

# Definitieve onderzoeksagenda provincie Noord-Holland

## Vervolg uitwerking Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT)

Versie: 7 januari 2021 | Kenmerk: 1547008/1547111

---

### Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	2
2.	Doel .....	2
3.	Richtinggevende documenten provincie Noord-Holland.....	2
3.1	Coalitieakkoord ‘Duurzaam Doorpakken!’ (2019-2023) .....	2
3.2	Omgevingsvisie NH 2050.....	2
3.3	Bestedingsplan en OV Fonds .....	3
4.	Het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 .....	3
5.	Criteria voor ordening ambities.....	4
6.	Totstandkoming onderzoeksagenda.....	6
6.1	Onderzoeksproces.....	6
6.2	Opgavegericht onderzoeken .....	7
6.3	Samenhang en integraliteit .....	7
6.4	Categorie 0 – lopende projecten in 2020 .....	7
6.5	Categorie 1 – Ambities 2021 .....	7
6.6	Categorie 2 – Ambities 2022 .....	8
6.7	Categorie 3 – Ambities 2023 .....	8
6.8	Categorie 4 – Ambities na 2023 .....	9
7.	Financieel .....	9
8.	Proces en vervolg.....	10
	BIJLAGE I – Toelichting criteria.....	11
	BIJLAGE IIa/b – Tabel onderzoeksagenda (geordend) en tabel beoordeling ambities .....	14
	BIJLAGE III – Plan van aanpak Vervolg ROVT (regionale HOV bus- en trambouwstenen) .....	16

## 1. Inleiding

Eind 2019 is door de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT) vastgesteld. In 2020 zijn de drie OV-autoriteiten tot een gezamenlijk plan van aanpak<sup>1</sup> gekomen om het voorkeursnetwerk en de daarbij horende bouwstenen te realiseren. Elke OV-autoriteit is verantwoordelijk voor het vervolg van en deel van de bouwstenen uit het ROVT. Hierbij presenteert de provincie Noord-Holland de definitieve onderzoeksagenda ROVT als eerste vervolgstap naar realisatie van de bus- en tramambities in Noord-Holland.

De conceptversie is in het najaar 2020 besproken in zowel de (ambtelijke als bestuurlijke) Provinciaal Verkeer- en Vervoerberaden (PVVB's) als de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid. Nu ligt er een breed gedragen definitieve onderzoeksagenda voor waarmee in de komende jaren tot en met 2023 voortvarend aan de slag kan worden gegaan voor toekomstige investeringen in ons openbaar vervoer.

## 2. Doel

De onderzoeksagenda is besproken met de omgeving (in- en extern, bijvoorbeeld met partneroverheden) waarmee de provincie Noord-Holland samen de verschillende bouwstenen wil gaan oppakken. Hierna zullen we het niet meer hebben over bouwstenen, maar over ambities uit het ROVT – dit sluit meer aan op de huidige fase en adaptiviteit van het voorkeursnetwerk. Met de onderzoeksagenda agenderen we de ambities voor de provincie Noord-Holland en kunnen we na vaststelling door naar de volgende fase – de ambities nader detailleren en onderzoeken. De onderzoeksagenda is geordend op basis van zes criteria. Na vaststelling door de provincie Noord-Holland is het resultaat een breed gedragen onderzoeksagenda.

## 3. Richtinggevende documenten provincie Noord-Holland

### 3.1 Coalitieakkoord '*Duurzaam Doorpakken!*' (2019-2023)

Binnen de provincie Noord-Holland is er na de komst van het coalitieakkoord '*Duurzaam Doorpakken!*' een bredere aandacht voor de ontwikkeling van openbaar vervoer. Openbaar vervoer, wonen en OV-knooppunten zijn onlosmakelijk verbonden onder de opgave '*Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid*'. De ontwikkeling van knooppunten, vanuit een regionale strategie (op corridorniveau), en het verbeteren van de hiermee samenhangende deur-tot-deur reis (ketenreis) dragen bij aan een betere benutting en beter gebruik van het OV-netwerk en het bereikbaarheid houden en maken van bestaande respectievelijk nieuwe woningen.

### 3.2 Omgevingsvisie NH 2050

In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (vaststelling Provinciale Staten november 2018) is het integrale beleid van de provincie opgenomen. De Omgevingsvisie schetst een vijftal samenhangende bewegingen naar de toekomst toe: Schiereiland Noord-Holland, Metropool in ontwikkeling, Sterke kernen & sterke regio, Nieuwe energie en Natuurlijk vitaal groen systeem.

De Omgevingsvisie presenteert geen eindbeeld, maar laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes voor de hele provincie zijn om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod en een aantal principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Mobiliteit is één van de ambities in de Omgevingsvisie.

---

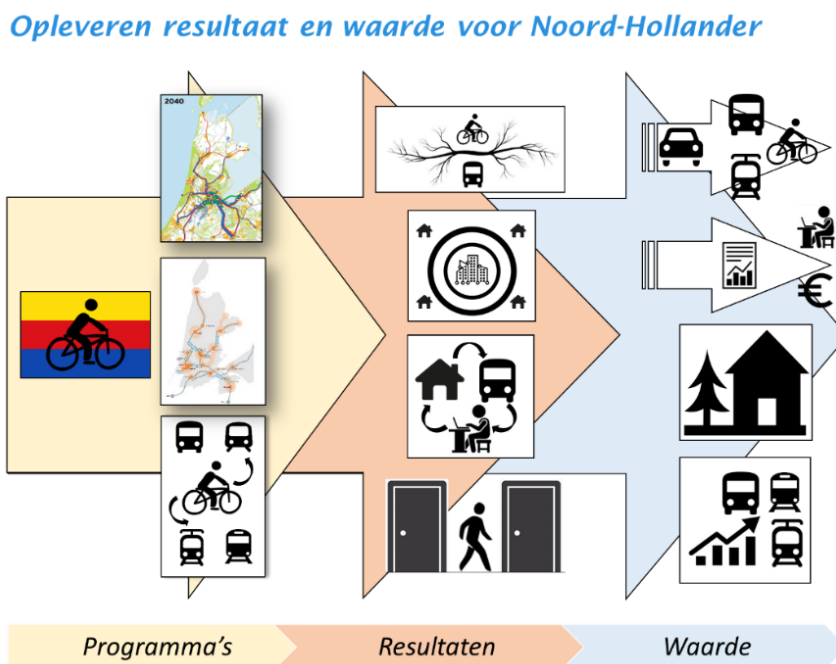
<sup>1</sup> Het plan van aanpak is voor de volledigheid bijgevoegd in verband met enkele verwijzingen hiernaar in deze onderzoeksagenda.

### 3.3 Bestedingsplan en OV Fonds

In het coalitieakkoord is het OV Fonds aangekondigd. In het OV Fonds is tot en met 2023 een bedrag van 20 miljoen euro opgenomen voor investeringen in het openbaar vervoer. Op 14 september 2020 is het Bestedingsplan OV Fonds vastgesteld<sup>2</sup> door Provinciale Staten (Voordracht 39 | 2020). Dit fonds is gekoppeld aan Openbaar Vervoer en OV-knooppunten en heeft als doel woon- en werkgebieden duurzaam met elkaar te verbinden. In het Bestedingsplan is aangegeven hoe de drie onderwerpen 'Programma OV-Knooppunten', 'OV en Ketenaanpak' en het 'Regionaal OV Toekomstbeeld', die gezamenlijk aan deze ambitie bijdragen, inhoudelijk samenkomen. In het Bestedingsplan is een prioritering aangebracht met prioritaire OV-knooppunten, corridors en OV-verbindingen. Daarnaast is aangegeven hoe de middelen kunnen worden besteed voor een goede (OV-) bereikbaarheid (netwerk, vervoer, soepele overstap), efficiënt ruimtegebruik en voor een kwalitatieve leefomgeving. Met deze integrale aanpak wordt bijgedragen aan de opgave uit het coalitieakkoord 'Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid'.

## 4. Het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040

Het Regionaal OV Toekomstbeeld omvat een voorkeursnetwerk in 2040 dat bestaat uit diverse ambities (in het ROVT nog bouwstenen) met als basis hoogwaardige OV-verbindingen (HOV) voor onder andere bus, tram en metro. Deze hoogwaardige verbindingen vormen samen met lokale buslijnen het totale OV-netwerk. Het voorkeursnetwerk is nadrukkelijk geen blauwdruk maar vormt de gezamenlijke adaptieve inzet van de opdrachtgevers (provincie Noord-Holland, provincie Flevoland en Vervoerregio Amsterdam) waarmee naar verwachting de toekomstige mobiliteits- en leefbaarheidsopgaven binnen onze diverse Daily Urban Systems en de provincie adequaat aangepakt kunnen worden. Het netwerk en de ambities zijn bij het vaststellen van het voorkeursnetwerk onderschreven door alle gemeenten, vervoerders, belangenorganisaties, vervoerregio en de twee provincies. Het realiseren van het totaal aan ambities moet leiden tot een netwerk van stevige OV-verbindingen met meerwaarde voor alle Noord-Hollanders. Figuur 1 geeft weer welke waarde deze programma's voor de Noord-Hollander moet opleveren.



Figuur 1. Waarde voor de Noord-Hollander centraal

<sup>2</sup> [https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2020/September\\_2020/Besluiten\\_Provinciale\\_Staten\\_Noord\\_Holland\\_van\\_14\\_september\\_2020](https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2020/September_2020/Besluiten_Provinciale_Staten_Noord_Holland_van_14_september_2020)

De provincie Noord-Holland werkt aan het ROVT, de OV-knooppuntenaanpak en het optimaliseren van de ketenreis (gele pijl). Dit is de inzet van de provincie die een aantal verschillende resultaten gaan opleveren (rode pijl):

- Een stevig OV-netwerk voor de hele provincie (tot in de 'haarvaten') door een combinatie van HOV, lokale OV verbindingen en fiets;
- Goed aangesloten regio's op Noord-Hollandse steden door inzet op verbonden *Daily Urban systems*;
- Ruimtelijke ontwikkelingen als wonen en werken rondom (sterke) OV-knooppunten met goede toegang tot OV; en
- De gefaciliteerde deur-tot-deurreis door goed aangesloten OV, deelmobiliteit en fietsvoorzieningen.

De concrete resultaten leveren meerwaarde op voor de Noord-Hollandse reiziger in de vorm van (blauwe pijl):

- OV en fiets als aantrekkelijk alternatief voor de auto (modal shift);
- Economische vitaliteit in de regio door bereikbaarheid van economische toplocaties en werkgelegenheid;
- Leefbare regio's en steden door duurzaam OV gecombineerd met efficiënt ruimtegebruik; en
- Hoogwaardig OV dat de groeiende mobiliteitsvraag comfortabel faciliteert.

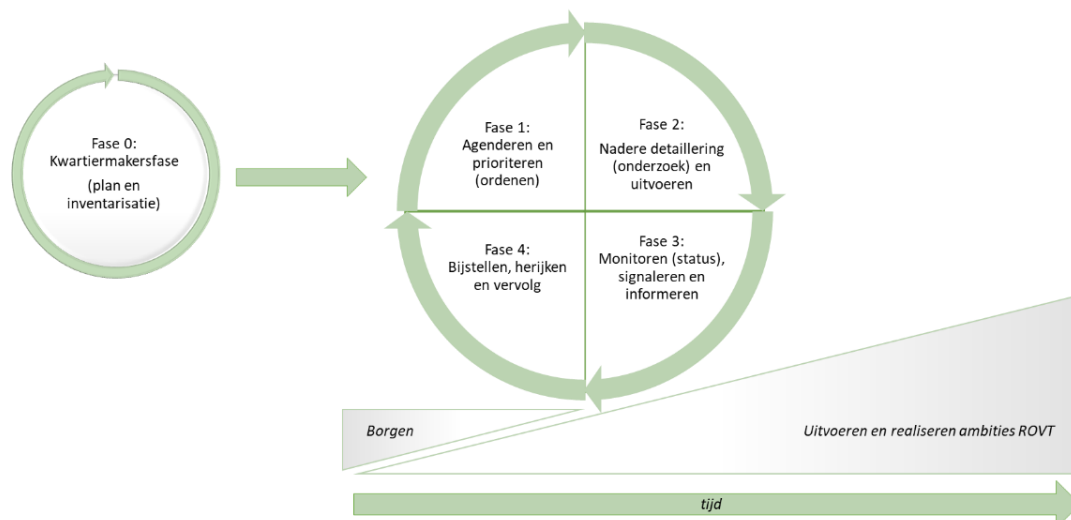
Het voorkeursnetwerk ROVT 2040 voorziet in een flink aantal ambities in Noord-Holland. Echter, dit netwerk loopt niet direct langs ieder dorp of stad in de provincie. Het voorkeursnetwerk moet daarom altijd in samenhang worden gezien met de lokale lijnvoering van busverbindingen. In de opdrachtverlening en herijking van OV-concessies wordt aandacht besteed aan de samenhang tussen lokale buslijnen en het voorkeursnetwerk ROVT. Door goede aansluitingen heeft iedere Noord-Hollander baat bij dit voorkeursnetwerk en kan makkelijk gebruik maken van het voorkeursnetwerk.

De woon- en verstedelijkingsopgave in Noord-Holland is groot en is alleen mogelijk als tegelijkertijd wordt gezorgd voor goede ontsluiting van zowel regio als stad en omliggend Daily Urban System. Het OV-netwerk in 2040 moet dekkend, duurzaam en voor iedereen toegankelijk zijn, vooral waar wonen en werken slim met elkaar verbonden worden. Om het netwerk te realiseren moeten de ambities van het netwerk eerst worden onderzocht voordat verdere stappen kunnen worden ondernomen.

## 5. Criteria voor ordening ambities

Het belang en de noodzaak van de ambities staat buiten kijf. Voor de inhoudelijke onderbouwing verwijzen we naar het ROVT 2040, waarin de ambities uitvoerig zijn uitgewerkt. Nu moet worden bepaald welke ambities we wanneer agenderen voor onderzoek (fase 1 plan van aanpak, zie ook figuur 2). In fase 2 vindt de nadere detaillering van de ambities plaats. In deze onderzoeksagenda staan de regionale bus- en tramambities van het voorkeursnetwerk ROVT centraal. Het gaat hierbij om de ambities waar de provincie Noord-Holland via investeringsprogramma's, zoals het integraal Meerjaren Programma Infrastructuur (iMPI) en concessies, invloed op heeft. Met de onderzoeksagenda wordt de eerste stap gezet van ambitie naar project en uiteindelijk realisatie van het OV-netwerk in Noord-Holland.

Omdat we niet alle ambities tegelijkertijd kunnen initiëren moeten we bepalen wat als eerste wordt gedaan. Elke ambitie is door de deelnemende partneroverheden onderschreven en vastgesteld. Daarom wordt elke ambitie onderzocht. Omdat er al overeenstemming bestaat over het belang kiezen we ervoor om de ambities niet op basis van inhoud te ordenen, maar op basis van bestuurlijke en procesmatige criteria. In fase 2 (zie figuur 2) wordt de onderzoeksagenda uitgevoerd – dit noemen we hierna de initiatieffase.



Figuur 2. Schematische weergaven plan van aanpak ROVT

De onderzoeksagenda heeft als voordeel dat de ambities uit het ROVT gedoseerd worden opgepakt en behapbaar blijven voor projectcoördinatoren en partneroverheden. Het totaal aan ambities wordt in de tijd verspreid en daardoor overzichtelijk voor iedereen.

De ambities waarvoor wij als Noord-Holland verantwoordelijk zijn, zijn langs een zestal criteria gelegd. Aan de hand van de zes criteria hebben we vervolgens een ordening aangebracht in het totaal aan ambities op basis van een stoplichtsysteem. Hoe meer criteria op 'groen' staan per ambitie, des te hoger de ambitie op de onderzoeksagenda komt. Des te hoger een ambitie op de onderzoeksagenda, des te sneller deze wordt onderzocht (zie hoofdstuk 4). Hieronder de criteria in het kort.

<b>Bestaande energie</b>	<i>Zijn er al afspraken over onderzoeken (toezeggingen) of bestaande projecten (en organisatie) waar deze ambitie kan worden toegevoegd? Dan een 'groene' notering.</i>
<b>Zichtjaar</b>	<i>De streefjaren zijn verdeeld in 2030 en 2040. De ambities in 2030 krijgen een 'groene' notering, omdat acties eerder nodig zijn.</i>
<b>Draagvlak</b>	<i>Indien ambities worden genoemd in coalitieakkoorden van de provincie of gemeenten of door gemeenteraad/provinciale staten vastgestelde beleidsdocumenten duidt dat op politiek draagvlak en dus een 'groene' notering. Ook als de ambitie 'in de geest van' de afspraken in de akkoorden is.</i>
<b>Toewijding</b>	<i>Als een betrokken partij, zoals een gemeente, geld of capaciteit heeft vrijgemaakt voor de ambitie dan is dat toewijding vooraf en krijgt een ambitie een 'groene' notering.</i>
<b>Haalbaarheid</b>	<i>Een ambitie die in het ROVT een goede verwachte kostendekkingsgraad heeft en ook als ambitie of bouwsteen in andere trajecten als Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) of Uitvoeringskompas OV 2030 (BBROVA) staat opgenomen wordt als meer haalbaar beschouwd en krijgt een 'groene' notering.</i>
<b>Zicht op financiering</b>	<i>Toezeggingen of afspraken over financiering voor realisatie van de ambitie leiden tot een 'groene' notering.</i>

De volledige toelichting op de definities van de zes criteria staan in bijlage I. Hier staat ook weergegeven wat we verstaan onder 'groene' noteringen. Ambities kunnen dus ook op 'oranje' of 'rood' staan. Als dit wijzigt kan een ambitie daarmee ook hoger op de agenda komen te staan. Wijzigingen kunnen plaatsvinden als de provincie of partneroverheden nieuwe toewijding, draagvlak, energie, etc. kunnen toezeggen. Dit kan invloed hebben op de positie van een ambitie in de onderzoeksagenda. De provincie gaat hierover ook actief in gesprek met partneroverheden.

## 6. Totstandkoming onderzoeksagenda

In de onderzoeksagenda staan de regionale bus- en tramambities van het voorkeursnetwerk ROVT centraal. Het gaat hierbij om het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) netwerk van bus-, tram-, metro- en spoorverbindingen die samen de ruggengraat van het OV vormen. Het lokale onderliggende OV-netwerk in combinatie met het HOV-netwerk zijn samen de robuuste basis voor bereikbaarheid in de provincie. De aansluitingen van lokaal OV op het HOV-netwerk zijn daarom essentieel. Optimalisaties van het lokale netwerk worden opgepakt binnen de herijkingen en aanbestedingen van de concessies. Hierdoor wordt naar het totale OV-netwerk in de provincie gekeken. Het voorkeursnetwerk ROVT biedt de basis waarop de regionale OV-concessiebeheerders het lokale netwerk kunnen ontwikkelen.

Op deze onderzoeksagenda staan alle ambities uit het ROVT waarvoor de provincie Noord-Holland als OV-autoriteit voor verantwoordelijk is. De ambities staan op de agenda geordend op basis van de scores die zijn toegekend op basis van de criteria uit hoofdstuk 5. De ambities zijn ingedeeld in vier categorieën die bepalen in welk jaar de onderzoeken worden geïnitieerd. Belangrijk is daarbij de opmerking dat dit niet per se betekent dat de resultaten van de onderzoeken ook in dit jaar worden opgeleverd. Voor elke categorie staat omschreven hoe deze globaal zijn gedefinieerd (zie voor uitgebreide toelichting op de criteria bijlage I). Voorafgaand aan de agenda wordt het onderzoeksproces geschetst.

### 6.1 Onderzoeksproces

Alle ambities beginnen met een initiatief. In het geval van het ROVT programmeren we alle ambities in de initiatieffase op de onderzoeksagenda vervolg ROVT (fase 2 plan van aanpak, figuur 2). In fase 2 worden de ambities uit het ROVT nader uitgewerkt en eerste varianten onderzocht. Naast een goede verkenning van de ambities heeft het onderzoek in de initiatieffase als doel om de initiatieven zodanig uit te werken dat de ambities gereed zijn om te programmeren als project. Initiatieven met betrekking tot de provinciale infrastructuur worden opgenomen in het iMPI. Het iMPI heeft net zoals de meeste ambities uit het ROVT o.a. als doel projecten te organiseren ten behoeve van verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur. Dit heeft als voordeel dat er geen nieuw programma hoeft te worden opgesteld en van bestaande structuren gebruik kan worden gemaakt. Ook blijft het totaal aan OV en infrastructurale projecten zo overzichtelijk. Indien op basis van onderzoeksresultaten uit de initiatieffase programmering in het iMPI niet mogelijk is, wordt naar een andere oplossing gezocht, zoals organiseren in een OV-concessie of het project door een gemeente laten oppakken. Initiatieven met betrekking tot lijnvoering en frequentie worden niet geprogrammeerd in het iMPI, maar opgepakt vanuit de concessies.

Nadat projecten uit de initiatieffase, die voldoen aan de voorwaarden, zijn opgenomen en geprogrammeerd in het iMPI doorlopen alle projecten de volgende drie hoofdfasen: studie-, plan- en realisatiefase. De hoofdfasen zijn opgedeeld in verschillende stappen, die worden uitgewerkt door projectteams (voor een nadere gedetailleerde uitwerking van de opbouw verwijzen wij naar het iMPI zelf). Een groot voordeel van benutting van deze bestaande structuur is dat PS zicht houdt op het promoveren van projecten naar de volgende fase en kosten gedekt worden uit bestaande begrotingsposten voor infrastructuur en OV. De iMPI-structuur dekt ook het besluitvormingsproces van promotie tot studiefase tot aan de realisatie van een ambitie uit het ROVT. In figuur 3 zijn de projectfasen schematisch weergegeven.



Figuur 3: schematische weergave projectfasen iMPI

Na de agenda en toelichtingen op de categorieën staat de financiële dekking voor de onderzoekagenda toegelicht (hoofdstuk 7). Omdat er voor de initiatieffase t/m 2023 onderzoekskosten zijn begroot worden alle ambities geagendeerd van 2021 t/m 2023 (categorie 1 t/m 4).

## 6.2 Opgavegericht onderzoeken

In de initiatieffase willen we dat in onderzoeken opgavegericht te werk wordt gegaan. In plaats van onderzoeken of de ambitie in deze vorm kan worden uitgevoerd zal in deze fase ook aandacht worden besteed aan de bijdrage van de ambitie op het gebied van (lokale) bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaat, economie, verstedelijking en ontwikkeling van het Daily Urban System, landschappelijke inpasbaarheid en leefbaarheid. Dit betekent dus dat in deze fase de onderzoeken zich (nog) niet hoeven te beperken tot een modaliteit op het traject, maar dat breed kan worden gekeken naar de beste oplossing om het voorkeursnetwerk te realiseren. Zodoende verzorgen we aan de bron aandacht voor de diverse opgaven en zijn we beter in staat om adequaat de bandbreedte te bepalen van de onderzoeken in de daaropvolgende hoofdfasen en vroegtijdig aandacht te besteden aan meer dan alleen bereikbaarheid.

## 6.3 Samenhang en integraliteit

In de onderzoeksagenda staan de regionale bus- en tramambities in Noord-Holland van het voorkeursnetwerk ROVT centraal. Het gehele voorkeursnetwerk bestaat uit een totaal (HOV) netwerk van bus-, tram-, metro- en spoorverbindingen die met elkaar samenhangen. Daarom wordt de onderzoeksagenda en de daaruit volgende onderzoeken, conform het Plan van Aanpak Vervolg ROVT, besproken in het coördinatieteam ROVT en het wekelijks Strategisch OV- en Spoorcoördinatie overleg waarin de drie OV-autoriteiten (provincie Noord-Holland, provincie Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam) vertegenwoordigd zijn. Daarnaast zijn zowel ProRail en NS eenmaal per maand uitgenodigd tijdens het laatstgenoemde overleg. Op deze wijze wordt de integrale samenhang tussen onderzoeken en modaliteiten in het oog gehouden. In de voortgangsrapportage zal op deze werkwijze worden teruggekomen en waar nodig herijkt.

## 6.4 Categorie 0 – lopende projecten in 2020

Van de 17 ambities zijn er drie projecten die al in de studie-, plan- of realisatiefase zitten. Omdat deze projecten zich al in de vervolgfase na de initiatieffase bevinden hoeven deze projecten geen aanspraak te maken op financiële middelen die beschikbaar zijn voor de initiatiefonderzoeken voor ambities uit het ROVT. Deze projecten zijn al opgenomen in de structuur van de iPMI.

Projecten categorie 0:

<i>Ambitie</i>	<i>Nummer conform ROVT</i>
Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol)	153
Doorstromingsmaatregelen HOV-Bus Kruispunt Schouw ongelijkvloers	115
HOV-verbinding Wijckerpoort/Wijckermolen (HOV station Beverwijk)	164

## 6.5 Categorie 1 – Ambities 2021

Voor de ambities in deze categorie staan de meeste seinen op groen. Er zijn afspraken gemaakt over onderzoeken en kunnen mogelijk worden ondergebracht bij bestaande processen. Daarnaast bestaat er breed politiek draagvlak waarmee capaciteit en middelen over het algemeen geborgd zijn. Deze ambities staan vaak ook als onderdeel/bouwsteen opgenomen in andere (boven)regionale programma's zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) of Beter Benutten Regionaal OV (BBROVA). Dit duidt op breder draagvlak en vergroot de haalbaarheid van de



ambities. De goede beoordeling op de diverse criteria zetten de ambities categorie 1 in onderzoeksjaar 2021 en worden dus als eerstvolgende opgepakt.

Ambities categorie 1:

<i>Ambitie</i>	<i>Nummer conform ROVT</i>
Doorstromingsmaatregelen & Frequentieverhoging HOV-Bus Amsterdam - Zaandam	107
Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem - Hoofddorp	78
Routewijziging HOV-bus IJmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude	80
Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem - Amsterdam Zuid / Schiphol Noord	81
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Nieuwe bus/tramtunnel Haarlem	88a en b
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Verrailen Haarlem - Schiphol - Amsterdam Zuid langs A9	
Routewijziging N5-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout	79
HOV-verbinding Heemskerk - Beverwijk - A9 - Amsterdam/Schiphol	160
Doorstromingsmaatregelen N5 bus Heemstede - Zandvoort	166
HOV-verbinding 321 Hilversum - Amsterdam Zuid	[nieuw]

Voor 2021 (categorie 1) staan relatief veel ambities op de agenda. Dit heeft te maken met het voornemen om de projecten in Zuid-Kennemerland rondom de HOV A9 integraal te onderzoeken. Ambities hebben invloed op elkaar. Door deze projecten in één onderzoek ('gebiedsaanpak') mee te nemen ontstaat inzicht in afhankelijkheid. Nadere specificering kan later per ambitie worden uitgevoerd in de context van de gebiedsaanpak. Het gaat hierbij om de ROVT bouwstenen 78, 79, 80, 81, 88, 160 en 166.

## 6.6 Categorie 2 - Ambities 2022

De ambities in categorie 2 scoren in diverse criteria goed op haalbaarheid, breder draagvlak en rendement. Deze staan op een later moment op de onderzoeksagenda omdat er nog geen politiek draagvlak bestaat in coalitieakkoorden of concrete toezeggingen zijn of uitzicht op financiële middelen of capaciteit voor de ambities. Omdat samen met partneroverheden nog nader moet worden overlegd over capaciteit om de onderzoeken uit te voeren staan deze ambities op 2022 op de onderzoeksagenda. Dit biedt de gelegenheid om met partners het gesprek aan te gaan en meer criteria op 'groen' te krijgen.

Ambities categorie 2:

<i>Ambitie</i>	<i>Nummer conform ROVT</i>
Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn - Medemblik / Wervershoof	118
Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen	111

## 6.7 Categorie 3 - Ambities 2023

Ambities in categorie 3 hebben voornamelijk de meeste criteria op 'rood' staan. Hier moeten nog afspraken over worden gemaakt met partneroverheden en bestuurlijk en politieke draagvlak



worden bepaald voordat we over kunnen gaan op de onderzoeksfase. Ook weegt het verwachte oplossende vermogen op knelpunten in combinatie met de rendabiliteit van deze verbindingen mee. De verbindingen zijn gewenst, maar zijn niet direct op korte termijn nodig om knelpunten op te lossen en naar verwachting kosten deze verbindingen concessiehouders geld. Daarom eerst onderlinge afspraken voordat de ambities nader worden uitgewerkt.

Ambities categorie 3:

<i>Ambitie</i>	<i>Nummer conform ROVT</i>
Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp - Uithoorn - Hilversum / Breukelen	54
Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - 't Gooi over de A1	161

## 6.8 Categorie 4 – Ambities na 2023

De ambities in deze categorie hebben nog geen benodigde commitment en daar lijkt op korte termijn ook geen zicht op. De ambities worden na 2023 wel onderzocht.

Ambities categorie 4:

<i>Ambitie</i>	<i>Nummer conform ROVT</i>
Intensiveren HOV IJmuiden – Amsterdam Sloterdijk	87
Nieuwe HOV-verbinding Lelystad – Hoorn	7
Nieuwe HOV-verbinding (Almere - ) Blaricum - Utrecht Uithof	27

## 7. Financieel

Voor de nadere uitwerking van de ambities in Noord-Holland is onderzoeks- of procesbudget beschikbaar vanuit het Bestedingsplan OV Fonds:

Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT)	2020	2021	2022	2023
Raming jaarschijven (duizend euro)		200	350	350

Dit budget is gekoppeld aan de jaarschijven van het coalitieakkoord. Het gaat hier expliciet om de verdiepende onderzoeken voor de ambities. Voor de daadwerkelijke uitvoering en realisatie van de ambities zijn middelen nog niet georganiseerd. Dit is deels afhankelijk van de initiatieffase die eerst moet plaatsvinden. In die fase wordt ook aandacht besteed aan de wijze van financiering van de uitvoering waarbij ook wordt gekeken naar de mogelijkheden van cofinanciering van bijvoorbeeld partneroverheden. In de verdiepende onderzoeken komt dit vraagstuk terug. Indien een ambitie de initiatieffase doorlopen heeft, kan deze promoveren naar studiefase (en verder) van het iMPI en wordt de ambitie geprogrammeerd in de structuur van de iMPI.

Zoals in de Voordracht 39 | 2020, behorende bij het Bestedingsplan OV Fonds, staat worden investeringsbeslissingen per maatregel / project ter besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten en ter informatie verstuurd aan Provinciale Staten. Jaarlijks zal de voortgang van de onderzoeksagenda worden teruggekoppeld door middel van een rapportage. Tussentijds kan als er een bijzondere aanleiding is met een beknopte update de voortgang gemeld worden.

## 8. Proces en vervolg

Na vaststelling van de onderzoeksagenda vervolg ROVT door de Provinciale Staten kan gestart worden met het oppakken van de aanvullende onderzoeken. Aan het einde van het jaar wordt de onderzoeksagenda besproken in de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid door middel van een (jaarlijkse) voortgangsrapportage. In de jaarlijkse voortgangsrapportage wordt aandacht besteed aan de monitoringsrapportage en de mate van integraliteit geëvalueerd. PS worden geïnformeerd door middel van een brief. Bij deze voortgangsrapportage worden partneroverheden actief meegenomen in het proces. Dit gebeurt onder andere via de PVVB's.

## BIJLAGE I – Toelichting criteria

Onderstaand worden de criteria en focus nader toegelicht. Om tot een ordening te komen zijn in totaal zes criteria geformuleerd op basis waarvan de 18 ambities een waarde krijgen toegekend. Deze waarde bepaalt vervolgens de ordening en daarmee de plek in de onderzoeksagenda.

De onderstaande criteria staan niet op volgorde van prioriteit of belang. De waarde wordt toebedeeld op basis van de combinatie van criteria zonder verdere weging.

### 1. Bestaande energie

Projecten die al zijn gestart of die goed passen bij bestaande projecten kunnen positief scoren op het criterium 'bestaande energie'. Enerzijds kan dit betekenen dat er bestaande projecten of organisatiestructuren zijn (zoals een OV-concessie) waarin een ambitie kan worden meegenomen (1.1). Anderzijds kan bestaande energie worden gedefinieerd als toezeggingen of afspraken om ambities te onderzoeken/te implementeren, zoals een toezegging in een OV-concessie of de vier prioriteiten uit het Bestedingsplan van het OV Fonds (Poort van Hoorn, stationsgebied en regio Alkmaar, ontwikkelingen Haarlem en stationsgebied Hilversum) (1.2).

1.1 Organisatie	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, er bestaat een project of organisatie waar deze ambitie in kan worden meegenomen.
nee	Nee, er bestaat geen project of organisatie waar deze ambitie in kan worden meegenomen.
1.2 Toezeggingen	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, er is een toezegging of afspraak waar deze ambitie in kan worden meegenomen.
nee	Nee, er bestaat geen toezegging of afspraak waar deze ambitie in kan worden meegenomen.

### 2. Zichtjaar

Het voorkeursnetwerk ROVT heeft als zichtjaar 2040. Bepaalde ambities zijn eerder in de tijd geplaatst. Projecten zijn opgedeeld in streefjaren 2030 of 2040. Des te eerder het streefjaar des te hoger de ambitie op de onderzoeksagenda.

2. Zichtjaar	
Waarde tabel	Toelichting
2030	Streefjaar ambitie is 2030.
2040	Streefjaar ambitie is 2040.

### 3. Draagvlak

Ambities waarover afspraken zijn gemaakt in coalitieakkoorden (van de provincie Noord-Holland of gemeenten) of beleidsstukken die nadrukkelijk door gemeenteraad of provinciale staten zijn vastgesteld kunnen bij voorbaat rekenen op politiek draagvlak. Dit politieke draagvlak is de essentie van dit criterium, immers bevordert een politieke meerderheid soepele besluitvorming. Dit maakt het zowel makkelijker als urgenter om deze ambities te onderzoeken en uiteindelijk te

realiseren. Coalitieakkoorden en vastgestelde beleidsdocumenten zijn richtinggevende documenten waarmee partijen in den brede hun ambities en doelstellingen weergeven. Ambities hebben ook raakvlakken als zij in ‘de geest van’ coalitieakkoorden of vastgesteld beleid zijn en krijgen daarom ook een ‘groene’ notering. Hierbij zijn passages over ‘verbeteren van mobiliteit in het algemeen’ niet voldoende – de ambitie moet wel worden geraakt of specifiek benoemd.

3.1 Coalitieakkoord PNH	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, deze ambitie staat in het coalitieakkoord of vastgestelde beleidsdocumenten van de provincie Noord-Holland.
misschien	Er staat een passage in het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland dat de doelstelling van deze ambitie onderschrijft.
nee	Nee, deze ambitie staat niet in het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland
3.2 Coalitieakkoord Lokaal	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, deze ambitie staat in de coalitieakkoorden of vastgestelde beleidsdocumenten van betrokken gemeenten.
misschien	Er staat een passage in een lokaal coalitieakkoord of vastgesteld beleidsdocument dat de doelstelling van deze ambitie onderschrijft - echter is dit (nog) niet het geval
nee	Nee, deze ambitie staat niet in een coalitieakkoord of vastgesteld beleidsdocument van betrokken gemeenten.

#### 4. Toewijding

Capaciteit en middelen zijn altijd beperkt. Door het toewijzen van FTE en/of het vrijmaken van geld voor het onderzoeken van ambities is de toewijding aan het project zeker en wordt de ambitie hoger op de onderzoeksagenda geplaatst. Van belang hierbij is dat het benoemen van de ambitie in bijvoorbeeld beleidsdocumenten nog geen ‘ja’ betekent op dit criterium. Alleen toekenning van financiële middelen of capaciteit leidt tot positieve waarde.

4. Toewijding	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, de provincie of betrokken partneroverheden hebben financiële middelen of capaciteit toegezegd voor de uitvoering van het onderzoek naar de ambitie.
misschien	Misschien, er is zicht op financiële middelen of capaciteit voor het onderzoek naar de ambitie, maar nog niet toegezegd.
nee	Nee, de provincie of betrokken partneroverheden hebben geen financiële middelen of capaciteit (toegezegd) voor de uitvoering van het onderzoek naar de ambitie.

#### 5. Haalbaarheid

Sommige factoren dragen bij aan de haalbaarheid van een ambitie. De haalbaarheid houdt de kans in dat een ambitie financieel en ambtelijk is onderbouwd. Hierin maken we het onderscheid in twee factoren. Een ambitie is financieel onderbouwd als deze naar verwachting kostendekkend is. De verbinding kan door een OV-uitvoerder rendabel worden uitgebaat (5.1). Een ambitie is ambtelijk onderbouwd als het nut en noodzaak in meerdere programma’s en trajecten staat opgenomen waardoor ‘meekoppelkansen’ bestaan – de ambitie kan ook worden opgepakt in bestaande ambtelijke structuren (5.2), zoals het Landelijke OV Toekomstbeeld, het pact van de

regio, Ontwikkelkompas OV 2030 (BBROVA), Netwerkstrategie SBaB, regionale visies en concessievraagstukken.

5.1 Rendement	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, deze ambitie is naar verwachting kostendekkend (kostendekkingsgraad >100% - zie ROVT).
nvt	Betreft bestaande verbinding, geen nieuwe verbinding of hogere frequentie of N5-systeem (geen HOV)
nee	Nee, deze ambitie is naar verwachting niet kostendekkend (kostendekkingsgraad <100% - zie ROVT)
5.2 Meekoppelkansen (werk met werk)	
Waarde tabel	Toelichting
4≥	Deze ambitie staat in vier of meer andere (ambtelijke) trajecten of programma's opgenomen als ambitie, bouwsteen of afspraak.
<4	Deze ambitie staat in minder dan vier (ambtelijke) trajecten of programma's opgenomen als ambitie, bouwsteen of afspraak.

## 6. Zicht op financiering realisatie

Het laatste criterium is gericht op de toekomst. Kunnen we vaststellen of redelijkerwijs aannemen dat er zicht is op financiering voor de realisatie van de ambitie? Het belangrijkste verschil met criterium 4 is dat het hier gaat om realisatie, dus de totale investering i.p.v. alleen de onderzoekskosten.

6. Zicht op financiering	
Waarde tabel	Toelichting
ja	Ja, de totale investeringskosten zijn zeker of zijn met grote zekerheid toegezegd.
misschien	Er is redelijkerwijs kans op financiering, maar deze is nog niet formeel toegezegd.
nee	Nee, er is vooralsnog geen zicht op financiering voor de realisatie van deze ambitie.

**BIJLAGE IIa – Tabel onderzoeksagenda (geordend)**

Omschrijving ambitie [bouwsteenummer conform ROVT]	Ordering	Onderzoeksjaar
Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol) [153]	0	2020
Doorstromingsmaatregelen HOV-Bus Kruispunt Schouw ongelijkvloers [115]	0	2020
HOV-verbinding Wijckerpoort/Wijckermolen (HOV station Beverwijk) [164]	0	2020
<b>Onderzoeksjaar 2021</b>		
Doorstromingsmaatregelen & Frequentieverhoging HOV-Bus Amsterdam - Zaandam [107]	1	2021
Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem - Hoofddorp [78]	1	2021
Routewijziging HOV-bus IJmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude [80]	1	2021
Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem - Amsterdam Zuid / Schiphol Noord [81]	1	2021
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Nieuwe bus/tramtunnel Haarlem [88]		
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Verrailen Haarlem - Schiphol - Amsterdam Zuid langs A9 [88]		
Routewijziging N5-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout [79]	1	2021
HOV-verbinding Heemskerk - Beverwijk - A9 - Amsterdam/Schiphol [160]	1	2021
Doorstromingsmaatregelen N5 bus Heemstede - Zandvoort [166]	1	2021
HOV-verbinding 321 Hilversum - Amsterdam Zuid [nieuw]	1	2021
<b>Onderzoeksjaar 2022</b>		
Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn - Medemblik / Wervershoof [118]	2	2022
Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen [111]	2	2022
<b>Onderzoeksjaar 2023</b>		
Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - 't Gooi over de A1 [161]	3	2023
Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp - Uithoorn - Hilversum / Breukelen [54]	3	2023
<b>Onderzoeksjaar na 2023</b>		
Intensiveren HOV IJmuiden - Amsterdam Sloterdijk [87]	4	2023>
Nieuwe HOV-verbinding Lelystad - Hoorn [7]	4	2023>
Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof [27]	4	2023>

*Nb.: voor 2021 (categorie 1) staan relatief veel ambities op de planning. Dit heeft te maken met het voornemen om de projecten in Zuid-Kennemerland rondom de HOV A9 integraal te onderzoeken. Ambities hebben invloed op elkaar. Door deze projecten in één onderzoek ('gebiedsaanpak') mee te nemen, ontstaat inzicht in afhankelijkheid. Nadere specificering kan later per ambitie worden uitgevoerd in de context van de gebiedsaanpak. Het gaat hierbij om de bouwstenen 78, 79, 80, 81, 88, 160 en 166.*

## Bijlage 2b: Onderzoeksagenda Vervolg ROVT 2040 - tabel beoordeling ambities

#	Ambities [bouwstenen conform ROVT]	Criteria / filters										Ordering	Vertaling naar jaren onderzoek s-agenda
		1. Bestaande energie		2. Zichtjaar (conform ROVT)	3. Draagvlak		4. Toewijding	5. Haalbaarheid		6. Zicht op financiering voor uitvoering / realisatie			
		Organisatie (inclusief in lopende energie)	Toezeggingen (om te onderzoeken of afspraak in bijv. concessie)		Provincie Noord-Holland	Lokaal		Rendement (toeslagende conform ROVT)	Meekoppelkans en (werk-)werk (grote kans op haalbaarheid en)				
1	Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof [27]	nee	nee	2030	Ja, bereikbaarheid GV	Ja, Huizen en BEL	nee	goed	3	nee	4	2023>	
2	Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol) [153]	ja	ja	2023	Ja, bereikbaarheid Bollenstreek	nee	goed	3	ja	0	2020		
3	Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem - Hoordorp [78]	ja, kwartiemakenfase gestart	ja	2030	Ja, bereikbaarheid S'ho en ZKL/kuut	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	goed	3	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
4	Routewijziging HOV-bus IJmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarwoude [80]	ja, kwartiemakenfase gestart	ja	2030	Ja, bereikbaarheid S'ho)	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	nvt	4	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
5	Intensiveren HOV IJmuiden - Amsterdam Sloterdijk [87]	nee	nee	2030	nee	Ja, Haarlem	nee	goed	4	nee	4	2023>	
6	Doorstroomingsmaatregelen & Frequentieverhoging HOV-Bus Amsterdam - Zaandam [107]	ja	ja	2040	Ja, doornemen metro Zaandam/nummerend	nee	ja	goed	6	nee	1	2021	
7	Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen [111]	ja	nee	2030	Ja, bereikbaarheid NHN	misschien	misschien, lym stationsaankpak Heerhugowaard	matig	3	nee	2	2022	
8	Doorstroomingsmaatregelen HOV-Bus Kruispunt Schouw ongelijkvloers [115]	Ja, Bereikbaarheid W'land reconstructie N247	ja	2023	misschien (bereikbaarheid B'w)	nee	ja	nvt	3	ja	0	2020	
9	Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn - Medemblik / Wervershoof [118]	ja, Poort van Hoorn	nee	2030	Ja, bereikbaarheid NHN	nee	nee	goed	3	misschien, perspectief op financiering	2	2022	
10	Vluchtrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem - Amsterdam Zuid / Schiphol Noord [81]	ja, kwartiemakenfase gestart	ja	2040	Ja, bereikbaarheid S'ho) en ZKL/kuut)	Ja, Haarlem	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	goed	6	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
11	Nieuwe HOV-verbinding Lelystad - Hoorn [7]	nee	nee	2050	Ja, Houmbdijk	Ja, Hoom	nee	matig	2	nee	4	2023>	
12	Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp - Uithoorn - Hilversum / Breukelen [54]	ja, veikekend onderzoek regio	nee	2040	Ja, bereikbaarheid GV	nee	nee	matig	4	nee	3	2023	
13	Routewijziging NS-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarwoude en Heemstede-Aerdenhout [79]	ja, kwartiemakenfase gestart	ja	2040	Ja, bereikbaarheid ZKL/kuut)	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	nvt	4	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
14	HOV-verbinding Heemskerk - Beverwijk - A9 - Amsterdam/Schiphol [160]	ja, kwartiemakenfase gestart	ja	2040	Ja, bereikbaarheid S'ho)	nee	misschien, uitzicht op commitment (afh van fase/stap)	nvt	5	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
15	Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - t Gooi over de A1 [161]	nee	nee	2040	Ja, bereikbaarheid GV	nee	nee	goed	4	nee	3	2023	
16	HOV-verbinding Wijkerveen/Wijkermolen (HOV station Beverwijk) [164]	ja	ja	2030	Ja, bestaand project	nee	ja	nvt	3	ja	0	2020	
17	Doorstroomingsmaatregelen N5 bus Heemstede - Zandvoort [166]	ja	ja	2030	Ja, bereikbaarheid ZKL/kuut)	misschien	ja	nvt	3	misschien, perspectief op financiering	1	2021	
18	HOV-verbinding 321 Hilversum - Amsterdam Zuid (aangeboden in concessie GV; starten met een spritslijn) [169]	ja	ja	2030	Ja, bereikbaarheid GV	nee	ja	goed	3	ja	1	2021	



**BIJLAGE III – Plan van aanpak Vervolg ROVT (regionale HOV bus- en trambouwstenen)**