1.200 meter cirkels worden de invloedsgebieden evenredig verdeeld (bij de 300 meter cirkels is nooit overlap). Een uitzondering hierop is figuur 18. Dit zijn de volledige 1.200 meter cirkels om de OV-knooppunten met elkaar te kunnen vergelijken. Bij de 10 minuten fietsisochroon wordt gekeken naar de netwerkwaarde OV op basis van het Vlindermodel. In het geval van gelijke waarden is sprake van een evenredige verdeling. In het geval van ongelijke waarden is het OV-knooppunt met de hoogste waarde 'dominant'. Dit betekent dat het invloedsgebied waarbij sprake is van overlap, volledig wordt toegekend aan het OV-knooppunt met de hogere netwerkwaarde OV.

In de tabellen zijn de genoemde aantallen binnen 1.200 meter inclusief de aantallen binnen 300 meter van een OV-knooppunt. De aantallen binnen 10 minuten fietsen zijn inclusief de aantallen binnen 1.200 meter. De getallen in de tabellen zijn over het algemeen afgerond op honderdtallen. Hierdoor kan het voorkomen dat de optelling van de getallen niet overal overeenkomt met andere tabellen.



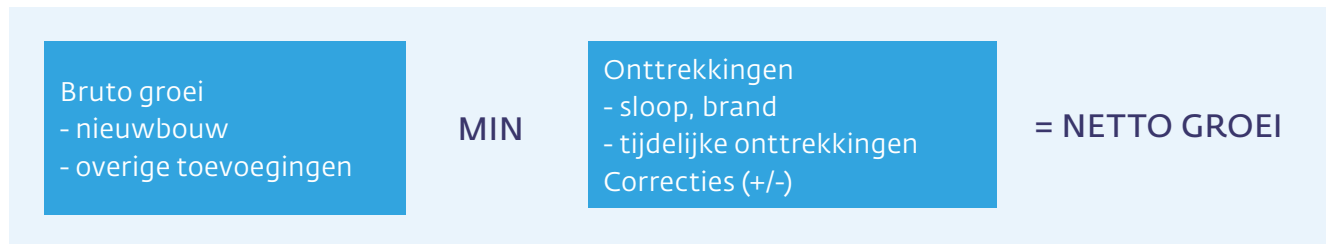
Figuur 44. Overlappende invloedsgebieden rondom OV-knooppunten

## Woningvoorraad

Vier factoren zijn van invloed op de omvang van de woningvoorraad:

- Nieuwbouw.
- Overige toevoegingen door splitsing van woningen en verandering van gebruiksfunctie; bijvoorbeeld bedrijfspanden of scholen die worden omgebouwd tot woningen.
- Onttrekkingen door sloop, samenvoeging van woningen en onbewoonbaarverklaring.
- Statistische correcties.

De ontwikkeling van deze vier factoren is bepalend voor de woningvoorraad. Hoe de factoren zich tot elkaar verhouden is hieronder weergegeven.



Figuur 45. Bruto en netto groei woningvoorraad

## Inventarisatie woningbouwplannen per invloedsgebied OV-knooppunten

Een toelichting op de inventarisatie van de woningbouwplannen is te vinden op pagina's 44 en 45 van de *Monitor Woningbouw 2019*. Het totaal aantal geplande woningen in de tabellen van deze monitor OV-knooppunten wijkt af van de aantallen zoals genoemd in de *Monitor Woningbouw 2019*. De analyse voor de Monitor OV-knooppunten is op een ander bronbestand (GIS in plaats van Excel) en peildatum (30-5-2019) gebaseerd; hierdoor lijken enkele plannen te ontbreken.

De woningbouwplannen worden in GIS weergegeven als zogeheten polygonen. Deze polygonen overschrijden soms de contouren van een invloedsgebied waardoor ze deels binnen en deels buiten het invloedsgebied liggen. Wanneer dit het geval is, worden de aantallen naar rato verdeeld over de oppervlakken binnen en buiten het betreffende invloedsgebied (300 meter, 1.200 meter of 10 minuten fietsen), zodat ze niet dubbel geteld worden.

## BIJLAGE 2 PLANCAPACITEIT NOORD-HOLLAND

### Quick scan plancapaciteit

Ten aanzien van de woningbouwplannen zijn er naast regionale verschillen ook verschillen per gemeente te ontdekken. In onderstaande analyse wordt gekeken naar gemeenten die minder dan 50% van de woningen binnen 1.200 meter (primaire invloedsgedebied) hebben gepland en wordt hiervoor een mogelijke verklaring gegeven. Soms wordt daarbij een vergelijking gemaakt met voorgaande monitors. Van de gemeenten met een OV-knooppunt heeft ongeveer twee derde minder dan 50% van de nieuwbouwwoningen gepland binnen 1.200 meter (zie figuur 46):

- **Zaanstad (47%):** in de Monitor OV-knooppunten 2017 lag het aandeel binnen 1.200 meter nog op 55%. Dit percentage is vooral sterk gedaald door de (nog) hogere woningbouw aantallen voor de potentiële woningbouwlocatie 'Achtcrsluispolder' die grotendeels op meer dan 10 minuten fietsafstand van station Zaandam gelegen is.
- **Hilversum: Sportpark en Mediapark (45%):** transformatie en hogere dichtheden kunnen tot een hoger percentage leiden. Het merendeel (85%) van de woningbouwlocaties is wel in 10 minuten met de fiets te bereiken vanaf een van de stations.
- **Koggenland: Obdam (44%):** de gemeente zou nog duidelijker kunnen kiezen voor knooppunten (i.e. prioriteren van ontwikkelingen rondom het knooppunt t.o.v. ontwikkelingen elders). Ondanks het grotere invloedsgedebied is het percentage binnen 10 minuten fietsen namelijk min of meer hetzelfde (45%).
- **Heemskerk (44%):** ten opzichte van de *Tussentijdse Monitor OV-knooppunten 2018* is het aandeel binnen 1.200 meter enorm gestegen (was 16%), dankzij het plan 'Euratomplein (stationsgebied)' á 300 woningen. Eerder was dit plan niet opgenomen via [www.planccapaciteit.nl](http://www.planccapaciteit.nl). Bijna alle woningbouwplannen (94%) zijn overigens op fietsafstand gelegen.
- **Alkmaar (44%):** Vanwege de compactheid van de stad is daar weinig ruimte voor verdichting. Met complexe transformatieprojecten kan het gemiddelde nog iets omhoog. Het aandeel binnen 10 minuten fietsen ligt een stuk hoger met 85%. Ten opzichte van de *Tussentijdse Monitor OV-knooppunten 2018* is het totaal aantal geplande woningen in Alkmaar flink omhoog gegaan, van 4.000 naar 5.700 woningen.
- **Den Helder: Den Helder en Den Helder Zuid (42%):** het aandeel binnen 1.200 meter is behoorlijk toegenomen sinds de vorige monitor (van 20% naar 42%). Dit is vooral te verklaren doordat er diverse woningbouwplannen zijn bijgekomen in de gemeente; in totaal gaat het om ruim 900 woningen extra (een toename van 65% ten opzichte van planccapaciteit 2018).
- **Amsterdam: Centraal, Muiderpoort, Amstel, Bijlmer Arena, Science Park, Holendrecht, RAI, Zuid, Lelylaan, Sloterdijk en busstation Buikslotermeerplein (38%):** diverse locaties liggen binnen het invloedsgedebied van een metrohalte, maar deze worden (nog) niet als OV-knooppunt meegeteld. 65% van de geplande woningen ligt binnen 10 minuten fietsen. Het totaal geplande woningen in absolute zin is ten opzichte van de vorige monitor flink afgenomen met 42.000 woningen terwijl er ongeveer 7.500 woningen daadwerkelijk zijn gerealiseerd in 2018.
- **Heerhugowaard (37%):** zoals in de *Tussentijdse Monitor OV-knooppunten 2018* al aangegeven, waren diverse planlocaties nabij het station nog niet ingevuld op [www.planccapaciteit.nl](http://www.planccapaciteit.nl). Inmiddels is dit wel gebeurd. Hierdoor is het aantal geplande woningen binnen de gemeente enorm toegenomen van circa 3.700 naar 6.500 woningen. Mede hierdoor is het aandeel binnen 1.200 meter gestegen van 21% naar 37%.
- **Heiloo (32%):** doordat een deel van woningen binnen 1.200 meter inmiddels is gerealiseerd is het aandeel binnen 1.200 meter afgenomen (was 42%). De grootste woningbouwlocatie ligt binnen 10 minuten fietsafstand. Het percentage binnen dit invloedsgedebied ligt mede hierdoor op 92%.
- **Stede Broec: Bovenkarspel Flora en Bovenkarspel-Grootebroek (32%):** uitleglocaties Waterweide en Molensloot Zuid halen het gemiddelde flink omlaag. Alle woningbouwlocaties liggen wel binnen 10 minuten fietsen.
- **Bloemendaal (29%):** vanwege diverse locaties rondom de kernen Vogelenzang en Bennebroek. Deze kernen liggen buiten het invloedsgedebied (1.200 meter en 10 minuten fietsen) van een OV-knooppunt.
- **Enkhuizen (28%):** Er zijn geen veranderingen ten opzichte van de *Tussentijdse Monitor OV-knooppunten 2018*. Met name de uitleglocatie Gommerwijk-West haalt het gemiddelde flink omlaag. Doordat deze uitleglocatie nog geen fietsinfrastructuur kent, ligt het percentage binnen 10 minuten fietsen ook iets lager (46%) dan je zou verwachten op basis van de ligging van het plan.
- **Haarlemmermeer: Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Halfweg-Zwanenburg (23%):** door een gemeentelijke herindeling maakt station Halfweg-Zwanenburg sinds 1 januari 2019 onderdeel uit van de gemeente Haarlemmermeer. Diverse grote planlocaties liggen niet in de buurt van een van de treinstations, maar het



merendeel daarvan wordt straks wel bediend door HOV (HOV Noordwijk-Schiphol). Deze haltes worden echter niet als OV-knooppunten meegeteld. Ook het aandeel op 10 minuten fietsen is hierdoor beperkt (38%)

- **Castricum (21%)**: komt grotendeels door de uitleglocatie Zandzoom waarbij oude afspraken gelden; deze locatie ligt wel op fietsafstand van station Heiloo. De totale plancapaciteit is ten opzichte van de *Tussentijdse Monitor OV-knooppunten 2018* flink omhoog gegaan van 600 naar 1.100 woningen.
- **Gooise Meren**: Naarden-Bussum en Bussum-Zuid (20%): beperkingen vanwege de nabijheid van het landschap. Bovendien heeft de kern Muiden geen OV-knooppunt waardoor een groot plan als de Krijgsmannet niet binnen het invloedsgebied van 1.200 meter valt. Daarentegen zijn wel veel woningen binnen 10 minuten fietsen gelegen: 65%. De totale plancapaciteit is flink afgenomen van ongeveer 2.900 naar 2.300 woningen, terwijl er ruim 100 woningen daadwerkelijk zijn gerealiseerd.
- **Velsen**: Santpoort Noord, Santpoort Zuid en Driehuis (17%): het merendeel van de planlocaties ligt in IJmuiden dat wordt bediend door HOV. Deze haltes worden echter niet als OV-knooppunten meegeteld. Wel ligt 63% van de geplande nieuwbouwwoningen binnen 10 minuten fietsafstand.
- **Amstelveen (15%)**: alleen het regionale busstation is gedefinieerd als OV-knooppunt en niet de metro/sneltramhaltes. Bovendien is de keuze gemaakt om rondom dit busstation geen rekening te houden met het invloedsgebied van 10 minuten fietsen. Ondanks dat het omvangrijke plan Kronenburg (2.500 woningen) grotendeels binnen de fiets invloeds sfeer van Amsterdam RAI en Zuid valt, komt het percentage voor Amstelveen toch op 38% uit. In de *Tussentijdse Monitor OV-knooppunten 2018* was dit aandeel binnen 10 minuten fietsen nog 61%. Dit is te verklaren doordat de plancapaciteit binnen de gemeente enorm is gestegen van 6.500 naar 12.000 woningen vanwege met name de gebiedstransformatie van bedrijventerrein Legmeer (3.500 woningen).
- **Schagen (15%)**: binnen deze gemeente wordt relatief veel in het buitengebied gebouwd. Deels komt dit doordat het een gemeente is met een groot grondoppervlak waarvan de invloedsgebieden van het OV-knooppunt maar een beperkt deel voor rekening nemen. Het aandeel op 10 minuten fietsafstand is afgenomen ten opzichte van de *Tussentijdse Monitor OV-knooppunten 2018*, van 49% naar 35%.
- **Hollands Kroon**: Anna Paulowna (5%): voor deze gemeente geldt hetzelfde als de gemeente Schagen maar dan in sterkere mate. Hierdoor is ook het percentage binnen 10 minuten fietsen zeer laag: 10%.
- **Heemstede**: Heemstede-Aerdenhout (3%): heeft slechts enkele woningbouwplannen (circa 300 woningen), maar die liggen op meer dan 1.200 meter van het station. 56% van de woningen ligt echter wel op fietsafstand.

Naast bovenstaande gemeenten is er ook een aantal gemeenten waarbij het aandeel nieuwbouwwoningen gepland binnen 1.200 meter wel boven de 50% ligt en die ook een relatief sterke stijging kennen ten opzichte van de *Tussentijdse Monitor OV-knooppunten 2018*:

- **Hoorn**: van 58% naar 67%, terwijl dit een jaar eerder ook al was gestegen (50% naar 58%).
- **Uitgeest**: van 76% naar 84%, terwijl het daarvoor al was gestegen van 57% naar 76%.
- **Purmerend**: van 56% naar 64%.

## Overzicht plancapaciteit 2019-2050 per gemeente

| Gemeente       | %<300m    | %<1200m    | %<10 min. fietsen | Totaal         |
|----------------|-----------|------------|-------------------|----------------|
| Aalsmeer       | 0%        | 0%         | 0%                | 4.100          |
| Alkmaar        | 7%        | 44%        | 85%               | 5.700          |
| Amstelveen     | 0%        | 15%        | 38%               | 12.000         |
| Amsterdam      | 5%        | 38%        | 65%               | 223.700        |
| Beemster       | 0%        | 8%         | 48%               | 1.800          |
| Bergen         | 0%        | 0%         | 0%                | 800            |
| Beverwijk      | 16%       | 57%        | 92%               | 1.900          |
| Blaricum       | 0%        | 0%         | 0%                | 400            |
| Bloemendaal    | 3%        | 29%        | 29%               | 1.200          |
| Castricum      | 11%       | 21%        | 34%               | 1.100          |
| Den Helder     | 6%        | 42%        | 67%               | 2.400          |
| Diemen         | 21%       | 97%        | 100%              | 7.200          |
| Drechterland   | 5%        | 75%        | 81%               | 3.000          |
| Edam-Volendam  | 0%        | 0%         | 2%                | 1.800          |
| Enkhuizen      | 2%        | 28%        | 46%               | 1.000          |
| Gooise Meren   | 5%        | 20%        | 65%               | 2.300          |
| Haarlem        | 13%       | 73%        | 99%               | 16.600         |
| Haarlemmermeer | 3%        | 23%        | 38%               | 22.000         |
| Heemskerk      | 16%       | 44%        | 94%               | 1.400          |
| Heemstede      | 0%        | 3%         | 56%               | 300            |
| Heerhugowaard  | 9%        | 37%        | 66%               | 6.500          |
| Heiloo         | 0%        | 32%        | 92%               | 1.900          |
| Hilversum      | 8%        | 45%        | 85%               | 3.100          |
| Hollands Kroon | 2%        | 5%         | 10%               | 2.000          |
| Hoorn          | 6%        | 67%        | 98%               | 5.500          |
| Huizen         | 0%        | 0%         | 1%                | 400            |
| Koggenland     | 2%        | 44%        | 45%               | 1.800          |
| Landsmeer      | 0%        | 0%         | 0%                | 200            |
| Langedijk      | 0%        | 0%         | 35%               | 1.100          |
| Laren          | 0%        | 0%         | 0%                | 300            |
| Medemblik      | 0%        | 0%         | 0%                | 1.000          |
| Oostzaan       | 0%        | 0%         | 0%                | 400            |
| Opmeer         | 0%        | 0%         | 0%                | 400            |
| Ouder-Amstel   | 2%        | 61%        | 98%               | 12.000         |
| Purmerend      | 13%       | 64%        | 81%               | 11.100         |
| Schagen        | 0%        | 15%        | 35%               | 1.500          |
| Stede Broec    | 21%       | 32%        | 100%              | 800            |
| Texel          | 0%        | 0%         | 0%                | 600            |
| Uitgeest       | 38%       | 84%        | 98%               | 500            |
| Uithoorn       | 0%        | 0%         | 0%                | 1.400          |
| Velsen         | 3%        | 17%        | 63%               | 4.600          |
| Waterland      | 0%        | 0%         | 0%                | 1.300          |
| Weesp          | 0%        | 69%        | 89%               | 4.000          |
| Wijdmeren      | 0%        | 0%         | 0%                | 1.600          |
| Wormerland     | 1%        | 65%        | 96%               | 1.100          |
| Zaanstad       | 10%       | 47%        | 65%               | 23.700         |
| Zandvoort      | 5%        | 95%        | 100%              | 500            |
| <b>PNH</b>     | <b>6%</b> | <b>40%</b> | <b>65%</b>        | <b>400.100</b> |

Figuur 46. Plan capaciteit 2019-2050 per gemeente

### BIJLAGE 3 IN- EN UITSTAPPERS PER OV-KNOOPPUNT

| Station Naam             | 2017    | 2018    | 2017-2018 |
|--------------------------|---------|---------|-----------|
| Alkmaar                  | 20.951  | 21.026  | 0%        |
| Alkmaar Noord            | 4.688   | 4.792   | 2%        |
| Amsterdam Amstel         | 31.688  | 33.717  | 6%        |
| Amsterdam Bijlmer ArenA  | 26.427  | 28.111  | 6%        |
| Amsterdam Centraal       | 184.614 | 192.178 | 4%        |
| Amsterdam Holendrecht    | 4.304   | 4.175   | -3%       |
| Amsterdam Lelylaan       | 14.915  | 15.836  | 6%        |
| Amsterdam Muiderpoort    | 13.887  | 14.148  | 2%        |
| Amsterdam RAI            | 6.179   | 5.993   | -3%       |
| Amsterdam Sciencepark    | 4.464   | 4.649   | 4%        |
| Amsterdam Sloterdijk     | 54.330  | 58.800  | 8%        |
| Amsterdam Zuid           | 54.706  | 60.819  | 11%       |
| Anna Paulowna            | 2.121   | 2.066   | -3%       |
| Beverwijk                | 5.295   | 5.239   | -1%       |
| Bloemendaal              | 1.399   | 1.438   | 3%        |
| Bovenkarspel Flora       | 741     | 720     | -3%       |
| Bovenkarspel-Grootebroek | 2.213   | 2.216   | 0%        |
| Bussum Zuid              | 4.363   | 4.452   | 2%        |
| Castricum                | 7.364   | 7.493   | 2%        |
| Den Helder               | 4.044   | 4.143   | 2%        |
| Den Helder Zuid          | 2.184   | 2.146   | -2%       |
| Diemen                   | 3.051   | 3.189   | 5%        |
| Diemen Zuid              | 3.229   | 3.357   | 4%        |
| Driehuis                 | 1.081   | 1.072   | -1%       |
| Duivendrecht             | 13.063  | 13.126  | 0%        |
| Enkhuizen                | 2.312   | 2.326   | 1%        |
| Haarlem                  | 41.166  | 42.040  | 2%        |
| Haarlem Spaarnwoude      | 3.897   | 3.990   | 2%        |
| Halfweg-Zwanenburg       | 2.394   | 2.730   | 14%       |
| Heemskerk                | 2.538   | 2.664   | 5%        |
| Heemstede-Aerdenhout     | 6.862   | 7.118   | 4%        |
| Heerhugowaard            | 7.401   | 7.434   | 0%        |
| Heiloo                   | 4.662   | 4.762   | 2%        |
| Hilversum                | 25.922  | 26.697  | 3%        |
| Hilversum Media Park     | 4.328   | 4.461   | 3%        |
| Hilversum Sportpark      | 7.283   | 7.703   | 6%        |
| Hoofddorp                | 17.991  | 18.884  | 5%        |
| Hoogkarspel              | 2.272   | 2.197   | -3%       |
| Hoorn                    | 13.718  | 14.306  | 4%        |
| Hoorn Kersenboogerd      | 5.158   | 5.117   | -1%       |
| Koog aan de Zaan         | 3.107   | 3.069   | -1%       |
| Krommenie-Assendelft     | 5.504   | 5.567   | 1%        |
| Naarden-Bussum           | 9.295   | 9.465   | 2%        |
| Nieuw Vennep             | 3.218   | 3.517   | 9%        |
| Obdam                    | 1.435   | 1.414   | -1%       |
| Overveen                 | 2.483   | 2.391   | -4%       |
| Purmerend                | 2.372   | 2.482   | 5%        |
| Purmerend Overwhere      | 1.939   | 2.041   | 5%        |
| Purmerend Weidevenne     | 1.568   | 1.627   | 4%        |

| Station Naam           | 2017           | 2018           | 2017-2018 |
|------------------------|----------------|----------------|-----------|
| Santpoort Noord        | 831            | 833            | 0%        |
| Santpoort Zuid         | 874            | 901            | 3%        |
| Schagen                | 5.410          | 5.325          | -2%       |
| Schiphol Airport       | 85.859         | 92.214         | 7%        |
| Uitgeest               | 5.119          | 4.987          | -3%       |
| Weesp                  | 9.729          | 9.930          | 2%        |
| Wormerveer             | 4.132          | 4.133          | 0%        |
| Zaandam                | 21.643         | 22.765         | 5%        |
| Zaandam Kogerveld      | 1.449          | 1.464          | 1%        |
| Zaandijk Zaanse Schans | 3.804          | 4.190          | 10%       |
| Zandvoort aan Zee      | 5.117          | 5.704          | 11%       |
| <b>PNH</b>             | <b>794.093</b> | <b>831.349</b> | <b>5%</b> |

Figuur 47. In- en uitstappers per OV-knooppunt

## **BIJLAGE 4 BRONNEN**

### **Wonen rondom OV-knooppunten**

Figuur 1: RWS (2017) Nationaal Wegenbestand; bewerking PNH

Figuur 2 t/m 9: CBS (2019) Bewerking van BAG 2018 (peildatum 1-1-2019); bewerking PNH

Figuur 10 t/m 11: CBS (2019) Wijk- en buurtkaart 2019 (peildatum 23-10-2019); bewerking PNH

Figuur 12 t/m 16: RIGO research & advies (2019) Plancapaciteit Noord-Holland 2019; bewerking PNH

Figuur 17: CBS (2019) Bewerking van BAG 2018 (peildatum 1-1-2019) en RIGO research & advies (2019) Plancapaciteit Noord-Holland 2019; bewerking PNH

Figuur 18 t/m 24: RIGO research & advies (2019) Plancapaciteit Noord-Holland 2019; bewerking PNH

Figuur 25 t/m 28: RIGO research & advies (2018 en 2019) Plancapaciteit Noord-Holland 2018 en 2019; bewerking PNH

### **Werken rondom OV-knooppunten**

Figuur 29 t/m 30: LISA (2019) Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen (peildatum 1-1-2019); bewerking PNH

Figuur 31: Bureau BUITEN (2019) Dashboard werklocaties 2018-2019; bewerking PNH

### **Aantrekkelijke OV-knooppunten**

Figuur 32: Basisregistraties adressen en gebouwen 2019 (peildatum 1-11-2019); bewerking PNH

Figuur 33: Provincie Noord-Holland (2019) Monitor Detailhandel 2019; bewerking PNH

Figuur 34 t/m 35: CBS (2019) 100x100 vierkantstatistieken 2018 en LISA (2019) Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen (peildatum 1-1-2019); bewerking PNH

Figuur 36: Provincie Noord-Holland (2018) Dashboard Belevingsonderzoek OV-knooppunten.

### **Mobiliteit**

Figuur 37 t/m 39: NS (2019) In- en uitstappers 2010-2018

Figuur 40 t/m 41: NS (2019) Jaarverslag 2018

Figuur 42 t/m 43: RDW (2019) Basisregistratie voertuigen (peildatum oktober 2019); bewerking PNH

### **Bijlagen**

Figuur 44: Handleiding Vlindermodel 2.0

Figuur 45: Provincie Noord-Holland (2019) Monitor Woningbouw 2019

Figuur 46: RIGO research & advies (2019) Plancapaciteit Noord-Holland 2019; bewerking PNH

Figuur 47: NS (2019) In- en uitstappers 2010-2018





## **Colofon**

### **Uitgave**

Provincie Noord-Holland  
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem  
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[OV-knooppunten@noord-holland.nl](mailto:OV-knooppunten@noord-holland.nl)

### **Eindredactie**

Provincie Noord-Holland  
Directie BEL | Programma OV-knooppunten

### **Fotografie**

Provincie Noord-Holland

### **Grafische verzorging**

Xeroxmediaservices

Haarlem, februari 2020