

# Monitor OV-knooppunten 2022/2023

november 2023



# MONITOR

# INHOUD

## SAMENVATTING

De jaarlijkse monitor OV-knooppunten brengt relevante ontwikkelingen binnen de provincie Noord-Holland in kaart op het raakvlak van wonen, werken, demografie en reizen. Hiermee wordt inzichtelijk wat de status is van de doelstellingen die zijn geformuleerd binnen het programma OV-knooppunten. Met dit programma wil de provincie Noord-Holland stationsomgevingen beter benutten en in samenhang met elkaar ontwikkelen.

### Mobiliteit lijkt structureel veranderd sinds coronacrisis

Door onder meer de pandemie, hoge inflatie en het gedaalde ov-aanbod zijn vooral ov-reizigers relatief meer thuis blijven werken, minder zakelijk gaan reizen en het ov minder gaan gebruiken voor vrijetijdsactiviteiten. Ondanks herstel heeft het treingebied het niveau van voor de coronapandemie nog niet bereikt. Ook het aantal verplaatsingen per auto ligt nog lager, hoewel er weer veel files zijn. Het aandeel van lopen is daarentegen sterk gestegen en het fietsaandeel bleef relatief stabiel. Hetzelfde patroon is terug te zien in het totaal aantal gemaakte reizigerskilometers. Ook dit is gestegen maar ligt nog ruim onder het niveau van voor de coronacrisis. Vooral het OV blijft achter. Het aantal fietskilometers bleef ook hier redelijk stabiel.

### Groei nieuwbouw en woningvoorraad vooral nabij OV-knooppunten

Het aantal gerealiseerde nieuwbouwwoningen in de provincie stijgt constant. Vooral nabij OV-knooppunten zijn recent relatief veel woningen gerealiseerd. De groei concentreert zich vooral in Amsterdam. Buiten de hoofdstad is juist een lichte daling in de totale woningbouwproductie rondom OV-knooppunten te zien. De groei van de totale Noord-Hollandse woningvoorraad komt uit zowel nieuwbouw, woningsplitsing als uit transformatie van bestaande objecten naar woonfuncties, zoals kantoren. Hierdoor is de groei van de woonvoorraad vooral binnen 300 meter van OV-knooppunten sterk toegenomen. Ook veel nieuwbouwplannen liggen in de buurt van OV-knooppunten. Bij volledige realisatie van deze plannen zou 60 procent van het totale provinciale woningaanbod uit de Woondeal binnen 1.200 meter en bijna 100 procent binnen 10 minuten fietsen van de OV-knooppunten worden gerealiseerd.

### Jongere bevolking en meer eenpersoonshuishouders rondom stations

De Noord-Hollandse bevolking vergrijsd langzaam. Binnen 300 meter van OV-knooppunten wijkt het beeld echter af en groeit ook het aandeel 15-44 jarigen het snelste. Hier is ook de grootste groei van het aandeel eenpersoonshuishouders te vinden, wat een positief effect op het OV-gebruik kan hebben.

### Groei banen en kantoren vooral rondom OV knooppunten

Het aantal arbeidsplaatsen in de provincie groeit, vooral binnen 300 meter van OV-knooppunten. Ook de bestaande en geplande hoeveelheid kantoorruimte nemen bovengemiddeld snel toe binnen dit invloedsgebied. Toch is het daadwerkelijke kantoorgebruik gestabiliseerd, onder andere door meer thuiswerken. De leegstand is voor alle invloedsgebieden stabiel en ligt iets boven de frictieleegstand op de kantorenmarkt. Hiermee is de kantorenmarkt rond stations redelijk in balans.

### Vooraf nabij OV-knooppunten gemengd beeld leefbaarheid

Binnen 300 meter van de stationsgebieden is de verdeling van de gebruiksdoelen wonen, werken, recreatie en onderwijs wat beter in balans dan in de verder weg gelegen gebieden. Tegelijkertijd daalt het aandeel inwoners ten opzichte van arbeidsplaatsen binnen 300 meter. Dit komt doordat nabij de stations het aantal banen sterker is toegenomen dan het aantal inwoners en er binnen 300 meter relatief iets minder gewoond wordt. Deze ontwikkelingen kunnen de leefbaarheid van sommige OV-knooppunten beïnvloeden. Binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen is er sprake van een verbeterende balans tussen het aantal inwoners en banen, wat in principe positief is voor de lokale levendigheid.

## PROGRAMMA OV-KNOOPPUNTEN

Met het [programma OV-knooppunten](#) wil de provincie Noord-Holland haar OV-knooppunten beter benutten en in samenhang met elkaar ontwikkelen. Dit doet zij door in te zetten op het realiseren van meer woningen, bedrijven en (regionale) voorzieningen in de directe omgeving, maar ook op het aantrekkelijk inrichten van de omgeving en het verbeteren van de deur-tot-deurreis. Dit levert een bijdrage aan een duurzamer ruimtegebruik, hoger potentieel gebruik van het openbaar vervoer en stedelijke voorzieningen, een beter vestigingsklimaat voor bedrijven en verhoogde leefbaarheid.

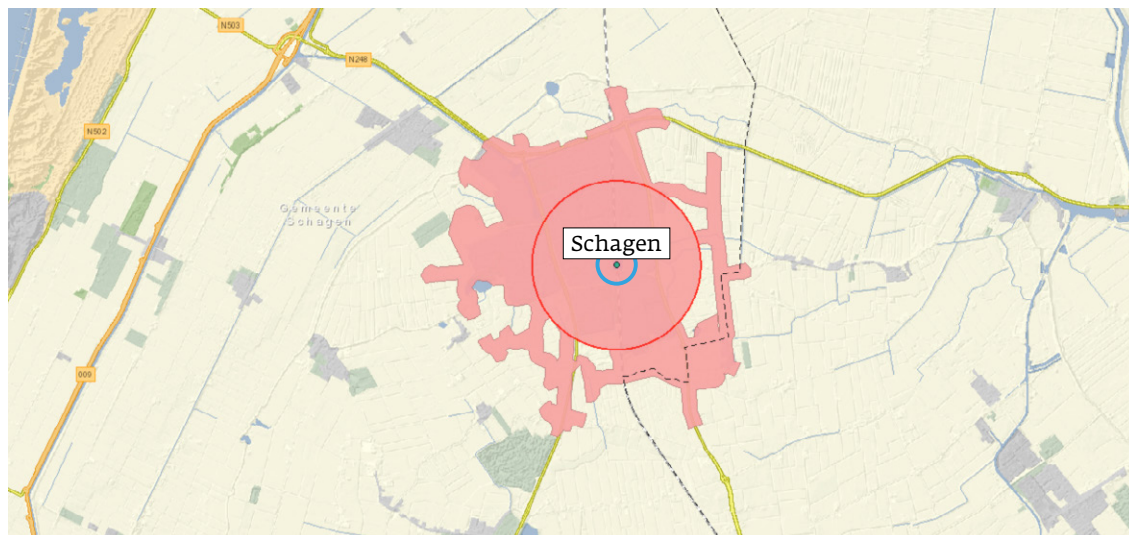
De monitor OV-knooppunten brengt jaarlijks in beeld wat de status is van de volgende doelstellingen, die zijn geformuleerd binnen het programma OV-knooppunten:

- Optimaliseren van de ketenreis;
- Het beter benutten van de bestaande ruimte rondom stationsgebieden;
- Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving binnen het knooppunt.

Het functioneren van de ketenreis heeft betrekking op diverse mobiliteitsindicatoren. Deze worden toegelicht in hoofdstuk 3. De benutting van bestaande ruimte rondom stationsgebieden wordt in kaart gebracht in hoofdstuk 4, met relevante indicatoren op het gebied van wonen, werken en demografie. Hoofdstuk 5 ten slotte richt zich op de aantrekkelijkheid van OV-knooppunten. Hierbij wordt vooral gekeken naar de mate van functiemenging binnen de diverse invloedsgebieden. Waar mogelijk is de samenhang tussen verschillende indicatoren en thema's beschouwd.

De monitor OV-knooppunten richt zich op ontwikkelingen rond de treinstations en enkele grote busstations in Noord-Holland. Soms wordt voor een betere duiding van de informatie ook gekeken naar data op individueel knooppuntniveau, zoals te vinden in het [dashboard OV-knooppunten](#). In dit dashboard is ook informatie te vinden op corridorniveau. Deze data wordt via de monitoringssystematiek van de [Regionale Ontwikkelagenda](#) geanalyseerd en geëvalueerd.

De data in deze monitor wordt geëvalueerd in drie invloedssferen op basis van afstand van het station: binnen 300 meter, 1.200 meter en 10 minuten fietsen. De monitoren van voorgaande jaren zijn te vinden op het [Kennisportaal OV-knooppunten](#).



Figuur 1. Invloedssferen van station Schagen. Cirkels van 300m, 1.200m en een isochroon van 10 min. fietsen



Figuur 2. Overzichtskart OV-knooppunten Noord-Holland

## MOBILITEIT

Dit hoofdstuk gaat eerst in op de ontwikkeling van het aantal treinreizigers voor heel Noord-Holland. Verder wordt inzicht gegeven in de verdeling van personenverplaatsingen over de verschillende modaliteiten. Deze *modal split* wordt onderzocht aan de hand van het aantal verplaatsingen per persoon per dag en het totaal aantal reizigerskilometers dat is afgelegd per auto, fiets, trein, bus/tram/metro, lopend en op overige manieren. Tot slot wordt in dit hoofdstuk gekeken naar autobezit, aangezien dit medebepalend is voor de mate waarin mensen gebruik maken van het openbaar vervoer.

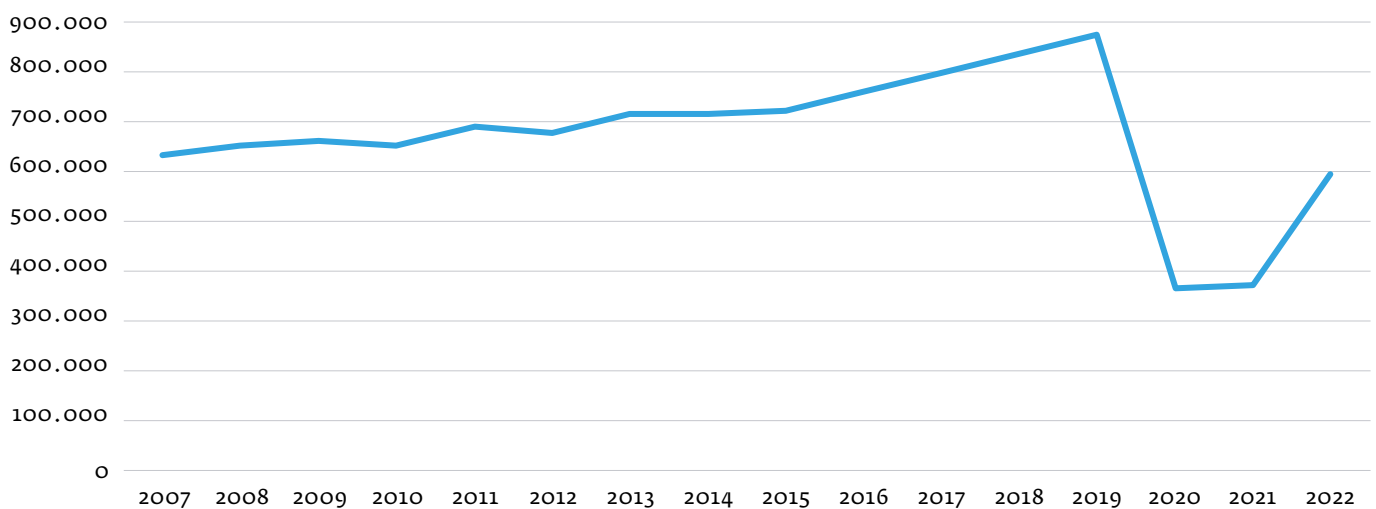


Afbeelding 1: Station Alkmaar

### 3.1 Aantal in- en uitstappers NS

Tot en met 2019 is een onafgebroken groei van het aantal in- en uitstappers te zien. In 2020 is het aantal reizigers als gevolg van corona met 58 procent gedaald. In 2021 is een minimaal herstel te zien van circa 1 procent voor de stations in Noord-Holland. In 2022 was er ten opzichte van 2021 een groei van 60 procent te zien, maar dit is nog steeds maar 68 procent in vergelijking met recordjaar 2019 (590.000 ten opzichte van 890.000 reizigers).

Op basis van de halfjaarcijfers van NS voor 2023 is te zien dat het aantal reizigers zich verder herstelt, maar landelijk vooralsnog blijft steken op ongeveer 85 procent ten opzichte van pre-corona (gemiddelde werkdag 1e helft 2023: 1,1 miljoen ten opzichte van 1,3 miljoen reizigers in 2019)<sup>1</sup>. Waar 2022 nog een transitiejaar was, blijkt uit de landelijke cijfers voor 2023 dat het reisgedrag van treinreizigers blijvend is veranderd. Doordeweeks reizen structureel minder forenzen met de trein. De dinsdagen en donderdagen zijn daarentegen - zeker in de spits - relatief druk. Veel forenzen kiezen er juist dan voor om naar werk te gaan. In de weekenden zijn de reizigersaantallen weer op het oude niveau.



Figuur 3. Aantal in- en uitstappers NS in Noord-Holland, 2007-2022<sup>2</sup>

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

<sup>1</sup> Bron: [Halfjaarcijfers NS 2023](#).

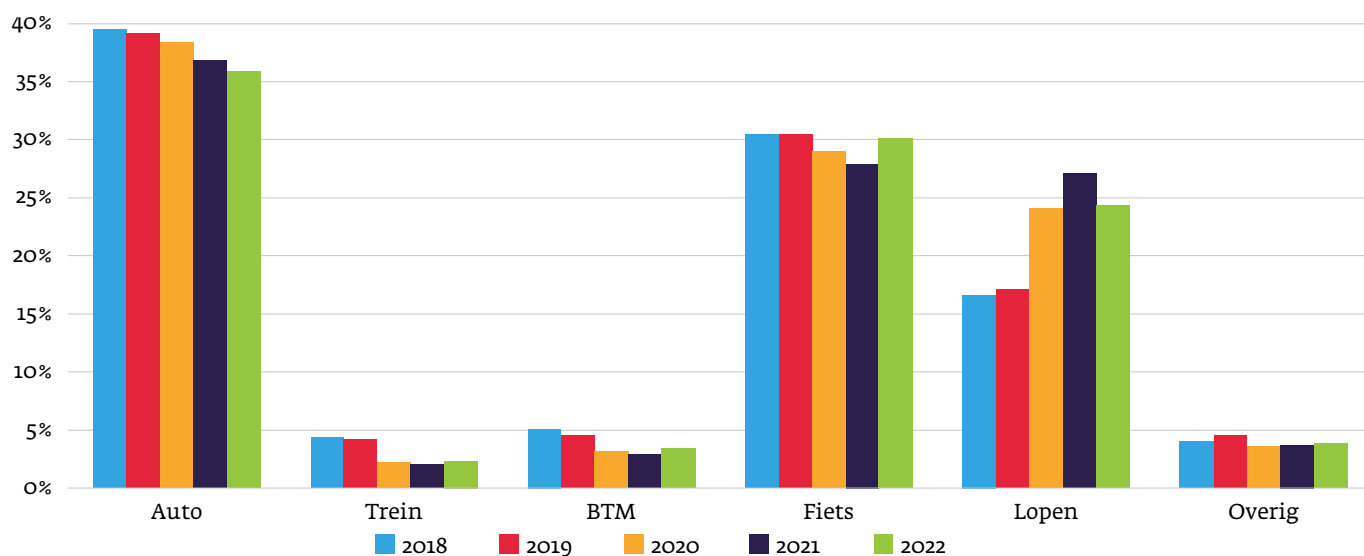
<sup>2</sup> In het [dashboard OV-knooppunten](#) zijn de cijfers per station te vinden.

### 3.2 Modal split

De *modal split* kijkt naar de verdeling van personenverplaatsingen over de verschillende modaliteiten. Hierbij wordt enkel gekeken naar de hoofdvervoerswijze. Het is een belangrijke graadmeter om te zien in hoeverre het OV zich verhoudt tot het autogebruik.

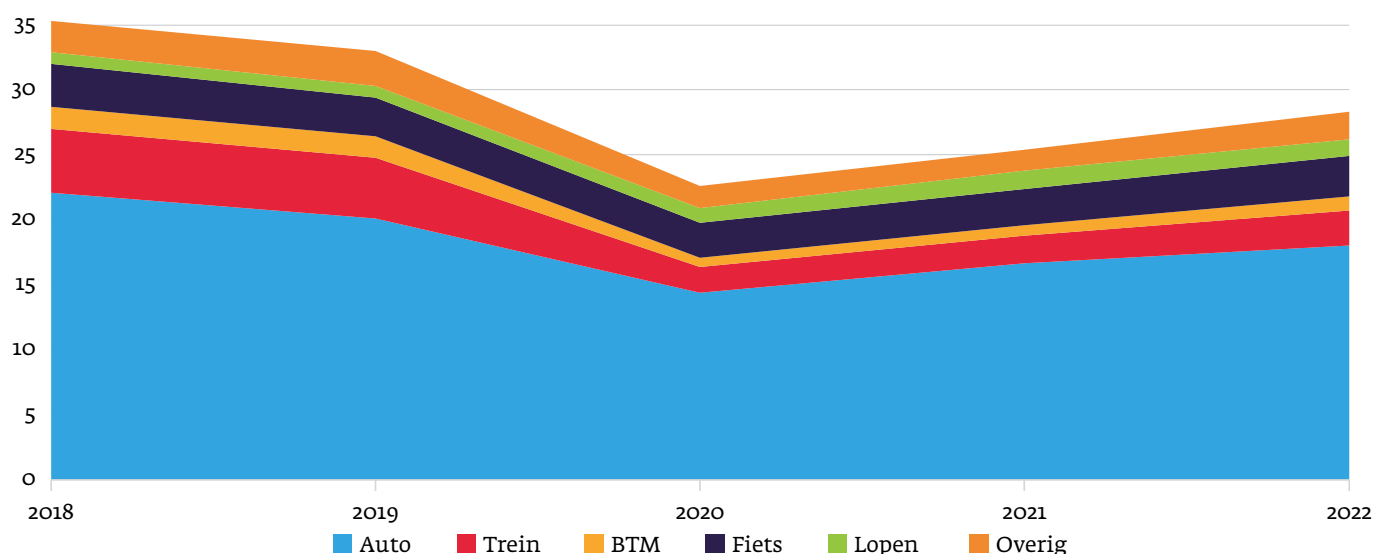
Sinds 2018 is het aandeel van de auto in het aantal verplaatsingen per persoon per dag binnen Noord-Holland langzaam gedaald van 39 naar 36 procent in 2022. Tegelijkertijd is het aantal auto's in de provincie alleen al tussen 2019-2022 met 5 procent toegenomen<sup>3</sup>. De aandelen van de trein en de bus, tram en metro (BTM) halverden bijna tijdens de coronajaren 2020-2021 en lagen in 2022 nog steeds onder de percentages van voor de pandemie.

De percentages fiets en overig bleven redelijk stabiel. Het aandeel lopen is in 2022 met 8 procent gestegen ten opzichte van 2018. Mogelijk gingen mensen tijdens de coronacrisis vaker wandelen omdat ze meer thuiswerkten. Er wordt in Noord-Holland relatief minder auto gereden en zijn er meer verplaatsingen per fiets en lopend vergeleken met het Nederlands gemiddelde.



Figuur 4. Modal split Noord-Holland op basis van aantal verplaatsingen per persoon per dag, 2018-2022

Het totaal aantal reizigerskilometers in Noord-Holland is na een forse dip tijdens de coronajaren weer gestegen naar 28,3 miljard kilometer in 2022. Ten opzichte van 2018 ligt het totaal aantal reizigerskilometers en het autogebruik in 2022 nog wel 20 procent lager. Het aantal kilometers per BTM ligt in 2022 nog 35 procent lager vergeleken met 2018. Voor de trein bedraagt dit verschil zelfs 45 procent. Het totaal aantal gelopen kilometers nam over dezelfde periode juist met 44 procent toe, terwijl het aantal gefietste kilometers relatief stabiel bleef.



Figuur 5. Totale reizigerskilometers Noord-Holland, in miljarden, 2018-2022

3 Bron: CBS, Personenauto's actief; voertuigenmerken, regio's, 1 januari



### 3.3 Autobezit rondom OV-knooppunten

Het gemiddeld particulier autobezit binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt ligt respectievelijk 9 en 11 procent onder het Noord-Hollands gemiddelde van 0,87 auto per huishouden<sup>4</sup>. Binnen 300 meter loopt dit verschil op tot 21 procent. Het lagere autobezit nabij stations is mogelijk te verklaren door bijvoorbeeld verschillen in demografische kenmerken, want studenten en jongere huishoudens hebben vaker geen auto. Of door woninggrootte, woningtype, parkeerbeleid, en de nabijheid tot stedelijke voorzieningen; met name intercity stations liggen vaak in binnensteden.

Bij de berekening van het totale gemiddelde autobezit per huishouden worden auto's die eigendom zijn van rechtspersonen meegeteld. Dit geeft een ander beeld, waarbij vooral opvalt dat het autobezit binnen 300 meter van de OV-knooppunten 24 procent boven het provinciaal gemiddelde van 1,02 auto per huishouden ligt. Dit komt vooral door de aanwezigheid van enkele autoverhuurbedrijven nabij een aantal stations, zoals bijvoorbeeld Hoofddorp en Zaandam. Deze ondernemingen hebben relatief veel auto's op hun adres geregistreerd staan.

In de vorige monitor was een aanzienlijke stijging van het autobezit per huishouden waarneembaar, mogelijk vanwege de toegenomen autoafhankelijkheid als gevolg van corona. Hierdoor meden veel mensen uit voorzorg het openbaar vervoer en kocht een (extra) auto<sup>5</sup>. Dit effect is niet meer waarneembaar. De verschillen binnen alle invloedsgebieden zijn nu minimaal ten opzichte van de monitor 2021-2022. Het particulier autobezit in Noord-Holland is met slechts 0,2 procent toegenomen en het aantal huishoudens met 0,8 procent.

	Auto's particulier	Auto's totaal	Huishoudens	Autobezit per huishouden particulier	Autobezit per huishouden totaal
<300m	28.400	52.200	41.300	0,69	1,26
<1.200m	406.600	508.700	517.700	0,79	0,98
<10 min. fietsen	751.700	922.700	971.000	0,77	0,95
Noord-Holland	1.223.300	1.445.600	1.410.800	0,87	1,02

Figuur 6. Autobezit in Noord-Holland, juni 2023<sup>6</sup>



Afbeelding 2. Station Alkmaar

4 Het aantal auto's is niet gelijk verdeeld over de huishoudens. Sommige huishoudens beschikken over meer dan 1 auto.

5 Zie ook KiM (2022), *Verklaringen voor de verschillen in autobezit bij Nederlandse huishoudens*.

6 Het aantal auto's in figuur 6 is inclusief auto's met een lease-indicatie (op basis van [Registratie Tenaamstelling Leasemaatschappijen](#)). Het totaal aantal auto's is op basis van eigendom van zowel particulieren als bedrijven. Voertuigen die in de zogenaamde bedrijfsvoorraad van autobedrijven geregistreerd staan, zijn echter uitgesloten.

### 3.4 Conclusies

- De mobiliteit binnen de provincie Noord-Holland lijkt structureel te zijn veranderd sinds de coronacrisis.
- Het aantal in- en uitstappers bij de NS is nog niet terug op het niveau van voor de pandemie.
- Het aandeel autogebruik, trein en bus/tram/metro als onderdeel van het aantal verplaatsingen per persoon per dag is afgenomen, terwijl het aandeel lopen sterk is gestegen. Het fietsaandeel bleef relatief stabiel.
- Ook het totaal aantal gemaakte reizigerskilometers is weer gestegen, maar ligt nog ruim onder het niveau van 2018. Vooral het totaal aantal gemaakte kilometers per trein en bus/tram/metro blijft achter ten opzichte van 2018. Het aantal gelopen kilometers is daarentegen sterk toegenomen. Tenslotte bleef het aantal fietskilometers ook hier redelijk stabiel.
- Door onder meer de pandemie, hoge inflatie en het gedaalde ov-aanbod zijn met name ov-reizigers relatief meer thuis blijven werken, minder zakelijk gaan reizen en het ov minder gaan gebruiken voor vrijetijdactiviteiten. Doordat vooral voor deze groep dinsdag en donderdag de populairste dagen zijn om op kantoor te werken is er sprake van een structureel scheve spreiding over de week<sup>7</sup>. Dit effect speelt wat minder voor fiets- en autoforensen, hoewel voor de laatste groep de filezwaarte wel weer is toegenomen tot een niveau boven het pre-coronajaar 2019<sup>8</sup>.
- Het particulier autobezit binnen 300 meter van de OV-knooppunten ligt lager ten opzichte van de andere invloedsgebieden. De forse stijging van het algehele autobezit tijdens de coronacrisis lijkt voorbij.



Afbeelding 3. Station Heerhugowaard

7 Bron: KiM, *OV-gebruik veranderd sinds COVID-19*, 10 oktober 2023

8 Bron: ANWB, *Vijftien procent flegroei in eerste halfjaar 2023*, 1 juli 2023

## WONEN, DEMOGRAFIE EN WERKEN

Dit hoofdstuk onderzoekt de benutting van de bestaande ruimte rondom stationsgebieden aan de hand van relevante indicatoren op het gebied van wonen, demografie en werken. Er wordt gekeken naar de gerealiseerde woningbouw, woningvoorraad en woningbouwplannen. Daarnaast worden de demografische indicatoren leeftijdsverdeling en samenstelling van huishoudens binnen de relevante invloedsgebieden in kaart gebracht. Tenslotte wordt de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen en de beschikbare voorraad, leegstand en (uitbreidings)plannen in de kantorenmarkt onderzocht.

In verband met een administratieve correctie vallen de woningbouw cijfers van de gemeente Amsterdam over 2020 beduidend lager en die van 2021 aanmerkelijk hoger uit, wat deels ook terug te zien is in de provinciale cijfers. Daarnaast heeft de overgang naar een nieuwe meetmethode in 2013 invloed gehad op de rapportage van de woningvoorraad cijfers door het CBS tussen voornamelijk 2012-2014. Beiden worden in bijlage 1 nader toegelicht.

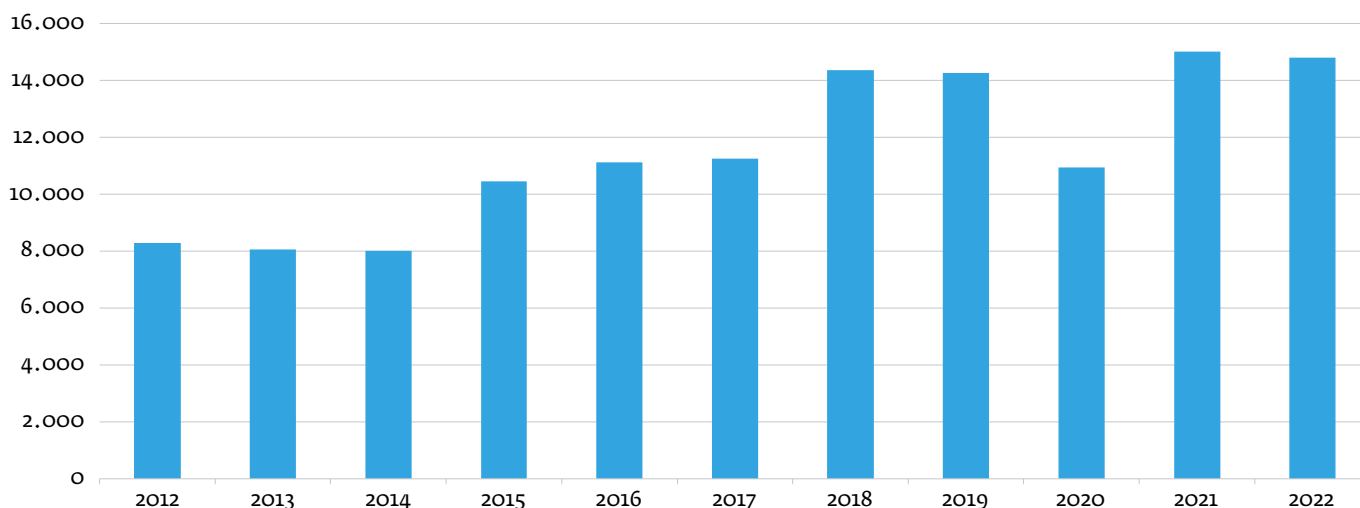


Afbeelding 4. Kantoren bij station Amsterdam Zuid

## 4.1 Wonen

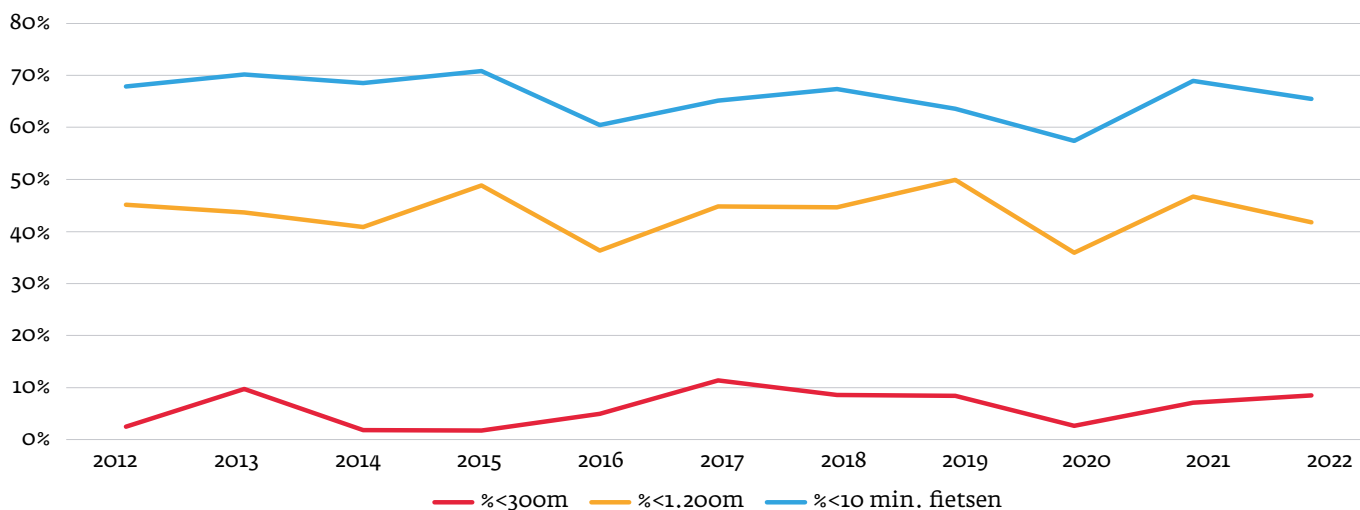
### 4.1.1 Gerealiseerde nieuwbouw

Het aantal gerealiseerde nieuwbouwwoningen in Noord-Holland stijgt gemiddeld genomen al jaren (uitgezonderd 2020 vanwege de administratieve correctie van Amsterdam). In 2022 zijn 14.393 nieuwbouwwoningen opgeleverd in de provincie. Op basis van [voorlopige CBS cijfers](#) daalt het aantal gerealiseerde nieuwbouwwoningen in Noord-Holland in de eerste helft van 2023 (circa 5.300 woningen) ten opzichte van dezelfde periode in 2022 (circa 6.700 woningen).



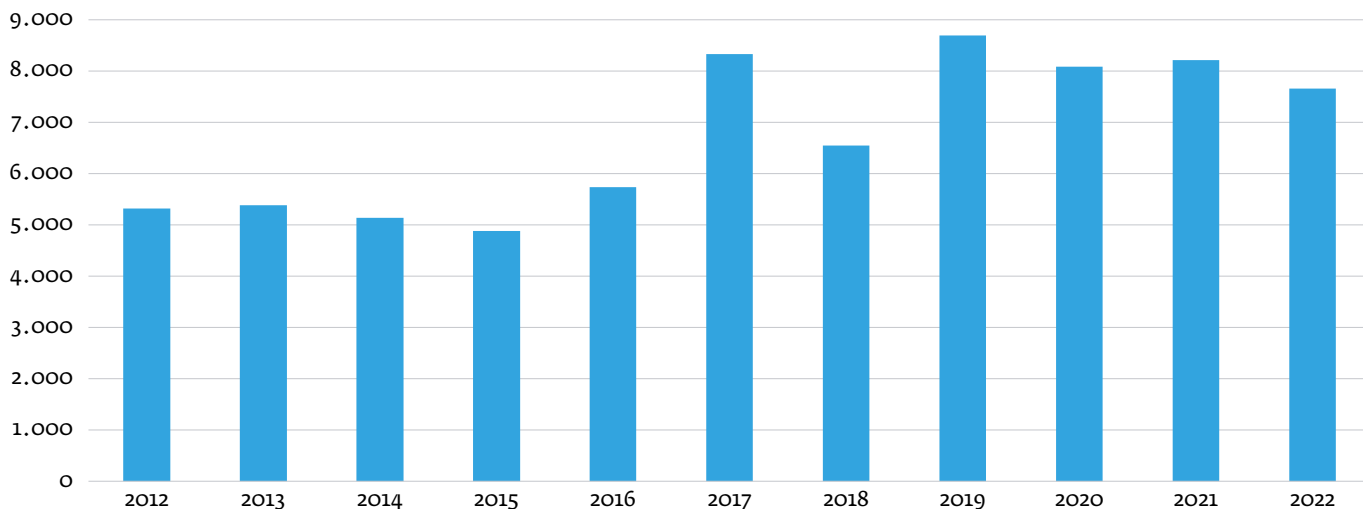
Figuur 7. Gerealiseerde nieuwbouwwoningen Noord-Holland, 2012-2022

Van alle nieuw gebouwde woningen in de provincie in 2022 werd 9 procent gerealiseerd binnen 300 meter van een OV-knooppunt, 42 procent binnen 1.200 meter en 66 procent binnen 10 minuten fietsen. Deze percentages liggen dichtbij de langjarige gemiddelden voor deze invloedsgebieden van respectievelijk 6, 44 en 66 procent.

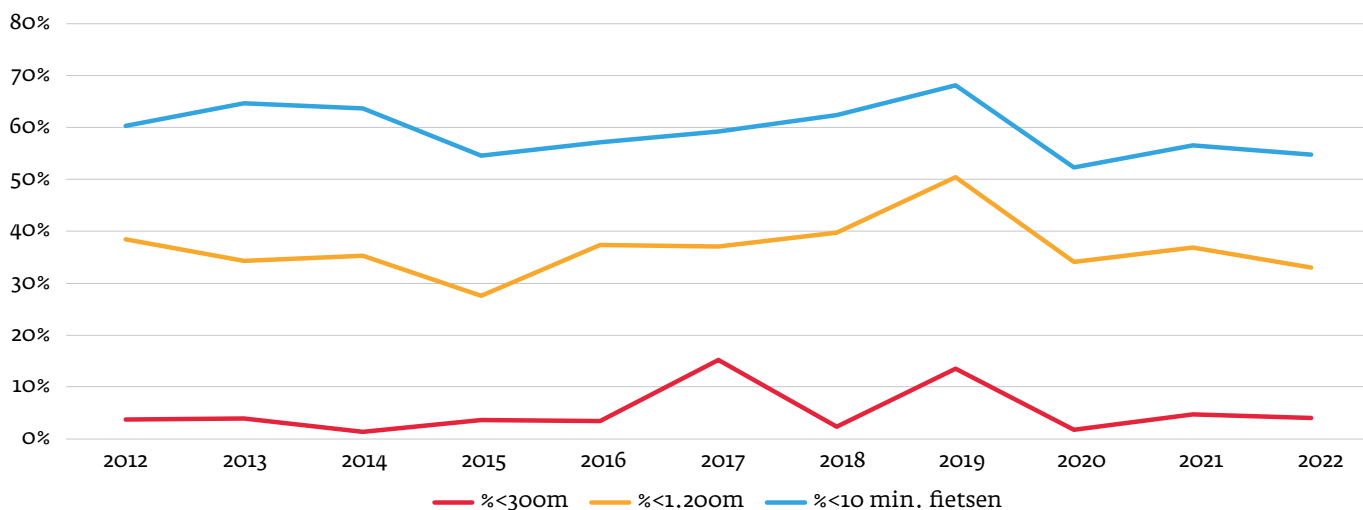


Figuur 8. Percentage gerealiseerde nieuwbouwwoningen per invloedsgebied, 2012-2022

Wanneer de gemeente Amsterdam buiten beschouwing wordt gelaten daalt de totale woningbouwproductie in Noord-Holland sinds 2019 licht, naar 7.479 woningen in 2022. Van alle in 2022 nieuw gebouwde woningen in de provincie exclusief Amsterdam werd 4 procent gerealiseerd binnen 300 meter van een OV-knooppunt, 33 procent binnen 1.200 meter en 55 procent binnen 10 minuten fietsen. Deze percentages liggen onder de langjarige gemiddelden van respectievelijk 6, 37 en 59 procent.



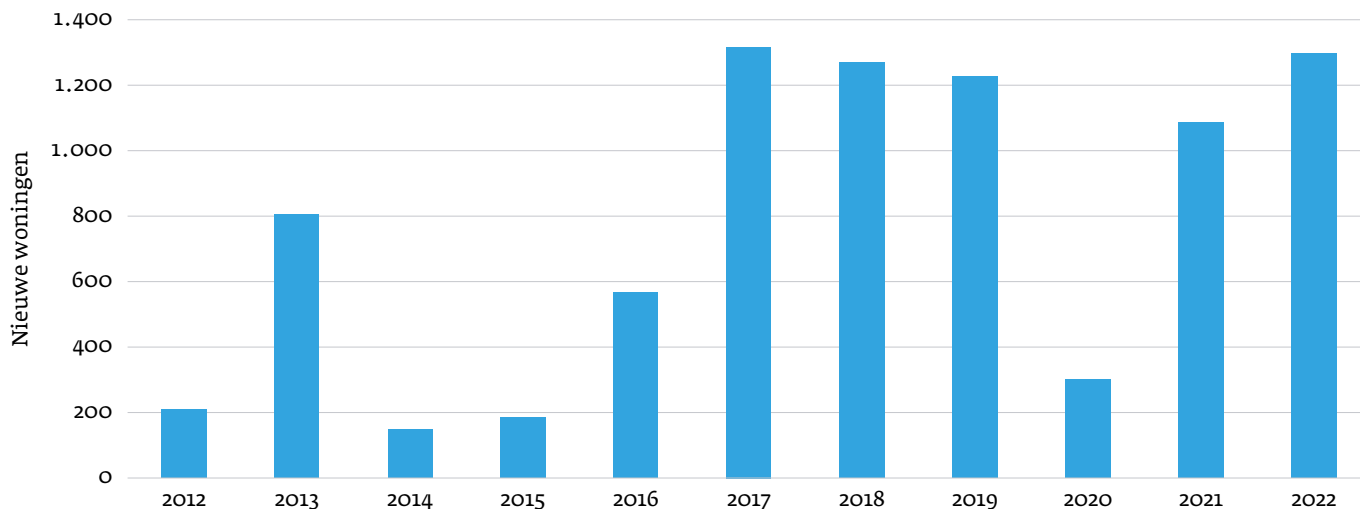
Figuur 9. Gerealiseerde nieuwbouwwoningen Noord-Holland, excl. Amsterdam, 2012-2022



Figuur 10. Percentage gerealiseerde nieuwbouwwoningen per invloedsgedebied, excl. Amsterdam, 2012-2022

#### 4.1.2 Gerealiseerde nieuwbouw binnen 300 meter

Sinds 2017 worden er relatief veel nieuwbouwwoningen gerealiseerd binnen 300 meter van de Noord-Hollandse OV-knooppunten: gemiddeld ruim 1.000 woningen per jaar. In 2022 zijn er in Noord-Holland 1.230 nieuwe woningen binnen 300 meter gerealiseerd. De 2020 dip valt te verklaren door de administratieve correctie bij de gemeente Amsterdam.



Figuur 11. Gerealiseerde nieuwbouwwoningen binnen 300 meter, 2012 -2022

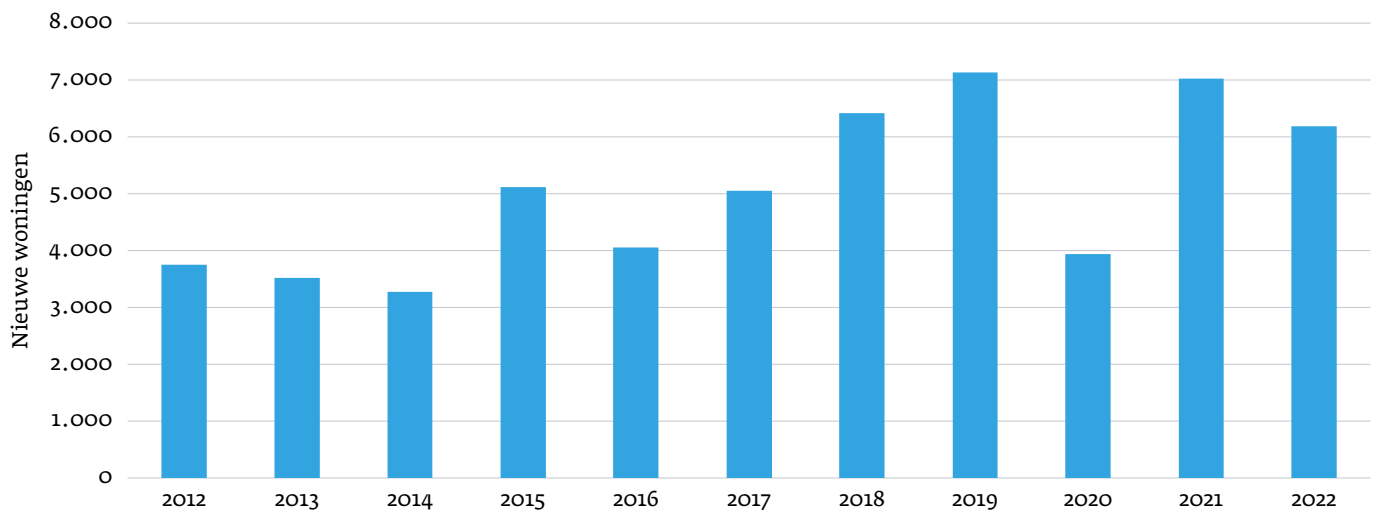
Met 925 woningen en 75 procent van het provincie totaal heeft de gemeente Amsterdam in 2022 de meeste nieuwbouwwoningen binnen 300 meter van een OV-knooppunt gerealiseerd (waarvan 844 bij Holendrecht en 81 bij Amsterdam Noord). Purmerend volgt met 72 woningen, allen nabij OV-knooppunt Purmerend Tramplein. De gemeente Dijk en Waard bouwde 67 nieuwe woningen bij station Heerhugowaard. Het restant van de gerealiseerde nieuwbouwwoningen binnen 300 meter (166 woningen) is verdeeld over 6 andere gemeenten binnen de provincie.

Gemeente	Aantal	% tov totaal
Amsterdam	925	75%
Purmerend	72	6%
Dijk en Waard	67	5%

Figuur 12. Top 3 gerealiseerde nieuwbouwwoningen per gemeente binnen 300 meter, 2022

#### 4.1.3 Gerealiseerde nieuwbouw binnen 1.200 meter

In 2022 zijn er 6.000 nieuwbouwwoningen gerealiseerd binnen 1.200 meter van een OV-knooppunt. Dit ligt iets boven het gemiddelde van de afgelopen 5 jaar (5.962 woningen per jaar) en ruim boven het langjarig gemiddelde van circa 4.900 gerealiseerde nieuwbouwwoningen per jaar over de periode 2012-2022.



Figuur 13. Gerealiseerde nieuwbouwwoningen binnen 1.200 meter, 2012 -2022

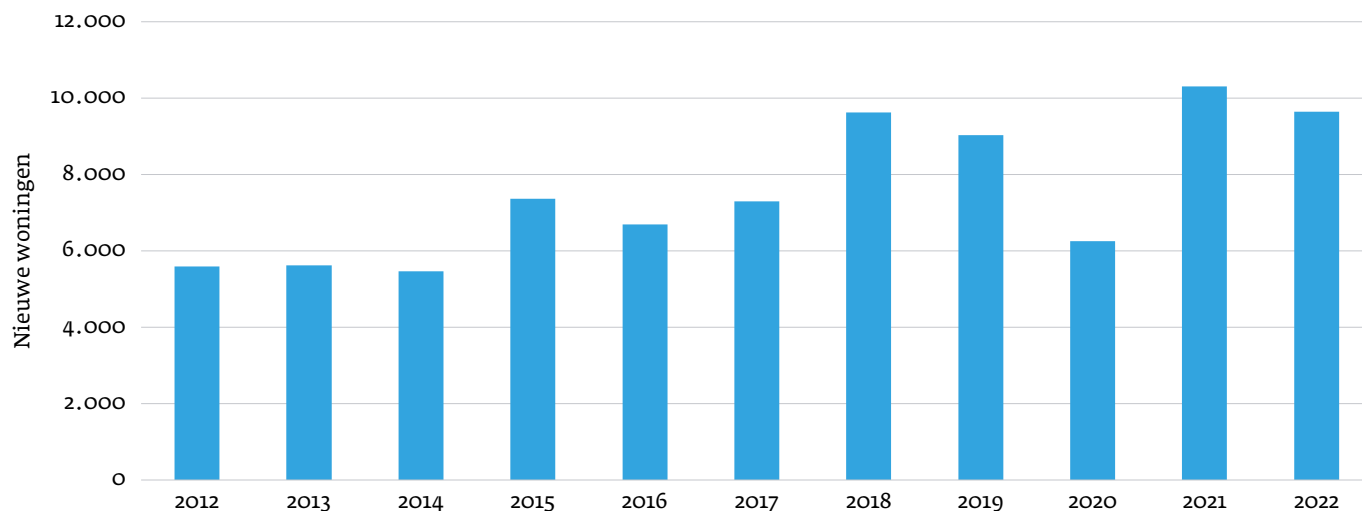
De meeste nieuwbouwwoningen binnen 1.200 meter van een OV-knooppunt werden wederom gerealiseerd in Amsterdam. In de hoofdstad zijn in 2022 3.528 nieuwe woningen gebouwd, wat neerkomt op 59 procent van het Noord-Hollandse totaal. Van de nieuw gebouwde Amsterdamse woningen werd bijna 70% bij de stations Holendrecht, Amsterdam Centraal en Lelylaan gerealiseerd. De gemeenten Purmerend en Dijk en Waard volgen op grote afstand, met respectievelijk 604 en 319 gerealiseerde nieuwbouwwoningen.

Gemeente	Aantal	% tov totaal
Amsterdam	3.528	59%
Purmerend	604	10%
Dijk en Waard	319	5%

Figuur 14. Top 3 gerealiseerde nieuwbouwwoningen per gemeente binnen 1.200 meter, 2022

#### 4.1.4 Gerealiseerde nieuwbouw binnen 10 minuten fietsen

Het aantal gerealiseerde nieuwbouwwoningen binnen 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt stijgt gemiddeld genomen gestaag sinds 2012. In 2022 zijn er 9.428 nieuwe woningen binnen 10 minuten fietsen van een Noord-Hollands OV-knooppunt gebouwd.



Figuur 15. Gerealiseerde nieuwbouwwoningen binnen 10 minuten fietsen, 2012 -2022

Amsterdam leverde in 2022 5.332 woningen op binnen 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt. De gemeenten Purmerend en Dijk en Waard volgen met respectievelijk 644 en 392 woningen.

Gemeente	Aantal	% tov totaal
Amsterdam	5.332	57%
Purmerend	644	7%
Dijk en Waard	392	4%

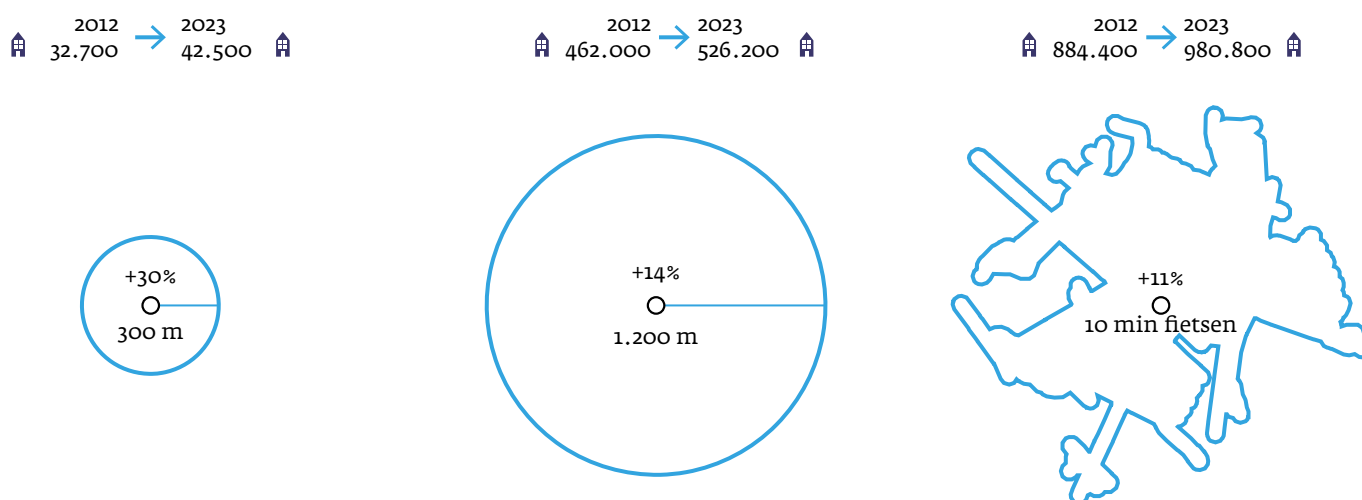
Figuur 16. Top 3 gerealiseerde nieuwbouwwoningen per gemeente binnen 10 minuten fietsen, 2022



#### 4.1.5 Woningvoorraad OV-knooppunten

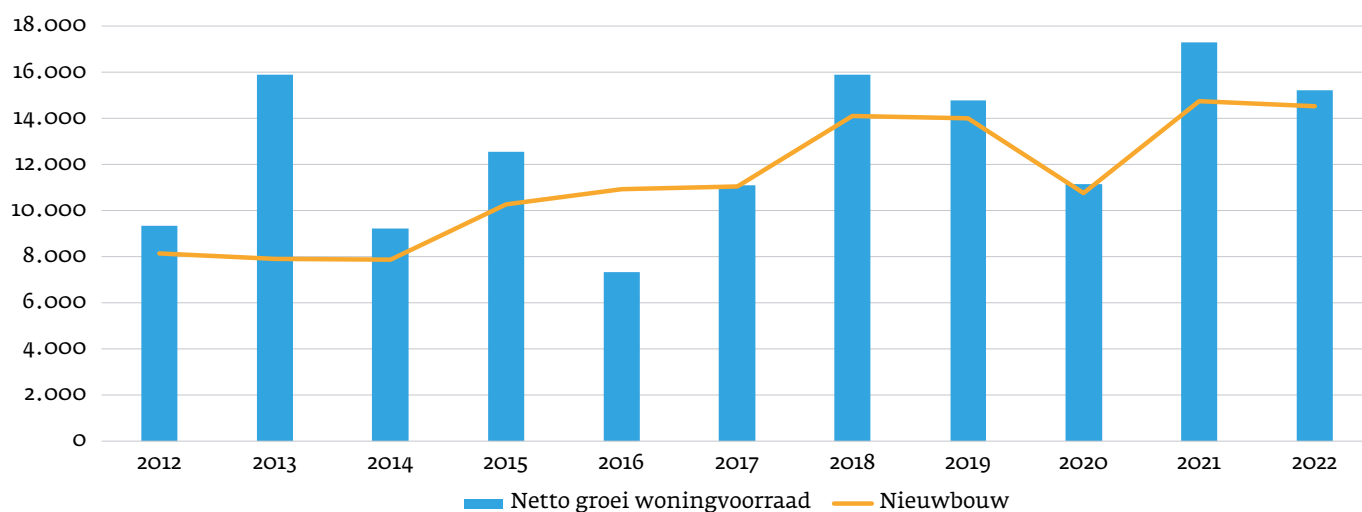
De netto groei van de woningvoorraad wordt berekend door eerst de bruto groei bij elkaar op te tellen: het aantal nieuwbouw-woningen en overige toevoegingen, zoals transformatie van kantoren in woningen. Vervolgens worden daar het aantal gesloopte woningen en overige onttrekkingen, bijvoorbeeld samenvoegingen van woningen, vanaf getrokken, gevolgd door eventuele statistische correcties. De woningvoorraad van de provincie Noord-Holland bedroeg begin 2023 in totaal 1.392.040 woningen. Dat is een netto toename van 11 procent, of 138.507 woningen, ten opzichte van 2012.

Van alle invloedsgebieden is het aandeel woningen binnen 300 meter van een OV-knooppunt sinds 2012 het sterkst gestegen, met ruim 30 procent naar ruim 42 duizend begin 2023. Ruim 526 duizend woningen bevonden zich begin 2023 binnen 1.200 meter van een OV-knooppunt, een stijging van 14 procent. Tenslotte bevonden zich begin 2023 bijna 981 duizend huizen binnen 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt, een toename van 11 procent ten opzichte van 2012. Van de totale groei van de Noord-Hollandse woningvoorraad tussen 2012 en 2023 heeft 7 procent binnen 300 meter van een station plaatsgevonden, 46 procent binnen 1.200 meter en 70 procent binnen 10 minuten fietsen.



Figuur 17. Netto groei woningvoorraad OV-knooppunten, 2012-2023

Het is ook mogelijk om de netto toename van de woningvoorraad per jaar te bekijken. Op het jaar 2016 na ligt de netto groei altijd hoger in vergelijking met het aantal jaarlijks gerealiseerde nieuwbouwwoningen. Dit komt grotendeels door transformatie van andere functies naar woningbouw en ook door het splitsen van woningen. Omdat de mate waarin dit gebeurt flink kan verschillen per jaar, schommelt de netto groei veel meer dan wanneer alleen de realisatie van nieuwbouwwoningen in beschouwing wordt genomen.



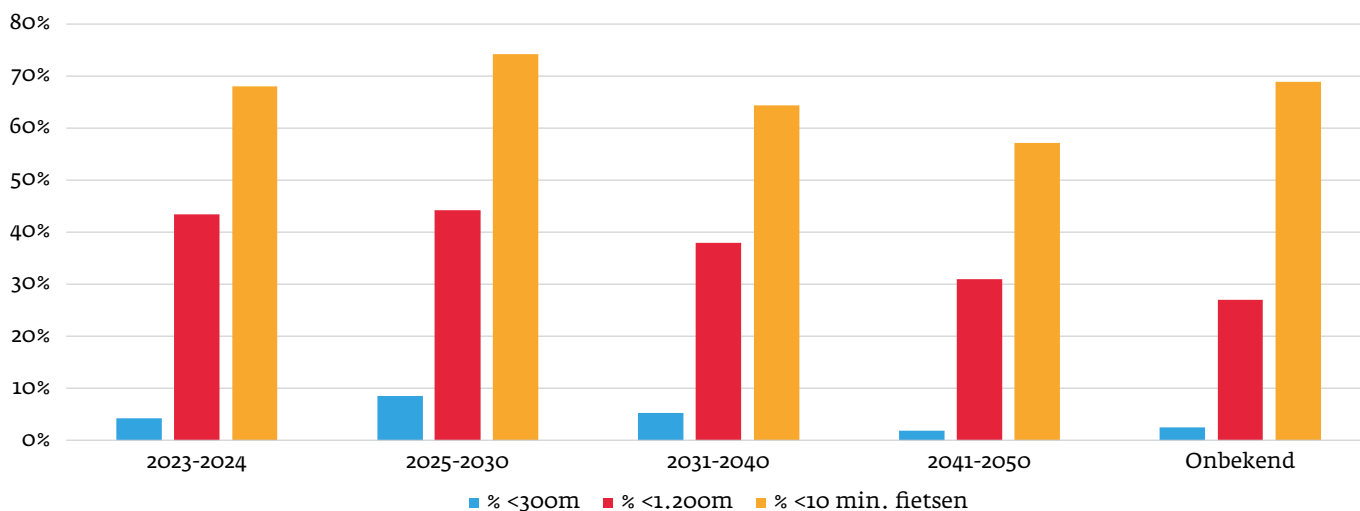
Figuur 18. Netto groei woningvoorraad en nieuwbouw Noord-Holland per jaar, 2012-2022

#### 4.1.6 Plancapaciteit woningbouw OV-knooppunten

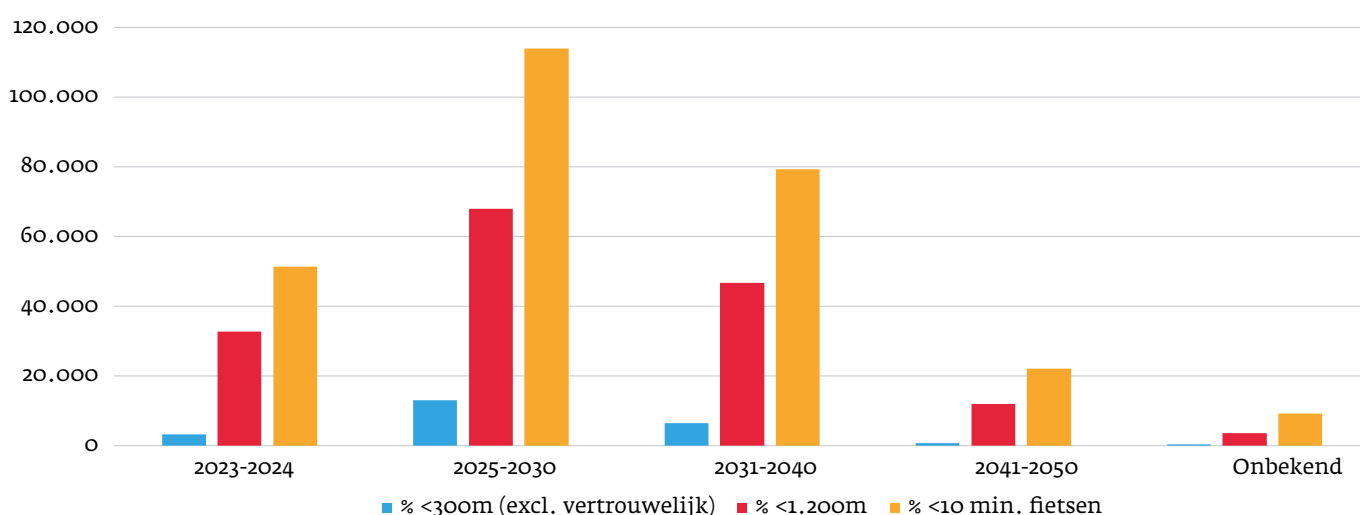
De totale bruto plancapaciteit in Noord-Holland voor de periode 2023-2050 bedraagt 407 duizend woningen<sup>9</sup>. Hiervan is 6 procent binnen 300 meter gepland, 39 procent binnen 1.200 meter en 67 procent binnen 10 minuten fietsen. Op basis van de fasering van de woningbouwplannen blijkt dat in de periode na 2030 zowel de totale plancapaciteit als het aandeel binnen de OV-knooppunten sterk afneemt. Hiervoor zijn er meerdere oorzaken te bedenken, onder andere dat gemeenten nog geen plannen hebben voor na 2030.

De provincie Noord-Holland wil vanuit de Woondeals 183.600 woningen (bruto) realiseren in de periode 2022 tot en met 2030 en levert daarmee een grote bijdrage aan de nationale woningbouwdoelstelling van 900.000 woningen<sup>10</sup>. Er zijn in 2022 binnen de provincie Noord-Holland bruto 18.800 woningen gerealiseerd. Met de huidige plannen kunnen er tussen 2023-2030 nog 99.200 woningen binnen 1.200 meter gerealiseerd worden. Dat zou 60 procent van het resterende provinciale bod van 165 duizend zijn. Binnen het invloedsgebied van 10 minuten fietsen zijn er 162.900 woningen gepland tot en met 2030. Dit zou neerkomen op 99 procent van het resterende provinciale Woningdeal bod.

Wanneer naar de langere termijn prognose en daarmee de woningbehoefte tot 2050 wordt gekeken, zijn er voor de periode 2023-2050 nog circa 242.000 woningen nodig<sup>11</sup>. Op basis van de plancapaciteit zou daarvan 66 procent binnen 1.200 meter en 112 procent binnen 10 minuten fietsen gerealiseerd kunnen worden. In werkelijkheid zullen niet alle plannen worden gerealiseerd.



Figuur 19. Plancapaciteit OV-knooppunten 2023 – 2050 (relatief)



Figuur 20. Plancapaciteit OV-knooppunten 2023 – 2050 (absoluut)

9 Dit is exclusief de circa 20 duizend woningen die (nog) niet op de kaart ingetekend zijn. Omdat van deze plannen de ligging ten opzichte van OV-knooppunten niet bepaald kan worden is in deze monitor gerekend met een bruto plancapaciteit van 407 duizend. Zie bijlage 1 voor meer toelichting.

10 Zie de brief van GS aan de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, kenmerk 1847966/1908627 (verstuurd 6 oktober 2022).

11 Op basis van de *Prognose Noord-Holland 2021-2050* is er behoefte aan circa 275.000 woningen in heel Noord-Holland voor de periode 2021-2050. De woningvoorraad in 2021-2022 is met ruim 32.000 woningen toegenomen, daardoor zijn er voor de periode 2023-2050 nog circa 242.000 woningen nodig. Eind 2023 worden de nieuwe prognosecijfers verwacht.

#### 4.1.7 Planstatus woningbouw OV-knooppunten

Woningbouwplannen binnen 300 en 1.200 meter van de OV-knooppunten hebben vaker een harde planstatus<sup>12</sup> dan woningbouwplannen die buiten deze invloedssferen gelegen zijn. Met name de plannen die verder dan 1.200 meter, maar binnen 10 minuten fietsafstand liggen hebben relatief vaak een zachte planstatus. Dit is mogelijk te verklaren doordat het aandeel met een harde planstatus in de gemeente Amsterdam wat hoger ligt dan in andere regio's. Maar ook doordat er steeds meer een focus komt te liggen op het binnenstedelijk bouwen in de directe nabijheid van de OV-knooppunten.

Invloedsgebied	% hard (netto)
<300m	31%
<1.200m	27%
<10 min. fietsen	23%
>10 min. fietsen	27%
Noord-Holland	24%

Figuur 21. Percentages harde woningbouwplannen 2023 – 2050 per invloedsgebied

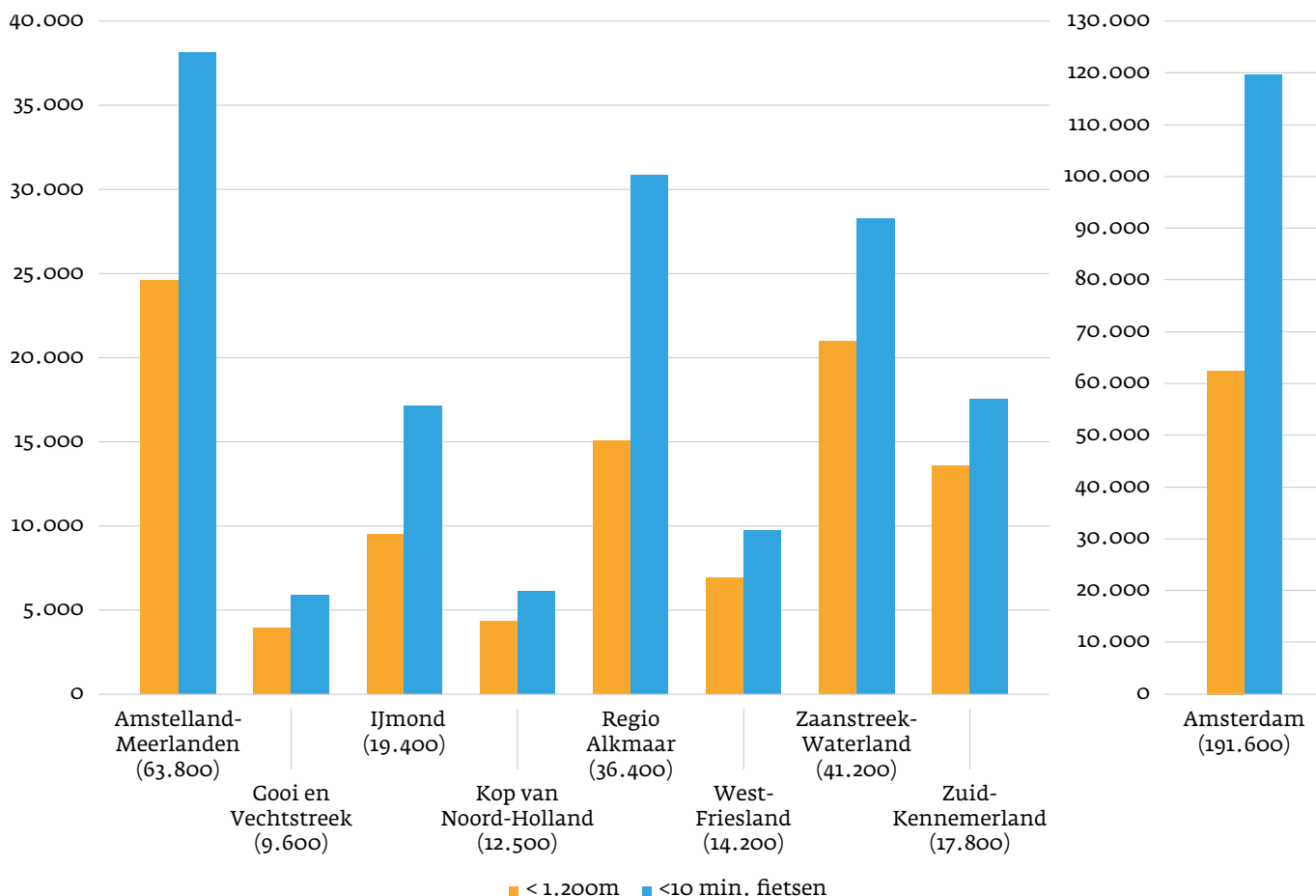


Afbeelding 5. Nieuwbouw in Diemen-Zuid

12 Zie bijlage 1 voor een toelichting op het begrip planstatus.

### 4.1.8 Plancapaciteit per regio

Met in totaal bijna 192 duizend geplande woningen neemt de regio Amsterdam maar liefst 47 procent van de gehele Noord-Hollandse bruto plancapaciteit in de periode 2023-20250 voor haar rekening. Dit is ook terug te zien binnen de invloedsgebieden van de OV-knooppunten. De meeste absolute geplande woningen (plancapaciteit) binnen 1.200 meter van een OV-knooppunt ligt in de regio's Amsterdam, Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland, met respectievelijk 62 duizend, 24 duizend en 21 duizend geplande woningen. Binnen 10 minuten fietsen is er de meeste plancapaciteit voorzien in de regio's Amsterdam met 119 duizend woningen, Amstelland-Meerlanden met 38 duizend en Alkmaar met 31 duizend woningen.

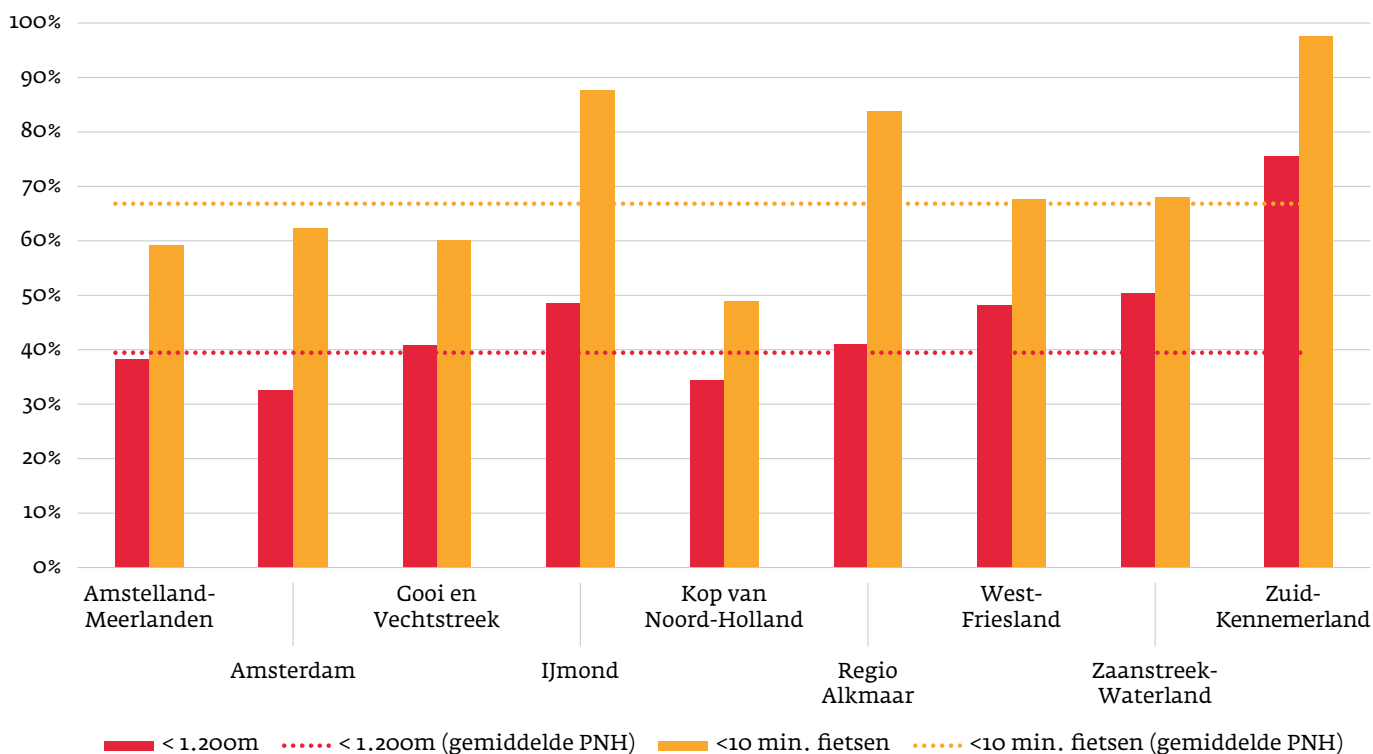


Figuur 22. Aantal geplande woningen per regio en per invloedsgebied, 2023-2050

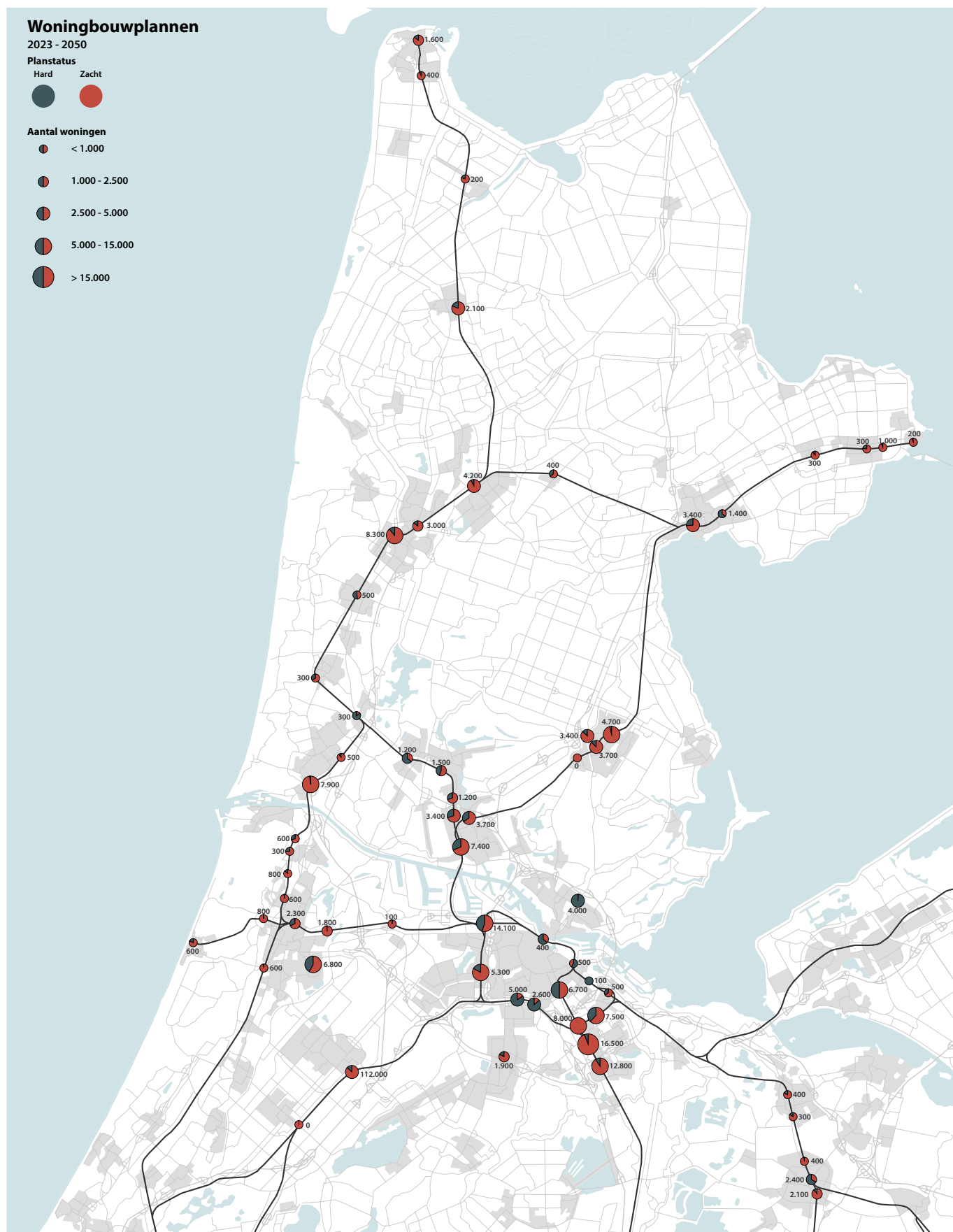
Gemiddeld ligt 39 procent van de geplande woningen in Noord-Holland binnen 1.200 meter van een OV-knooppunt. De regio Zuid-Kennemerland wijkt hier sterk van af met een plancapaciteit van 76 procent. Deze regio omvat de stad Haarlem, waar veruit de grootste plancapaciteit van de regio ligt en bijna alle plannen dichtbij een OV-knooppunt liggen.

67 procent van de Noord-Hollandse plancapaciteit in de periode 2023-2050 bevindt zich binnen 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt. De regio's Alkmaar en IJmond liggen hier aanzienlijk boven met respectievelijk 84 en 88 procent plancapaciteit. Ook hier spant de regio Zuid-Kennemerland de kroon met een plancapaciteit die voor maar liefst 98 procent binnen 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt ligt. In 5 van de 9 regio's wordt meer dan het gemiddelde van 67 procent binnen 10 minuten fietsen gepland.

Het contrast tussen het aantal geplande woningen binnen 1.200 meter en binnen 10 minuten fietsen is zichtbaar groot in de regio IJmond en met name Amsterdam en Alkmaar. In deze laatste twee regio's is de plancapaciteit binnen 1.200 meter ongeveer de helft van de plancapaciteit binnen 10 minuten fietsen. In Amsterdam en Alkmaar worden dus relatief veel woningen gepland in het gebied buiten een straal van 1.200 meter maar binnen 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt.



Figuur 23. Relatieve plancapaciteit per regio 2023-2050



Figuur 24. Overzichtskaart plancapaciteit en planstatus woningbouw<sup>13</sup>

13 De aantallen in figuur 24 hebben betrekking op de volledige 1.200 meter cirkels om de OV-knooppunten met elkaar te kunnen vergelijken. Daarom kunnen deze aantallen niet bij elkaar worden opgeteld.

#### 4.1.9 Top 3 plancapaciteit gemeenten - relatief

In figuur 25 t/m 27 is gekeken naar de gemeenten die het hoogste (relatieve) aandeel geplande woningen binnen een invloedsgebied van een OV-knooppunt hebben. Tussen 300 meter en 1.200 meter is een groot verschil te zien in aantallen woningen, maar dat is te verklaren doordat het 1.200 meter invloedsgebied een factor 16 groter is: 28 versus 450 hectare.

Gemeente	%	Gemeentetotaal
Stede Broec	31%	1.210
Haarlem	26%	1.154
Hilversum	16%	5.287

Figuur 25. Top 3 hoogste aandeel geplande woningbouw <300 meter per gemeente (relatief), 2023-2050

Gemeente	%	Gemeentetotaal
Diemen	100%	5.350
Zandvoort	98%	622
Haarlem	81%	16.476

Figuur 26. Top 3 hoogste aandeel geplande woningbouw <1.200 meter per gemeente (relatief), 2023-2050

Gemeente	%	Gemeentetotaal
Haarlem	100%	16.476
Diemen	100%	5.350
Stede Broec	100%	1.210
Zandvoort	100%	622

Figuur 27. Top 3 hoogste aandeel geplande woningbouw <10 minuten fietsen per gemeente (relatief), 2023-2050

#### 4.1.10 Top 3 plancapaciteit gemeenten - absoluut

De grotere Noord-Hollandse gemeenten, zoals Amsterdam en in mindere mate Zaanstad, Haarlem en Alkmaar hebben absoluut gezien de meeste woningen rondom OV-knooppunten gepland tot en met 2050.

Er zijn ook relatief veel gemeenten die helemaal geen woningbouwplannen hebben nabij een OV-knooppunt. Van de 44 Noord-Hollandse gemeenten hebben er 17 gemeenten binnen 300 meter, 14 gemeenten binnen 1.200 meter en 12 gemeenten binnen 10 minuten fietsen geen woningbouwplannen. Een volledig overzicht per gemeente en per corridor is in het [dashboard OV-knooppunten](#) te vinden.

Gemeente	Woningen <300m	Woningen gemeentetotaal
Amsterdam	5.856	191.638
Haarlem	4.352	16.476
Zaanstad	3.104	23.939

Figuur 28. Hoogste aandeel geplande woningbouw <300 meter per gemeente (absoluut)<sup>14</sup>, 2023-2050

Gemeente	Woningen <1.200m	Woningen gemeentetotaal
Amsterdam	62.455	191.638
Zaanstad	13.694	23.939
Haarlem	12.565	16.476

Figuur 29. Hoogste aandeel geplande woningbouw <1.200 meter per gemeente (absoluut), 2023-2050

Gemeente	Woningen <10 min. fietsen	Woningen gemeentetotaal
Amsterdam	119.494	191.638
Alkmaar	21.487	23.677
Zaanstad	18.103	23.939

Figuur 30. Hoogste aandeel geplande woningbouw <10 minuten fietsen per gemeente (absoluut), 2023-2050

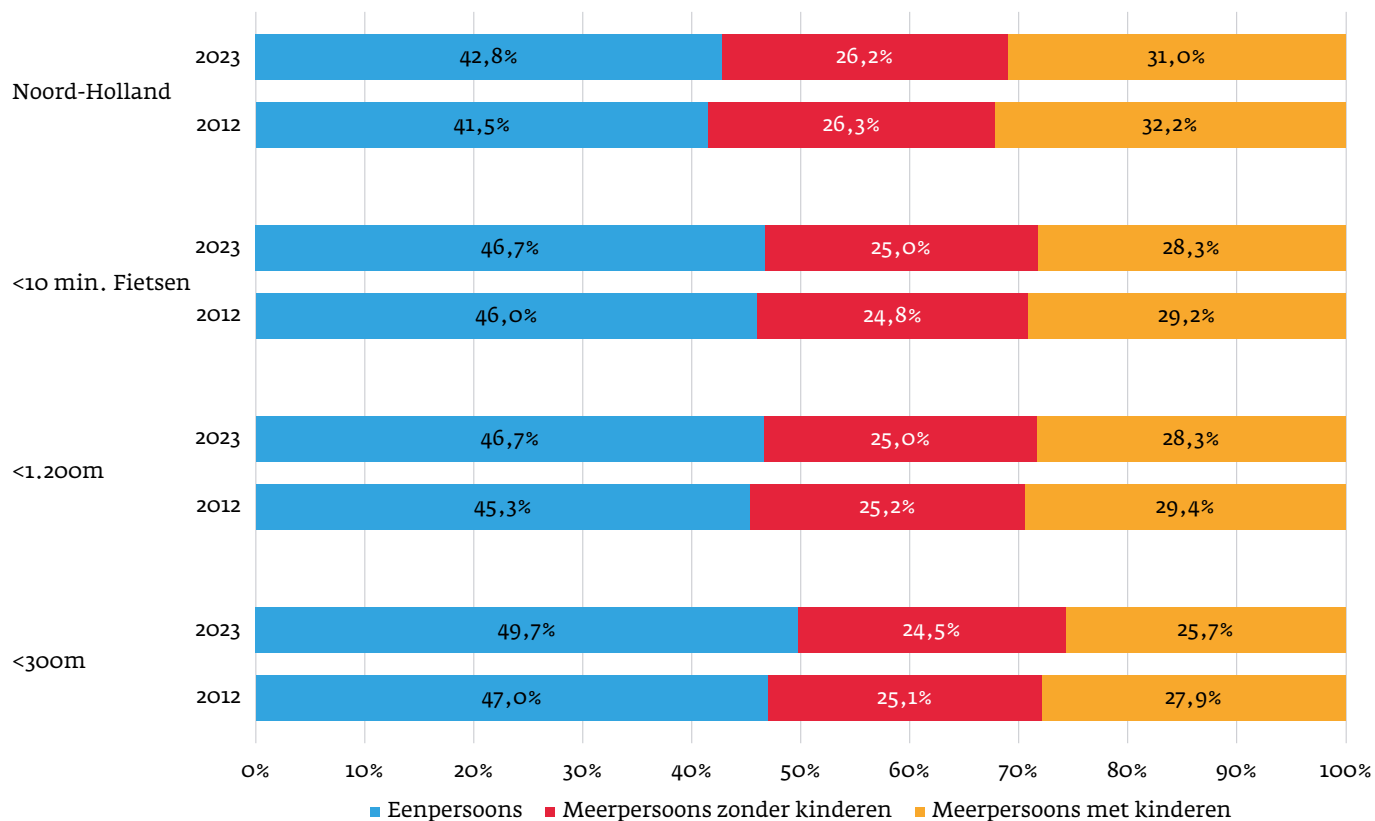
14 Exclusief vertrouwelijke woningbouwplannen. Zie ook toelichting in bijlage 1.

## 4.2 Demografie

### 4.2.1 Type huishoudens per invloedsgedebied

Het aandeel eenpersoonshuishoudens in de directe stationsomgeving (<300m) is relatief hoog in vergelijking met de andere invloedsgedebieden.

Ten opzichte van basisjaar 2012 zijn de verschuivingen vooral te zien binnen 300 en 1.200 meter van de OV-knooppunten. Hierbij is te zien dat het aandeel meerpersoonshuishoudens is afgenomen ten opzichte van het aandeel eenpersoonshuishoudens.



Figuur 31. Verdeling type huishoudens, 2023 en 2012



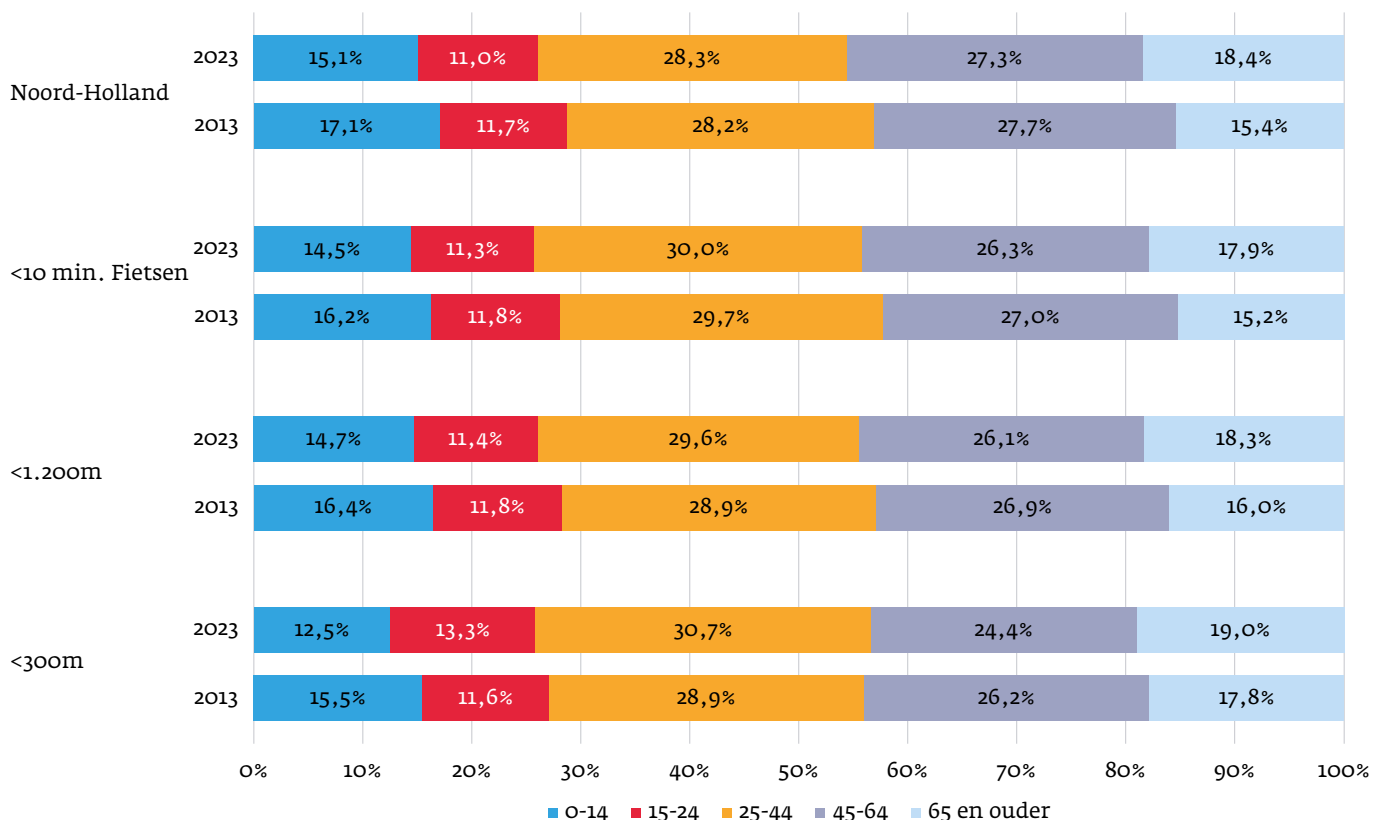
#### 4.2.2 Leeftijdsverdeling per invloedsgebied

De bevolking van Noord-Holland vergrijsd langzaam. Het aandeel jongeren onder de 25 jaar is in tien jaar gedaald met 2,7 procentpunt, van 28,8 procent in 2013 naar 26,1 procent in 2023. Tegelijkertijd nam het aandeel 65-plussers met 3 procentpunt toe, van 15,4 procent naar 18,4 procent. De verschuivingen binnen de leeftijdsgroepen 25-44 jaar en 45-64 jaar bleven met respectievelijk 0,1 en -0,4 procentpunt klein.

De ontwikkeling van de bevolking binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt vertoont een soortgelijk beeld voor alle leeftijdsgroepen. De verschillen in ontwikkeling binnen deze invloedsgebieden tussen 2013 en 2023 wijken maximaal 0,7 procentpunt af van de ontwikkeling van het provinciaal gemiddelde in dezelfde periode.

Dit geldt niet voor de samenstelling van de bevolking binnen 300 meter van een OV-knooppunt. Hier daalde het aandeel 0-14 jarigen tussen 2013 en 2023 met 2,9 procentpunt aanzienlijk sterker. Het aandeel 15-24 jarigen binnen 300 meter nam toe met 1,7 procentpunt en het aandeel 25-44 jarigen steeg met 1,9 procentpunt harder dan binnen de andere invloedsgebieden. Daar staat tegenover dat de afname in de leeftijdscategorie 45-64 jaar met -1,8 procent aanzienlijk groter is dan binnen de andere invloedsgebieden. Ook de toename van het aantal senioren blijft met 1,1 procent achter bij het provinciaal gemiddelde en de andere invloedsgebieden.

Het verschil met de andere invloedsgebieden kan mogelijk verklaard worden door de relatieve groei van het aantal eenpersoonshuishoudens binnen 300 meter van de OV-knooppunten. Bijvoorbeeld door de bouw van nieuwe studentenwoningen en kleine appartementen. Deze trekken doorgaans meer jongvolwassenen van 15-44 jaar aan, zoals studenten en starters. Het vertrek van gezinnen uit de grote steden naar gebieden met meer afstand tot OV-knooppunten speelt mogelijk ook een rol.



Figuur 32. Leeftijdsverdeling per invloedsgebied, 2023 en 2013<sup>15</sup>

15 De cijfers in figuur 32 zijn berekend op basis van de CBS 100x100m vierkantstatistieken. Om de privacy te garanderen van gebieden waar weinig mensen wonen, zijn de totalen iets minder representatief dan de statistieken op gemeenteniveau in CBS statline. De ontwikkeling door de jaren heen komt echter wel overeen.

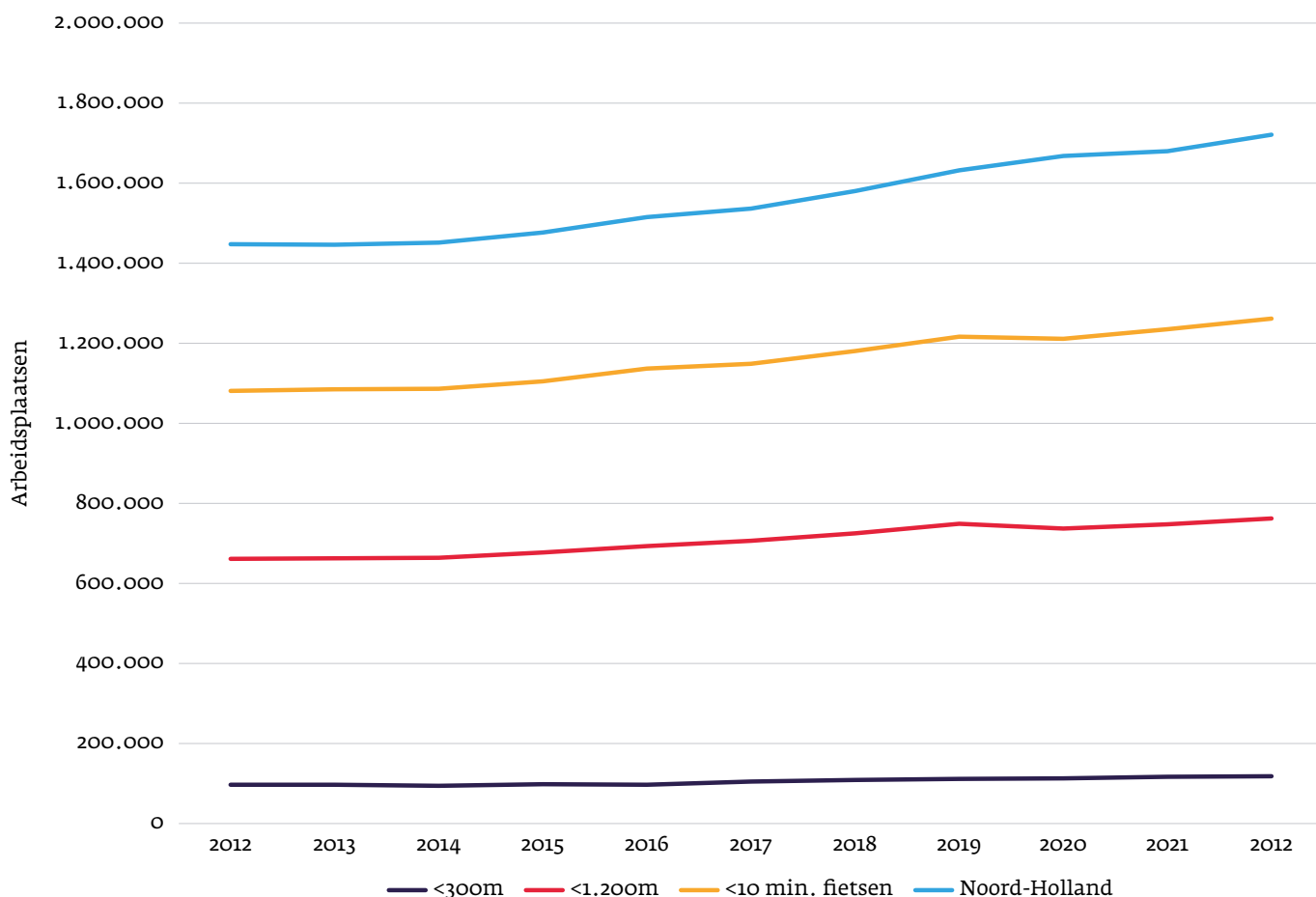
### 4.3 Werken

#### 4.3.1 Arbeidsplaatsen bij OV-knooppunten

Het aantal arbeidsplaatsen in Noord-Holland is sinds 2012 met 19 procent gestegen, van ruim 1,4 miljoen naar 1,7 miljoen arbeidsplaatsen in 2022.

De grootste relatieve toename van arbeidsplaatsen tussen 2012-2022 heeft met 21 procent binnen 300 meter van de OV-knooppunten plaatsgevonden. De toename binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen ligt met circa 15 en 17 procent iets onder het provinciaal gemiddelde. In absolute zin zijn er binnen deze laatste twee invloedsgebieden wel de meeste arbeidsplaatsen bij gekomen: circa 101 en 181 duizend, tegenover toenames van 21 duizend arbeidsplaatsen binnen 300 meter en 275 duizend in heel Noord-Holland.

Ten opzicht van 2021 is het aantal Noord-Hollandse arbeidsplaatsen in 2022 met 2,5 procent gestegen. Binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen lag dit percentage op 2,1 procent en binnen 300 meter op 1,1 procent.



Figuur 33. Aantal arbeidsplaatsen rondom OV-knooppunten, 2012-2022

### 4.3.2 Voorraad, leegstand en planvoorraad kantoorlocaties

De totale voorraad kantoorlocaties<sup>16</sup> in de provincie Noord-Holland is met 24 procent toegenomen ten opzichte van 2018. Binnen 300 meter van de OV-knooppunten is de hoeveelheid kantoorruimte met 37 procent bovengemiddeld snel toegenomen ten opzichte van vijf jaar eerder.

Het leegstandspercentage in 2023 is voor alle invloedsgebieden 12 procent. Dit ligt iets boven de frictieleegstand van 8 procent op de kantorenmarkt, waarmee de kantorenmarkt rond OV-knooppunten redelijk in balans is. De leegstand verschilt soms fors per regio en kantorenlocatie<sup>17</sup>.

Op basis van de planvoorraad zal de totale kantoorvoorraad in Noord-Holland tot en met 2030 met 39 procent toenemen, een stijging van 2,6 miljoen m<sup>2</sup> ten opzichte van de bestaande voorraad. De hoeveelheid kantoorruimte zal volgens deze plannen met 41 procent het meest stijgen binnen 300 meter van de OV-knooppunten.

	Bestaande voorraad 2023 (m <sup>2</sup> )	Vershil 2018-2023	% leegstand 2023	Vershil 2023-2018	Planvoorraad t/m 2030 (m <sup>2</sup> )	Bestaande + planvoorraad t/m 2030 (m <sup>2</sup> )	Vershil 2023-2030
<300m	1.038.354	37%	12%	1%	428.161	1.466.515	41%
<1.200m	4.695.599	23%	12%	1%	1.617.613	6.313.211	34%
<10 min. fietsen	5.775.376	23%	12%	1%	2.050.594	7.825.971	36%
<b>Noord-Holland</b>	<b>6.554.690</b>	<b>24%</b>	<b>12%</b>	<b>0%</b>	<b>2.567.723</b>	<b>9.122.413</b>	<b>39%</b>

Figuur 34. Voorraad, leegstand en planvoorraad kantoorlocaties 2023 en 2018, peildatum nieuwe data is 1-1-2023

De Vraagaming Plabeka 2022-2040 voor kantoorlocaties in Noord-Holland Zuid toont een tekort in de voor OV-knooppunten relevante segmenten multimodaal en gemengd (centrumlocaties)<sup>18</sup>. Ook in Noord-Holland Noord hechten eindgebruikers toenemend aan sterke OV-knooppuntlocaties met een mix van wonen, werken en voorzieningen, zij het op een beperktere schaal<sup>19</sup>.

Tegelijkertijd blijkt uit de [Monitor Werklocaties Noord-Holland](#) dat de groei van de totale hoeveelheid gebruikte formele kantoorruimte in heel Noord-Holland is afgevlakt en de toename in 2023 op jaarbasis minimaal is. De hoeveelheid kantoorruimte die nieuw betrokken wordt in de provincie fluctueert en nam in 2022 op jaarbasis met 15 procent af.

Dat het formele kantoorgebruik ondanks de forse groei van de (kantoren) werkgelegenheid toch stabiliseert komt door intensiever gebruik. Doordat bij organisaties op deze locaties vaker wordt thuisgewerkt, is er per kantoorbaan minder kantoorruimte nodig<sup>20</sup>.

Op de website van de provincie Noord-Holland is [hier](#) meer detailinformatie op gemeenteniveau te vinden over het thema werken.

16 Deze monitor kijkt naar de 'formele' kantorenlocaties. Dit zijn afgebakende kantoorgebieden met een voorraad van minimaal 500 m<sup>2</sup>.

Kantoren op gemengde locaties en bedrijventerreinen zijn buiten beschouwing gelaten, zie hiervoor de [Monitor Werklocaties Noord-Holland](#).

17 Zie de [Atlas Plabeka](#) voor meer informatie per individuele kantoorlocatie.

18 Zie tabel 4.4 in de [Plabeka MRA vraagaming 2022-2040](#).

19 Zie Stec Groep (2021), [Behoeftering werklocaties Noord-Holland Noord 2020](#).

20 Zie pagina 25, [Monitor Plabeka 2022-2023](#).

## 4.4 Conclusies

### Wonen

- Het totaal aantal gerealiseerde nieuwbouwwoningen in de provincie Noord-Holland toont een stijgende trend. Binnen 300 meter van OV-knooppunten zijn recent relatief veel nieuwbouwwoningen gerealiseerd. Ook binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen is op lange termijn lichte groei te voorzien. Zonder het zwaarwegende Amsterdam daalt de totale woningbouwproductie de laatste jaren licht, met minder nieuwbouw nabij OV-knooppunten.
- De netto woningvoorraad van Noord-Holland is relatief sterkst gestegen binnen 300 meter van OV-knooppunten. Mede door woningtransformatie en splitsing zijn er recent gemiddeld genomen rond OV-knooppunten per saldo meer woningen bijgekomen dan er zijn gebouwd.
- Met de huidige bouwplannen kan van het totale resterende provinciale woningbod uit de Woondeal al 60 procent worden gerealiseerd binnen 1.200 meter en bijna 100 procent binnen 10 minuten fietsen. Op basis van de woningbehoefte tot en met 2050 liggen de percentages nog hoger.
- Woningbouwplannen in de invloedsgebieden van OV-knooppunten hebben vaker een harde planstatus dan plannen erbuiten. Bijna de helft van de absolute plancapaciteit in de nabijheid van OV-knooppunten ligt in de regio Amsterdam. In de regio Zuid-Kennemerland zijn relatief verreweg de meeste woningen gepland nabij OV-knooppunten.

### Demografie

- De Noord-Hollandse bevolking vergrijst langzaam. Binnen 300 meter van OV-knooppunten wijkt de bevolkingssamenstelling af. Daar groeit het aandeel 15-44 jarigen relatief snel.
- Er komen meer eenpersoonshuishoudens bij in de provincie, vooral binnen 300 meter van OV-knooppunten. Een mogelijke oorzaak hiervoor is dat er daar relatief veel studentenwoningen en kleine appartementen voor starters worden gebouwd in combinatie met het vertrek van gezinnen uit de binnensteden. Dit kan positief zijn voor het OV-gebruik, want deze eenpersoonshuishoudens zijn doorgaans minder afhankelijk van een auto doordat ze geen kinderen hebben.

### Werken

- Het aantal arbeidsplaatsen in Noord-Holland, waaronder rond OV-knooppunten, heeft een stijgende trend. De grootste relatieve toename de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden binnen 300 meter van de OV-knooppunten, hoewel dit invloedsgebied in het laatste meetjaar 2022 wel ondergemiddeld scoorde.
- Het streven om meer kantoorlocaties dichtbij OV-knooppunten te lokaliseren manifesteert zich vooral binnen 300 meter van de stations. De bestaande en tot en met 2030 geplande hoeveelheid kantoorruimte binnen dit invloedsgebied nemen bovengemiddeld snel toe.
- Ondanks de toenemende werkgelegenheid is het formele kantoorgebruik in Noord-Holland gestabiliseerd door intensiever gebruik, mede door meer thuiswerken.
- Het leegstandspercentage is voor alle invloedsgebieden stabiel en de kantorenmarkt rond OV-knooppunten is redelijk in balans.

## AANTREKKELIJKE OV-KNOOPPUNTEN

In dit hoofdstuk wordt de aantrekkelijkheid van OV-knooppunten onderzocht met indicatoren die de vitaliteit en leefbaarheid van stationsgebieden weergeven. De mate van functiemenging binnen de relevante invloedsgebieden wordt op twee manieren gemeten. Allereerst door te kijken naar de verdeling van gebruiksdoelen ten aanzien van verschillende verblijfsobjecten. Daarnaast door de verhouding tussen inwoners en arbeidsplaatsen in kaart te brengen. De hoeveelheid vloeroppervlak en leegstand in de detailhandel rondom OV-knooppunten is een andere variabele waarmee de mate van aantrekkelijkheid wordt gemonitord.

Er zijn daarnaast diverse aanvullende bronnen die de mate van aantrekkelijkheid van OV-knooppunten inzichtelijk maken:

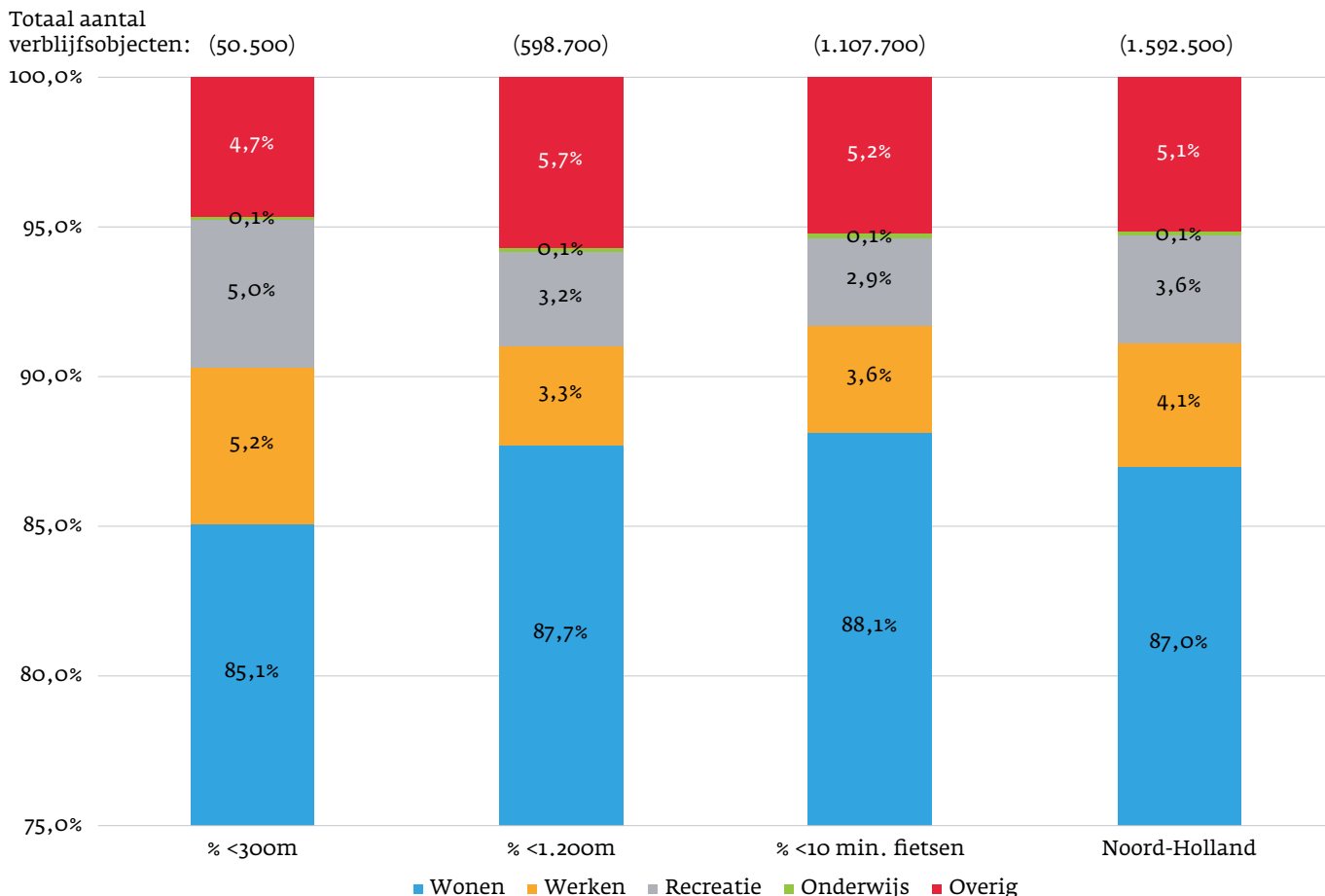
- De lokale functiemenging per hectare en de Mixed Use Index uit de [viewer OV-knooppunten](#) geven meer inzicht in de functiemenging op OV-knooppunt niveau.
- De [stationsbelevingsmonitor](#) is een periodiek onderzoek ontwikkeld door NS Stations en ProRail. Met behulp van enquêtes worden reizigers gevraagd naar hun waardering van de treinstations.
- Een aantrekkelijk station betekent niet automatisch een aantrekkelijke stationsomgeving. Daarom is in de [OV-knooppuntviewer](#) de Leefbaarometer opgenomen. Hiermee wordt tweemaaljaarlijks met vele indicatoren via een objectieve meting een leefbaarheidsscore berekend.
- Daarnaast heeft de provincie Noord-Holland in 2017/2018 een belevingsonderzoek OV-knooppunten uitgevoerd om de stationsomgeving binnen een straal van circa 300 meter te monitoren. In het [Kennisporthaal OV-knooppunten](#) zijn de resultaten per station, diverse analyses en de nieuwe onderzoeken te vinden.



Afbeelding 6. Station Amsterdam-Centraal

### 5.1 Functiemenging: verdeling gebruiksdoelen per invloedsgedebied

Eén manier om naar functiemenging te kijken is door middel van de verdeling van gebruiksdoelen van verblijfsobjecten<sup>21</sup> per invloedsgedebied. Binnen een straal van 300 meter van de OV-knooppunten wordt 85 procent van de verblijfsobjecten gebruikt om te wonen. Dat is iets minder ten opzichte van de andere invloedsgedebieden en de gehele provincie, waar de aandelen wonen liggen op respectievelijk 88 en 87 procent. Voor het aandeel werken en recreatie geldt het omgekeerde. Ten opzichte van de Monitor 2021/2022 is het aandeel wonen binnen 300 meter van een OV-knooppunt met 0,3 procentpunt toegenomen ten gunste van voornamelijk het aandeel werken en recreatie. Ook binnen de andere invloedsgedebieden nam het aandeel wonen iets toe ten opzichte van werken en recreatie, hoewel de verschillen op jaarbasis hier minimaal zijn.



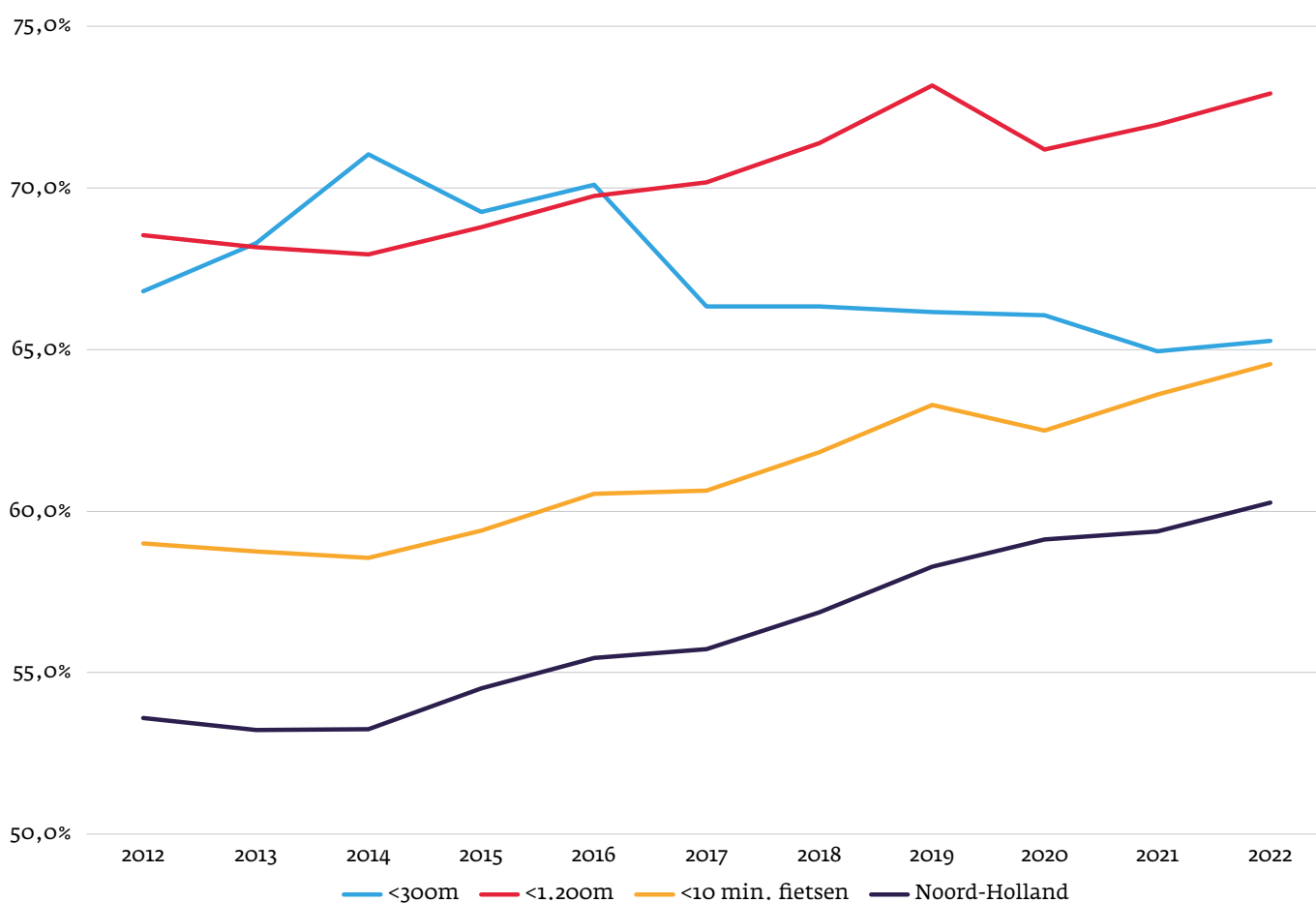
Figuur 35. Verdeling gebruiksdoelen per invloedsgedebied op basis van het aantal verblijfsobjecten, augustus 2023

21 Een verblijfsobject is een zelfstandige ruimte in een pand. Een pand kan meerdere verblijfsobjecten bevatten. Zo is bijvoorbeeld een flat een pand, maar heeft meerdere woningen.

## 5.2 Functiemenging: verhouding inwoners en arbeidsplaatsen

Functiemenging kan ook in kaart worden gebracht door de verhouding tussen het aantal inwoners en arbeidsplaatsen te onderzoeken. Via deze methodiek zijn er bij een score van 100 procent binnen een gebied evenveel inwoners als arbeidsplaatsen. Sinds 2012 daalt de verhouding tussen het aantal inwoners en de hoeveelheid arbeidsplaatsen binnen 300 meter van OV-knooppunten en stijgt deze binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen.

Ten opzichte van 2021 is deze functiemenging binnen 300 meter van een OV-knooppunt in 2022 met 0,3 procentpunt gestegen. De trend binnen dit invloedsgebied is echter dalend: sinds 2012 is de functiemenging met 1,5 procentpunt afgenomen. Dit komt doordat het aantal arbeidsplaatsen in absolute zin sterker is toegenomen dan het aantal inwoners. Binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt en in heel Noord-Holland nam de functiemenging in 2022 met circa 1 procentpunt toe vergeleken met 2021. Ten opzichte van 2012 steeg de functiemenging binnen deze gebieden met respectievelijk 4, 6 en 7 procentpunt.



Figuur 36. Ontwikkeling functiemenging: verhouding inwoners/arbeitsplaatsen, 2012-2022

### 5.3 Oppervlak en leegstand detailhandel

Bijna de helft van de detailhandel bevindt zich binnen 1.200 meter van een OV-knooppunt en bijna driekwart binnen 10 minuten fietsen. Het leegstandspercentage<sup>22</sup> van de detailhandel ligt gemiddeld hoger binnen een straal van 300 meter van OV-knooppunten. Bijna de helft van het leegstaande winkelvloeroppervlak binnen dit invloedsgebied bevindt zich echter op twee locaties: de stations Beverwijk en Haarlem Schalkwijk.

	Winkelvloeroppervlak (excl. leegstand) m <sup>2</sup>	Winkelvloeroppervlak (excl. leegstand) %	Leegstand % <sup>22</sup>
<b>300m</b>	240.500	6%	9%
<b>1.200m</b>	1.922.053	45%	6%
<b>10 min. fietsen</b>	3.074.911	73%	6%
<b>Noord-Holland</b>	4.226.867	100%	5%

Figuur 37. Winkelvloeroppervlak en leegstand detailhandel Noord-Holland, 2023



Afbeelding 7. Winkelcentrum nabij station Bovenkarspel-Grootebroek

22 Leegstand detailhandel is berekend volgens Locatus methode.



## 5.4 Conclusies

- De mate van functiemenging gemeten naar de verdeling van gebruiksdoelen ligt binnen 300 meter van de OV-knooppunten iets hoger ten opzichte van de andere invloedsgebieden. Dit komt door relatief hogere aandelen van werken en recreatie als gebruiksdoelen. Wonen blijft de dominantste functie van verblijfsobjecten nabij stations.
- De functiemenging gemeten naar de verhouding tussen het aantal inwoners en arbeidsplaatsen toont een dalende trend binnen 300 meter van OV-knooppunten. Dit komt doordat het aantal arbeidsplaatsen in absolute zin sterker is toegenomen dan het aantal inwoners. Dit kan bij sommige stations invloed hebben op de leefbaarheid. Binnen 1.200 meter en 10 minuten fietsen is er sprake van stijgende lange termijn trends. Deze zijn in principe positief voor de levendigheid van deze gebieden.
- Het overgrote deel van de Noord-Hollandse winkels ligt binnen 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt. Het leegstandspercentage in de detailhandel ligt gemiddeld genomen hoger binnen een straal van 300 meter. De helft van de leegstand binnen dit invloedsgebied is echter geconcentreerd op twee locaties, wat gemiddeld genomen dan weer gunstiger lijkt voor de vitaliteit en leefbaarheid van de overige stationsomgevingen.

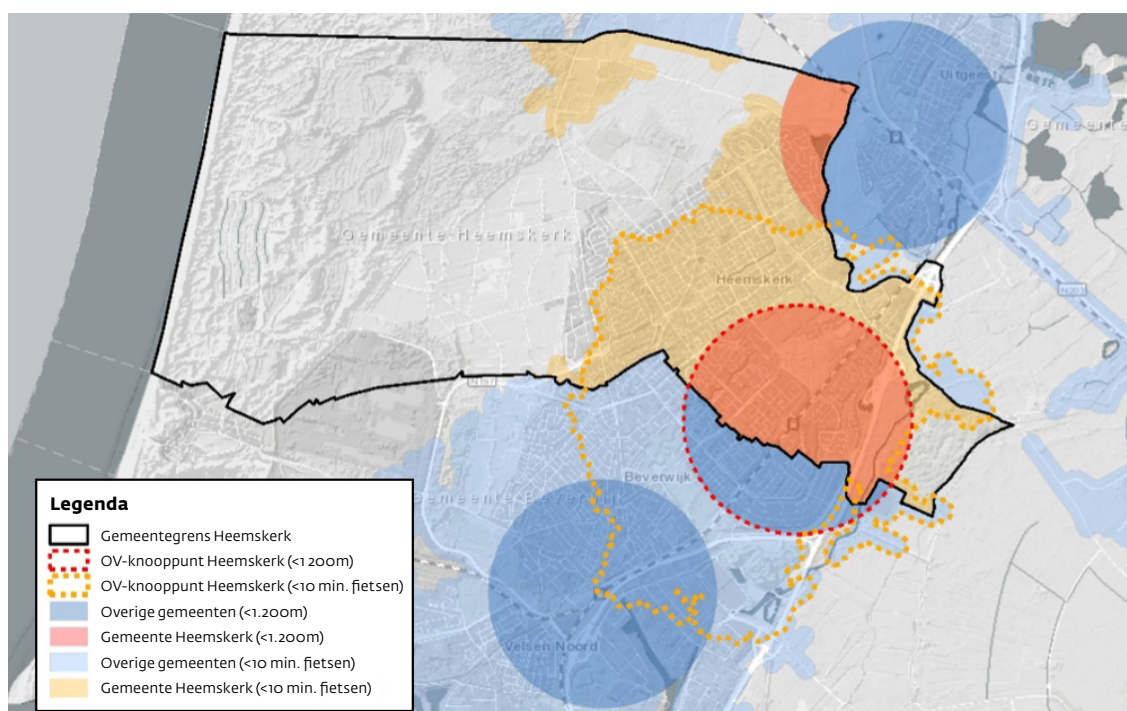
# BIJLAGE 1: BEGRIPPEN EN METHODIEKEN

## 6.1. Invloedsgebieden OV-knooppunten

Er worden drie invloedsgebieden van OV knooppunten 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).

Voor deze monitor zijn de gemeentegrenzen als uitgangspunt gebruikt, behalve bij figuur 24. Vervolgens is in GIS berekend welke aandeel van een bepaald invloedsgebied tot gemeente x hoort en welk tot gemeente y. Op deze manier is geen sprake van overlappende invloedsgebieden en eventuele dubbelstellingen. Een voorbeeld hiervan is te zien in figuur 38 namelijk de invloedsgebieden binnen de gemeente Heemskerk. Een deel hiervan hoort bij het invloedsgebied van de OV-knooppunten Heemskerk en Uitgeest (1.200 en 10 minuten fietsen) en Castricum (10 minuten fietsen), zie de oranje en rode vlakken in onderstaande figuur. En andersom berekend liggen de invloedsgebieden van het OV-knooppunt Heemskerk (zie stippellijnen in onderstaande afbeelding) niet alleen binnen de gemeente Heemskerk, maar ook deels binnen de gemeentegrenzen van Beverwijk (1.200 meter) en Uitgeest (10 minuten fietsen).

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. Deze monitor vult de data aan die in voorgaande jaren zijn verzameld (vanaf 2012) en blikt vooruit daar waar dat kan (plancapaciteit woningbouw). Ten opzichte van de vorige monitor betekent dit dat bij de meeste indicatoren de jaarreeks is uitgebreid met het jaar 2022. Eerdere edities van de monitor bevatten ook cijfers op knooppunt- en corridorniveau. Deze zijn nu te vinden in het geactualiseerde [dashboard OV-knooppunten](#).



Figuur 38. Overlappende invloedsgebieden rondom OV-knooppunten Velsen, Heemskerk en Uitgeest

## 6.2 Inventarisatie woningbouwplannen per invloedsgedebied OV-knooppunten

Een toelichting op de inventarisatie van de woningbouwplannen is te vinden in de [Monitor Woningbouw 2023](#). Het totaal aantal geplande woningen in de tabellen van deze monitor OV-knooppunten wijkt af van de aantallen zoals genoemd in de Woningbouwmonitor 2023. Dit komt doordat niet alle woningbouwplannen door de gemeenten op kaart zijn ingetekend waardoor deze niet in de GIS-analyse voor de OV-knooppunten kunnen worden meegenomen. Het percentage verschilt sterk per woningbouwregio, maar gemiddeld genomen is 5% van de geplande woningen (8% van het aantal plannen) hierdoor niet meegenomen, zie figuur 39. Met name in de regio's West-Friesland, Amstelland-Meerlanden en Gooi & Vechtstreek is sprake van een onderschatting van het aantal woningen. Het is bovendien niet bekend wat dit betekent voor het aandeel van de invloedsgedebieden voor de OV-knooppunten. De gemeenten Edam-Volendam en Uithoorn hebben hun plancapaciteit niet bijgewerkt sinds de vorige monitor.

Daarnaast hebben gemeenten bij plannen met een zachte planstatus de mogelijkheid deze als vertrouwelijk aan te merken, bijvoorbeeld om grondspeculatie te voorkomen of bij potentiële plannen voor transformatie of herstructurering die ver in de toekomst liggen. In de praktijk zijn deze plannen vaak alsnog bekend, ze zijn bijvoorbeeld opgenomen in een omgevingsvisie of ambitiesdocument. Vertrouwelijke plannen staan niet op kaart en worden niet individueel gepubliceerd. Op basis van bestaande afspraken worden vertrouwelijke plannen binnen het invloedsgedebied van 300 meter niet meegeteld. Binnen de overige invloedsgedebieden zijn deze wel meegenomen. In heel Noord-Holland is 6% van het aantal woningen vertrouwelijk.

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

	% aantal geplande woningen niet op kaart	% aantal plannen niet op kaart	% aantal geplande vertrouwelijke woningen
Kop van Noord-Holland	6%	9%	43%
West-Friesland	14%	10%	34%
Regio Alkmaar	6%	8%	10%
IJmond/Z.-Kennemerland	5%	14%	9%
Zaanstreek/Waterland	1%	7%	4%
Amstelland-Meerlanden	15%	25%	7%
Amsterdam	0%	0%	0%
Gooi & Vechtstreek	16%	12%	14%
<b>Noord-Holland Noord</b>	<b>8%</b>	<b>9%</b>	<b>22%</b>
<b>Noord-Holland Zuid</b>	<b>4%</b>	<b>8%</b>	<b>3%</b>
<b>Noord-Holland</b>	<b>5%</b>	<b>8%</b>	<b>6%</b>

Figuur 39 : Plan capaciteit tot 2050 per regio in 2023: Aandeel openbaar en op kaart (aantal woningen)

### 6.3 Correctie gemeente Amsterdam 2021-2022

Het komt ook voor dat gemeenten achterstanden hebben met het verwerken van de woningmutaties en verleende bouwvergunningen. Zo heeft de gemeente Amsterdam de mutatie van enkele duizenden woningen die plaatsvond in 2020 pas in 2021 doorgegeven. Deze woningen zijn meegeteld bij de woningmutaties in 2021. De daadwerkelijke netto en bruto groei in Amsterdam en Noord-Holland lag daarmee in 2020 wat hoger en in 2021 wat lager dan in de officiële CBS-registratie. Doordat een relatief groot deel van de woningbouwproductie in Amsterdam gerealiseerd is, levert dit voor beide jaren soms een vertekend beeld op. Klik [hier](#) voor meer informatie hierover van de gemeente Amsterdam.

### 6.4 Nieuwe meetmethode woningvoorraad in 2013

Het CBS rapporteert de puur statistische ontwikkeling van de woningmarkt en daarnaast, met enige vertraging, een gecorrigeerde ontwikkeling van de woningmarkt in bestaande panden. Dit heeft te maken met de overgang in 2012 van het Woningregister naar BAG. Met name in de eerste jaren vonden hier statistische correcties plaats, zoals het toevoegen of verwijderen van woningen van maar enkele vierkante meters, correcties van zorgvastgoed, tweede woningen, studentenhuisvesting enz. Dit waren wijzigingen op papier die geen invloed hadden op de feitelijke woningvoorraad. In de statistiek gecorrigeerd voor bestaande panden zitten alleen woningen waar ook feitelijk gewoond kan worden. Vooral van 2012 tot 2014 leidt de correctie voor bestaande panden tot verschillen. Sinds 2015 zijn de verschillen klein. Voor de periode 2012 tot 2021 komt de ontwikkeling van de woningvoorraad in Noord-Holland zonder correctie uit op 123 duizend en inclusief correctie op 115 duizend, een verschil van 8 duizend woningen. De ontwikkeling in bestaande panden in 2022 is nog niet bekend.

## BIJLAGE 2: BRONNEN FIGUREN (BEWERKING PNH)

### Samenvatting

- Figuur 1: PNH (2023) [OV-knooppuntenviewer](#)  
Figuur 2: RWS (2017) Nationaal Wegenbestand

### Mobiliteit

- Figuur 3: NS (2023) In- en uitstappers 2007-2022  
Figuur 4: CBS (2023) [Mobiliteit; per persoon, vervoerwijzen, motieven, regio's](#), publicatiedatum 5-7-2023  
Figuur 5: CBS (2023) [Totale vervoersprestatie in Nederland; vervoerwijzen, regio's](#), publicatiedatum 5-7-2023  
Figuur 6: RDW (2023) Basisregistratie voertuigen, peildatum juni 2023

### Wonen, demografie en werken rondom OV-knooppunten

- Figuur 7-16: CBS (2023) [Bewerking van BAG 2023](#), peildatum 1-1-2023, publicatiedatum Q2 2023  
Figuur 17-18: CBS (2023) [Bewerking van BAG 2023](#), peildatum augustus 2023, publicatiedatum 17-8-2023  
Figuur 19-30: RIGO research & advies (2023), [Plancapaciteit Noord-Holland 2023](#), publicatiedatum augustus 2023  
Figuur 31: CBS (2023) [Wijk- en buurtstatistieken 2023](#), publicatiedatum mei 2023  
Figuur 32: CBS (2023) [100x100 vierkantstatistieken 2023](#), publicatiedatum mei 2023  
Figuur 33: LISA (2023) [Arbeidsplaatsen](#), peildatum 1-1-2023, publicatiedatum 16-3-2023  
Figuur 34: Kantorenmonitor B.V. 2023 opgenomen in [atlasplabeka.nl](#), peildatum 1-1-2023

### Aantrekkelijke OV-knooppunten

- Figuur 35: Kadaster (2023), Basisregistratie adressen en gebouwen, publicatiedatum augustus 2023  
Figuur 36: Lisa (2023) [Arbeidsplaatsen](#) en CBS (2023) [100x100 vierkantstatistieken](#)  
Figuur 37: Locatus (2023) [Monitor Detailhandel 2022-2023](#), peildatum 1-1-2023, publicatiedatum april 2023

### Bijlagen

- Figuur 38: PNH (2023) [OV-knooppuntenviewer](#)  
Figuur 39: PNH (2023) [Monitor Woningbouw 2023](#), publicatiedatum november 2023

## **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/kaartmateriaal**

Provincie Noord-Holland  
Afbelding voorpagina & 1-6, Mathijs Wessing

### **Grafische verzorging**

The Creative Hub - Canon

Haarlem, november 2023