# Bundel - Commissie Ruimte van 11 september 2023

Agenda bijlagen

- spreektijd 3 uur commissie Ruimte
- Technische vragen commissie Ruimte 11 september 2023
- Agenda commissie Ruimte 11 september 2023
- Verslag Commissie Ruimte 11 september 2023

0 Technische briefing integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) (18:15-19:15 uur)

1 Opening en mededelingen

2 19:30 - Inspreekhalfuur

- Brief over doorfietsplannen LVD-laan juli 2023_Geredigeerd
- Afbakening Oostflank en overige bouwlocaties De Purmer
- Reeds voorgestelde modellen bebouwing Oostflank
- Bijlage inspraak commissie Ruimte door Stichting Behoud Purmerbos 11 september 2023_Geredigeerd
- Inspraak Cie Ruimte 11 sept. 2023 _Geredigeerd
- Inspraak Provincie Behoud Purmerbos_Geredigeerd
- Inspraak Statencommissie Ruimte SBP _Geredigeerd
- Inspr. Provincie_IVN_Geredigeerd

3 Vaststelling van de agenda, vaststelling van het vorige verslag M&B 20 en 23 februari 2023, Lijsten moties en toezeggingen

- Agenda commissie Ruimte 11 september 2023
- Concept-verslag commissievergadering M&B 20 februari 2023 - ter voorvisie.docx
- Concept-verslag commissievergadering M&B 23 februari (vervolg van 20 februari) 2023 - ter voorvisie.docx
- Lijst openstaande moties Ruimte 11 september 2023
- lijst toezeggingen Ruimte 11 september 2023

4 20:00 - A-agenda Algemeen

4.a Financiën: Tweede begrotingswijziging 2023 (A-agenda alle commissies)

*Toelichting:*
*In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze tweede begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2023.*
*Behandelvoorstel:*
*Adviseren over de voordracht aan PS. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 2 oktober 2023.*
*Elke commissie adviseert PS over de wijzigingen die betrekking hebben op de beleidsterreinen die onderdeel zijn van de betreffende commissie.*
*De commissie Bestuur adviseert over de begrotingswijziging vanuit de financiën algemeen.*

- Dossier 13045 voorblad
- PS voordracht Tweede begrotingswijziging 2023 - GS
- Tweede begrotingswijziging 2023
- Brief aan PS over tweede begrotingswijziging 2023
- Beantwoording vraag Zaanbrug Tweede Begrotingswijziging Volt

5 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)

- Rondvraag Rover NHN dienstregeling lijn Den Helder
- rondvraag VVD oplaadinfrastructuur
- beantwoording openstaande vragen tarieven laadpalen
- Rondvraag JA21 en VVD verkeerssituatie N307-N506
- Rondvraag JA21 HOV traject Huizen_Geredigeerd
- Rondvraag Volt reisvoornemen gedeputeerde Olthof
- rondvraag BBB doorfietspaden
- Beantwoording rondvraag BBB doorfietspaden com. Ruimte 11 september 2023

6 20:40 - B-Agenda Wonen

*Na interne beraadslaging en overleg met het college van de gemeente Medemblik hebben Gedeputeerde Staten besloten om de Haalbaarheidsstudie Balkweiterhoek 76/76A Zwaagdijk-West openbaar te maken en hierover te communiceren.*
*De provincie Noord-Holland heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de haalbaarheid van tijdelijke huisvesting op de locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente Medemblik aangegeven niet positief te staan tegenover een samenwerking met de provincie voor de nadere uitwerking van een plan voor tijdelijke huisvesting op deze locatie. Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de vervolgstap die zij nu nemen.*
*Behandelvoorstel:*
*De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het haalbaarheidsonderzoek bespreken.*

Dossier 13055 voorblad
230601-Haalbaarheidsstudie Zwaagdijk West.pdf
230601-Bijlagendocument-Haalbaarheidsstudie Zwaagdijk West (2)
Brief aan PS over uitkomsten haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek 76-76A te Zwaagdijk-West en vervolg
Offerteaanvraag verkenning haalbaarheid realisatie flexwoningen Balkweiterhoek notitie uitgangspunten
Brief aan PS over vervolg na haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek 76-76A te

7 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

8 21:40 - B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

8.a Ruimte: Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening (B-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer hoe invulling is gegeven aan deze motie.*
*Behandelvoorstel:*
*Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 126-2022 als afgedaan kan worden beschouwd.*

Dossier 12792 voorblad
Brief aan PS over afdoen motie 126-2022 Input boeren en tuinders bij Omgevingsverordening.pdf
M126-2022 AANGENOMEN.

9 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Rondvraag GL Plaatsing woonunits Oostzaan
Brief GS over proces Plaatsing woonunits Oostzaan
Beantwoording gedeputeerde Rommel op Rondvraag GL Plaatsing woonunits Oostzaan

10 C-agenda Ruimte

10.a Ruimte/Energie: Overdracht bevoegd gezag Hoogspanningsstation A9-Zuid en anterieure overeenkomst TenneT (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)
*Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met het voornemen van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat om het bevoegd gezag voor de ruimtelijke inpassing van een nieuw te bouwen 380/150 kV hoogspanningsstation tussen Beverwijk en Vijfhuizen (hoogspanningsstation A9-Zuid) over te dragen aan de provincie. Voorafgaand aan de start van de ruimtelijke procedure wordt met de initiatiefnemer voor het nieuw te bouwen hoogspanningsstation, TenneT TSO B.V., een overeenkomst gesloten over de voorwaarden waaronder GS bereid zijn om de ruimtelijke procedure te doorlopen.*

Dossier 12281 voorblad
brief aan PS over Overdracht bevoegd gezag Hoogspanningsstation A9-Zuid.pdf

10.b Ruimte/Energie: Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)

Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations 2023-04-05.pdf
Brief aan PS over ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations.pdf

10.c Ruimte/Energie: Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)

Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations 2023-04-05.pdf
Brief aan PS over ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations.pdf

*Op 2 juni aanstaande wordt door het ministerie van EZK het Voornemen en voorstel voor participatie 380kV Netuitbreiding Noord-Holland Noord gepubliceerd, waarmee de ruimtelijke procedure formeel van start gaat. De Minister voor Klimaat en Energie is samen met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening het bevoegd gezag voor de ruimtelijke procedure. Voorstel is PS met bijgevoegde brief hierover te informeren.*

Dossier 12662 voorblad

Brief aan PS over start Ruimtelijke procedure 380kV Netuitbreiding Noord-Holland Noord met publicatie van voornemen en voorstel voor participatie op 2 juni 2023.pdf

10.e Ruimte/Leefomgeving: Ingekomen brief Verhuizing ICT kunstmestfabriek (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)

Begeleidende mail ingekomen brief Verhuizing ICL kunstmestfabriek_Geredigeerd.pdf

Ingekomen brief Verhuizing ICL kunstmestfabriek_Geredigeerd.pdf

10.f Ruimte/Leefomgeving: Ingekomen brief Verhuizing ICT kunstmestfabriek (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)

Begeleidende mail ingekomen brief Verhuizing ICL kunstmestfabriek_Geredigeerd.pdf

Ingekomen brief Verhuizing ICL kunstmestfabriek_Geredigeerd.pdf

10.g Ruimte/Wonen: Aanvraag ontheffing Broekermeerdijk 16 (ABC) Waterland (C-agenda commissie Ruimte)

*Op 2 november 2021 hebben GS de 'Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is in een brief aan de betreffende gemeenten een positieve grondhouding aangekondigd om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het voorliggende bouwplan voor Broekermeerdijk 16, 16 A, B en C in Waterland voldoet daar aan.*

Dossier 12303 voorblad

1712781 1995091 Ontheffingsaanvraag Waterland.pdf

Brief aan PS over ontheffing bouwplan Broekermeerdijk 16 in Waterland.pdf

10.h Ruimte/Wonen: Ontheffingsverzoek Amsteldijk Noord 17 Amstelveen (C-agenda commissie Ruimte)

*De gemeente Amstelveen heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van twee woningen aan de Amsteldijk Noord 17 te Amstelveen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.*

Dossier 12365 voorblad

Ontheffingsverzoek gemeente Amstelveen.pdf

Ontheffingsverzoek gemeente Amstelveen_aanvullende informatie.pdf

Brief aan PS over verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor realisatie twee woningen Amsteldijk Noord 17 Amstelveen.pdf

10.i Ruimte: Aanbevelingsbrief College van B&W Wijdemeren d.d. 30-03-2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Begeleidende mail Aanbevelingsbrief College van B&W Wijdemeren d.d. 30-03-2023_Geredigeerd.pdf

Brief Provinciale Staten_Geredigeerd.pdf

Aanbevelingsbrief College BW_Geredigeerd.pdf

10.j Ruimte: Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk (C-agenda commissie Ruimte)

Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het

10.k Ruimte: Aanwijzing stimuleringsgebied Zon Hoofdweg te Haarlemmermeer (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

*Het college van B&W van Haarlemmermeer heeft Gedeputeerde Staten verzocht om de procedure te starten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied zonne-energie aan de Hoofdweg ten noorden van Hoofddorp. Na het doorlopen van deze procedure hebben Gedeputeerde Staten besloten om dit stimuleringsgebied aan te wijzen, het als werkingsgebied van artikel 6.4 van bijlage 11 bij de OVNH2022 toe te voegen en het samen met de stukken van de Wijzigingwerkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II in ontwerp ter inzage te leggen.*

Dossier 12908 voorblad

Locatie stimuleringsgebied.docx

Overzicht ontwerpwijzigingen OVNH2022 ronde 2023-II.docx

Brief aan PS over besluit tot aanwijzen stimuleringsgebied zon Hoofdweg gemeente Haarlemmermeer.pdf

*Het college van B&W van Haarlemmermeer heeft Gedeputeerde Staten verzocht om de procedure te starten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied zonne-energie aan de Vijfhuizerweg ten noorden van Hoofddorp. Gedeputeerde Staten hebben kennis genomen van dit verzoek en besloten om dit stimuleringsgebied als werkingsgebied van artikel 6.4 van bijlage 11 bij de OVNH2022 toe te voegen en het samen met de stukken van de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II in ontwerp ter inzage te leggen.*

Dossier 12906 voorblad

Locatie.docx

Overzicht ontwerpwijzigingen OVNH2022 ronde 2023-II.docx

Brief aan PS over besluit tot aanwijzen stimuleringsgebied zon Vijfhuizerweg gemeente Haarlemmermeer.pdf

10.m Ruimte: Brief aan PS, Rijk gemeenten en waterschappen ruimtelijk voorstel en ruimtelijk arrangement (C-agenda commissie Ruimte)
*Op 12 december 2022 heeft de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) het provinciaal startpakket voor de fysieke leefomgeving aan de provincies gestuurd. Het Rijk vraagt hierin de provincies met een ruimtelijk voorstel te komen dat zicht geeft op wat ruimtelijk mogelijk en realiseerbaar is gezien de grote opgaven die er zijn op onder andere het gebied van wonen, klimaat en natuur. Het voorstel is de opmaat naar twaalf ruimtelijke arrangementen waarin het Rijk met elke provincie wederkerige afspraken maakt over de uitvoering van de opgaven. GS informeren met deze brieven de gemeenten en waterschappen van Noord-Holland, PS en het ministerie van BZK over de aanpak hiervan door de provincie.*

Dossier 12274 voorblad
1995200 02 bijlage bij brief aan PS aanpak ruimtelijk voorstel.pdf
Brief aan gemeenten en waterschappen binnen PNH inzake het informeren Inhoud
Brief aan PS over Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en.pdf
Brief ministerie van BZK inzake het informeren aanpak ruimtelijk Inhoud document.pdf

10.n Ruimte: Brief van belangenvereniging Bewoners Hemkade en P.Ghijsenlaan e.o. (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

brief Provincie aangaande ICL_Geredigeerd.pdf

10.o Ruimte: Ingekomen brief Gemeente Oostzaan over Woonunits voor Oekraïners in Het Twiske (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Ingekomen brief Gemeente Oostzaan over Woonunits voor Oekraïners in Het Twiske

10.p Ruimte: Ingekomen mail Dorpsraad Zwaagdijk-West en werkgroep BWH 7676A, aandacht voor Zwaagdijk-West (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Ingekomen mail Dorpsraad Zwaagdijk-West en werkgroep BWH 7676A , aandacht voor Zwaagdijk-West.docx
Brief werkgroep BWH 7676A, aandacht voor Zwaagdijk-West.pdf
Bijlage 1. Kavel BWH7676A.jpg
Bijlage 2a. Verkeer over oprit.jpg
Bijlage 2b. Verkeer over oprit 2.jpg
Bijlage 3. Long term exposure to traffic related air pollution_2011.pdf
Bijlage 4. Pamflet Zwaagdijk-West.pdf

10.q Ruimte: Ingekomen mail InRetail en Amsterdam City: Juist nu blijven werken aan vitale en toekomstige binnensteden, wijkwinkelcentra en dorpskernen Noord-Holland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Ingekomen mail InRetail en Amsterdam City Juist nu blijven werken aan vitale en toekomstige binnensteden, wijkwinkelcentra en dorpskernen Noord-Holland.docx
Amsterdam City, Gefeliciteerd Statenleden provincie Noord-Holland 31 maart 2023.pdf

10.r Ruimte: Ingekomen mail Zorgen en bezwaren tegen grootschalige arbeidsmigranten huisvesting aan Dwarsweg 18 te De Kwakel, gemeente Uithoorn (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Zorgen en bezwaren tegen grootschalige arbeidsmigranten huisvesting aan Dwarsweg 18 te De Kwakel, gemeente Uithoorn_Geredigeerd.pdf
Brief aan B&W en Raadsfracties betreffende voorgenomen Migranten huisvesting Dwarsweg 18___Geredigeerd.pdf
Brief aan Provinciale Staten  betreffende voorgenomen Migranten huisvesting Dwarsweg 18___Geredigeerd.pdf
Brief beoordeling vooroverleg (1) Geredigeerd.pdf

10.s Ruimte: Jaarverslag 2022 Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Jaarverslag 2022 Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).pdf

10.t Ruimte: Ontheffingsverzoek Hornweg 246 Aalsmeer (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*De gemeente Aalsmeer heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de bouw van een woning aan de Hornweg 246 te Aalsmeer. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.*

Dossier 12636 voorblad
Ontheffingsverzoek Hornweg 246 Aalsmeer.pdf
Kaart Hornweg 246 Aalsmeer.pdf
Brief aan PS over verzoek van de gemeente Aalsmeer om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor de bouw van een woning aan de Hornweg 246.pdf

10.u Ruimte: Ontheffingsverzoek Noordereinde 249 's-Graveland, gemeente Wijdemeren (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*De gemeente Wijdemeren heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van drie woningen aan het Noordereinde 249 te 's-Graveland. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.*

Dossier 12959 voorblad
ontheffingsverzoek Noordereinde 249.pdf
kaartje Noordereinde 249 's Graveland.pdf
Bijlage 1 Notitie lintbebouwing.pdf
Brief aan PS over verzoek gemeente Wijdemeren om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor realisatie van drie woningen aan Noordereinde 249 te 's-Graveland

10.v Ruimte: Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio (C-agenda Ruimte 11-09-2023)
*Binnen de regio Schiphol gaan vier ministeries, vier betrokken provincies, waaronder Noord-Holland, en 56 gemeenten met elkaar uitwerken hoe ze de ruimtelijke opgaven in regio willen invullen. Het doel is om een impuls te geven aan de kwaliteit van de leefomgeving. Dit wordt gedaan onder de naam NOVEX regio Schiphol. Rijk en regio hebben vrijdag 23 juni 2023 het Ontwikkelperspectief voor NOVEX Schipholregio gepresenteerd. Het Ontwikkelperspectief geeft informatie om te komen tot een Uitvoeringsagenda binnen de NOVEX Schipholregio, welke dit najaar wordt opgeleverd.*

Dossier 12998 voorblad
Brief aan PS over ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio

10.w Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-I (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*GS stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I en de Nota van beantwoording vast. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen en zijn besproken met PS. In deze ronde gaat het om wijzigingen in onder meer het Natuurnetwerk Nederland, het Bijzonder Provinciaal Landschap en Provinciale Wegen.*

Dossier 12736 voorblad
1. Wijzigingsbesluit ronde 2023-I Omgevingsverordening NH2020.pdf
2. Wijzigingsbesluit ronde 2023-I Omgevingsverordening NH2022.pdf
3. Wijzigingsbesluit voorbereidingsbesluit OV NH2022 ronde 2023-I.pdf
4. Nota van beantwoording Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I (vaststelling).pdf
5. Zanderij ecologische onderbouwing NNN.pdf
6. Ecologische beoordeling Zanderij Noord.pdf
7. Zanderij eindrapport april 2017.pdf
8. Ecologische toets Zomerdel Koele Kreken.pdf
9. Ecologische beoordeling Valkeveenselaan 54.pdf
Brief aan PS over vaststelling wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-I

10.x Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II (ontwerp) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van de werkingsgebieden en de bijlagen van de Omgevingsverordening Noord-Holland in ontwerp vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Landelijk Gebied, Glastuinbouwconcentratiegebied en Cultureel Erfgoed. De voorgenomen wijzigingen worden van 22 juni t/m 2 augustus 2023 ter inzage gelegd, waarna GS een definitief besluit nemen.<br>*

Dossier 12769 voorblad
1. Ontwerp wijziging werkingsgebieden en bijlagen OV NH ronde 2023-II.pdf
Brief aan PS over wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II (ontwerp).pdf

10.y Omgevingsverordening en Milieu: Brief ontgassen en de omgevingswet (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)
Brief ontgassen en de Omgevingswet_Geredigeerd.pdf

10.z Omgevingsverordening en Milieu: Brief ontgassen en de omgevingswet (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)
Brief ontgassen en de Omgevingswet_Geredigeerd.pdf

10.z.1 Omgevingsverordening: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2020 & OV NH2022 ronde 2023-I (ontwerp) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening Noord-Holland in ontwerp vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland en het Landelijk Gebied. De voorgenomen wijzigingen worden ter inzage gelegd waarna GS een definitief besluit nemen.*

Dossier 12024 voorblad
Ontwerp wijziging werkingsgebieden ronde 2023-I.pdf
Ontwerp wijziging bijlagen ronde 2023-I.pdf
Brief aan PS over wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2020 & OV NH 2022 ronde 2023-1 (ontwerp).pdf

10.z.2 Ruimte: Probleemlocaties in dorpslinten (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

1712781 1813626 Bijlage 2 Voorbeeld NSO Noordeinde 65 voor beide brieven (1)
1712781 1813615 Bijlage 1 Voorbeeld KW in MRA De Heul 18-20 voor beide brieven (1)
1712781 1987390 Probleemlocaties tussenstand Nota GS toelichting voor brief PS (1)
Brief aan PS over Tussenstand Probleemlocaties in dorpslinten

10.z.3 Ruimte/Wonen: Ontheffing gemeente Texel voor tijdelijke flexwoningen (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Brief aan PS over ontheffing gemeente Texel voor tijdelijke flexwoningen

10.z.4 Omgevingsverordening: Kopie brief aan GS zienswijze tweede herziening omgevingsverordening (C-agenda Ruimte 11-09-2023)

brief zienswijze tweede herziening omgevingsverordening

11 C-agenda Wonen

11.a Wonen/Recreatie: Ingekomen brief BelangenVereniging Vrij Wonen (BVVW) over transformatie recreatieparken naar o.a. woonparken (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Ingekomen brief BelangenVereniging Vrij Wonen (BVVW) over transformatie recreatieparken naar o.a. woonparken

11.b Wonen: Bijdrage Flexibele schil woningbouw 2023 2024 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*Het Rijk heeft subsidie beschikbaar gesteld voor cofinanciering van Flexpools. Voor iedere provincie is een bedrag gereserveerd en ruim € 6,6 miljoen is hiervoor in november 2022 toegekend aan de provincie Noord-Holland. Het Rijk stelt als voorwaarde dat de provincies en gemeenten hier zelf een gelijke bijdrage aan leveren. GS hebben besloten hier een eigen bijdrage voor te leveren van € 3,4 miljoen, te dekken uit de reserve woningbouw. De overige dekking komt vanuit de gemeenten.*

Dossier 13046 voorblad
Brief aan PS over bijdrage flexibele schil woningbouw 2023 2024

11.c Wonen: Brief namens portefeuillehouders Wonen regio Zaanstreek-Waterland (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)

Brief namens portefeuillehouders Wonen regio Zaanstreek-Waterland
Provinciale brief ontgrenzen BPL-locaties 09-05-23 def - Presidium Provinciale Staten
Lijst BPL-locaties Regio Zaanstreek-Waterland 09-05-23 def

11.d Wonen: Brief van werkgroep BWH76/76A over ontwikkelingen Balkweiterhoek 76/76A(C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Brief Provincie 1 maart 2023_Geredigeerd.pdf

11.e Wonen: Cooplink, Geef wooncoöperaties een kans in Noord-Holland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Cooplink, Geef wooncoöperaties een kans in Noord-Holland.msg.pdf

11.f Wonen: Ontheffingsverzoek gemeente Heemstede t.b.v. tijdelijke woonunits statushouders en vluchtelingen, Heemstede (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*GS verlenen een ontheffing van artikel 6.3, 6.4, 6.9 en 6.46 van de omgevingsverordening aan de gemeente Heemstede ten behoeve van tijdelijke huisvesting voor statushouders en Oekraïense vluchtelingen voor de periode van 10 jaar op de parkeerplaats naast Oude Slot.*

Dossier 12224 voorblad
20230221 Ontheffingsverzoek provincie gemeente Heemstede Oude Slot parkeerterrein (003).pdf
Brief aan PS over verzoek van de gemeente Heemstede om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 t.b.v. tijdelijke huisvesting statushouders en Oekraiense vluchtelingen op parkeerplaats Oude Slot.pdf

11.g Wonen: OPROEP Stimuleer en versnel coöperatieve woonvormen (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Ingekomen mail OPROEP Stimuleer en versnel coöperatieve woonvormen.docx
COOPERATIEF_WONEN_MANIFEST-PROVINCIES_april_2023.pdf

11.h Wonen: Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

*In de Woondeals Woningbouw 2022-2030, die tussen het Rijk, provincies en regio's worden gesloten, worden per regio afspraken gemaakt over de woningbouwopgave. Hierin worden ook (proces)afspraken gemaakt over flex- en transformatiewoningen. In deze Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA is een uitwerking van deze (proces)afspraken opgenomen. Deze afspraken gaan over het versneld realiseren van flexwoningen om woningzoekenden tijdelijk een flexibele woonvorm te bieden. Deze overeenkomst wordt aangegaan door het Rijk, deelnemende MRA-gemeenten en de provincies Noord-Holland en Flevoland.*

Dossier 12164 voorblad
1975127_1975130 Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA.docx
Brief aan PS over realisatieovereenkomst Flexwonen MRA.pdf

11.i Wonen: Vereniging Eigen Huis: wat verwachten huiseigenaren in de provincie Noord-Holland van het nieuwe provinciebestuur? (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Ingekomen mail Vereniging Eigen Huis Wat verwachten huiseigenaren in de provincie Noord-Holland van het nieuwe provinciebestuur_Geredigeerd.pdf
Bijlage ingekomen mail Vereniging Eigen Huis 2023 02 Provinciale Staten verkiezing 2023 - Noord-Holland.pdf

11.j Wonen: Voortgang inzet provinciaal eigendom voor huisvesting statushouders (C-agenda Ruimte 11-09-2023)

*Gedeputeerde Staten hebben in september 2021 uitgesproken te onderzoeken op welke manier het provinciaal onroerend goed kan bijdragen aan de crisis in de asielopvang. Vanwege de aard van het provinciaal onroerend goed wordt met name gekeken naar de (tijdelijke) huisvesting van spoedzoekers, waaronder statushouders. Via bijgaande brief worden Provinciale Staten geïnformeerd over de voortgang. Daarnaast worden de bewoners van Zwaagdijk-West specifiek geinformeerd over de voortgang van het haalbaarheidsonderzoek voor flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West.*

Dossier 12083 voorblad
20221114 Brief aan bewoners Zwaagdijk-West inzake haalbaarheidsonderzoek.pdf
Brief aan bewoners over voortgang haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek 76-76A te Zwaagdijk-West.pdf
Brief aan PS over voortgang inzet provinciaal eigendom voor huisvesting statushouders en andere spoedzoekers.pdf

11.k Wonen: Woo-besluit huisvesting statushouders (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

*De Wet open overheid (Woo) regelt het recht op informatie van de overheid. Overheidsinformatie is meestal openbaar, maar de Woo kent een aantal gevallen waarin de gevraagde informatie niet openbaar kan worden gemaakt. Meer over de Woo is te vinden op www.noord-holland.nl/woo.*

Dossier 12022 voorblad
Brief aan PS over beslissing Woo-verzoek inzake huisvesting statushouders.pdf

11.l Wonen: Woondeals NHN en MRA (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

*De woningnood is hoog en de betaalbaarheid van het wonen staat onder druk. Daarom ondertekenen wij, als één van de partners, de Woondeal Noord-Holland Noord en de Woondeal Metropoolregio Amsterdam. In deze Woondeals staan afspraken over de verdeling van de provinciale woningbouwopgave, kwalitatieve uitgangspunten én invulling van de randvoorwaarden die nodig zijn om de ambitieuze woningbouwdoelstelling samen met Rijk, gemeenten, woningcorporaties en marktpartijen te kunnen realiseren. Zo dragen wij bij aan het terugdringen van de woningnood en het realiseren van meer sociale en betaalbare woningen in de periode 2022 tot en met 2030.*

Dossier 12253 voorblad
Brief aan PS over woondeals NHN en MRA.pdf
DEF Woondeal MRA 230226.docx
Regionale Woondeal NHN versie 1.7b Schoon - 8 feb 2023 inclusief bijlagen.pdf
20230206 Brief corporaties MRA woondeal.pdf
1990401_1990425 Toelichting bij GS Nota Woondeals.docx

11.m Wonen: Brief fracties gemeenteraad Oostzaan inzake Locatie tijdelijke woningen Oekraïners Oostzaan (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)

Brief fracties gemeenteraad Oostzaan inzake Locatie tijdelijke woningen Oekraïners

12 C-agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid (inclusief luchtvaart)

12.a Bereikbaarheid/Zeehavens: Samenwerkingsovereenkomst met Den Helder t.b.v. volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet (C-agenda commissie n.t.b.)

*In 2022 werd duidelijk dat de Koopvaarderschutssluis in Den Helder tijdens de renovatie niet gesloten hoeft te worden. Een omvaarroute via het Boerenverdriet is om deze reden niet nodig. Een tweede volwaardige vaarroute in Den Helder is echter wel gewenst, om toename van (recreatief) vaarverkeer door ontwikkeling van het Maritiem Cluster te kunnen opvangen. Daarom gaat de provincie een nieuwe overeenkomst aan met de gemeente waarin de vernieuwde gezamenlijke doelstelling is vastgelegd. Dit onder voorbehoud van besluitvorming in PS en de Raad over de herbestemming van de eerder toegekende financiële middelen.*

Dossier 12634 voorblad
Brief aan PS over Samenwerkingsovereenkomst met Den Helder t.b.v. het creeren van een volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet.pdf

12.b Bereikbaarheid: Brief GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland inzake Bereikbaarheid Kust (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Begeleidende mail Brief aan GS - GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland_Geredigeerd.pdf
Brief GR aan Provincie Noord-Holland inzake Bereikbaarheid Kust_Geredigeerd.pdf

12.c Bereikbaarheid: Ingekomen mail HSL Lelylijn van nationaal en zeker ook Amsterdams belang (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Ingekomen mail HSL Lelylijn van nationaal en zeker ook Amsterdams
Bijlage 1 Ingekomen mail HSL Lelylijn 31-03-2023DvhNLelylijn.pdf
Bijlage 2 Ingekomen mail HSL Lelylijn ....an investor variant of the new Katowice OstravaHSR line connecting Poland with Czech Republic Centralny Port Komunikacyjny CPK.pdf
Bijlage 3 Ingekomen mail HSL Lelylijn The new Katowice-Ostrava line variant could include freight and an intermodal terminal _ RailFreight.pdf
Bijlage 4 Ingekomen mail HSL Lelylijn Vereinbarung zum Bahnausbau in der Region „Silva Nortica“.pdf

12.d Bereikbaarheid: Kustbus 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

*De gemeenten Bergen, Castricum, Schagen en Den Helder zullen deze zomer zelf opdracht gaan geven aan touringcarbedrijven om bussen in te zetten, en daardoor de kustgebieden beter bereikbaar te maken. De provincie werkt samen met de gemeenten aan een goede bereikbaarheid van de kust en wil deze trajecten ondersteunen door een tegemoetkoming te doen in de kosten.*

Dossier 12603 voorblad
Brief aan PS over kustbus 2023.pdf

12.e Bereikbaarheid: Regionale Samenwerking Zuid-Kennemerland, presentatie bereikbaarheid kust radenbijeenkomst 7 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Regionale Samenwerking Zuid-Kennemerland, presentatie bereikbaarheid kust radenbijeenkomst 7 juni 2023_Geredigeerd.pdf
Bereikbaarheid kust Presentatie radenbijeenkomst_def 7 juni 2023.pdf

12.f Bereikbaarheid: Uitkomsten Regionale bijeenkomst Bewegen tussen duin, bollen en polder van 2 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Uitkomsten Regionale bijeenkomst Bewegen tussen duin, bollen en polder van 2 juni
Persbericht 'Bewegen tussen duin bollen en polder versie 1.0 12-06-2023-def.pdf
Uitkomst regionale bijeenkomst Bewegen tussen duin bollen en polder 2 juni 2023.pdf
230522 Uitnodiging 2 juni 2023_ Regionale bijeenkomst mobiliteit.pdf

12.g Luchtvaart: BRS zienswijze Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

*Van 23 december 2022 tot en met 5 februari 2023 liep er een openbare consultatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023. Deze regeling is bedoeld om woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol te voorzien van geluidwerende maatregelen. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke BRS zienswijze in te dienen.*

Dossier 12094 voorblad
BRS Zienswijze op Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023 def.pdf
Regeling gevelisolatie Schiphol 2023 versie internetconsultatie (3).pdf
Brief aan PS over BRS zienswijze op Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023.pdf

*In september 2021 hebben GS besloten om 2 miljoen euro vanuit het OV fonds te reserveren voor maatregelen in Noord-Holland Noord (het gebied boven het Noordzeekanaal), naar aanleiding van de vraag van NS om gezamenlijk 4 miljoen euro te reserveren voor ketenmobiliteit. Het gaat om fysieke maatregelen die de bereikbaarheid van het OV, goede overstapmogelijkheden (trein, bus, fiets) en stationsomgevingen helpen verbeteren. Samen met NS (die eveneens 2 miljoen investeren) en in afstemming met de betrokken gemeenten en ProRail is een lijst opgesteld van projecten die nu voldoende zijn uitgewerkt om een concrete financiële bijdrage aan toe te kennen.*

Dossier 12571 voorblad
1981134-1982260 Brief NS Ketenmobiliteit Noord-Holland Noord.pdf

Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland_april 2023.pdf - WERKENDE LINKS IN APARTE BIJLAGE
Links in Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland.docx
Brief aan PS over selectie projecten budget ketenreis OV-fonds.pdf

12.i Mobiliteit: Bediening van sluizen (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*In 2017 is door GS een voorstel aangenomen om de Roskamsluis (en te zijner tijd de Molenkolksluis en de Braaksluis) door de vaarweggebruikers bedienbaar te maken. Tijdens het voorbereiden van de implementatie hiervan leidden nieuwe inzichten tot een tegengesteld advies.<br>*
Dossier 12668 voorblad
Brief aan PS over handelingskader Bediening Sluizen.pdf

12.j Mobiliteit: Brief aan PS over stand van zaken Uitvoering Motie 256-2022 (Reclameafspraken aanpassen) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
Brief aan PS over stand van zaken Uitvoering Motie 256-2022 (Reclameafspraken
Brief OFN_Geredigeerd.pdf

12.k Mobiliteit: Brief met factsheet Tour de Force (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
Begeleidende mail Brief met factsheet Tour de Force.docx
TdF Factsheet PT2023 NHolland.pdf

12.l Mobiliteit: Brief Rover NHN dienstregeling lijn Den Helder-Alkmaar-Haarlem (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
Brief Rover NHN dienstregeling lijn Den Helder-Alkmaar-Haarlem

12.m Mobiliteit: Brief Veilig Verkeer Nederland over verkeersveiligheid in coalitieakkoorden (C-agenda Ruimte 11-09-2023)
Veilig Verkeer Nederland Brief Provinciale Staten 2023_NH.pdf

12.n Mobiliteit: Fietsberaad nieuwbrief (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*U kunt zelf een abonnement nemen op de tweewekelijkse nieuwsbrief bij www.fietsberaad.nl*
Fietsberaad Nieuwsbrief 15 juni 2023.pdf

12.o Mobiliteit: Fietsbrug Leidsevaart N208 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*De provincie Noord-Holland wil een fietspad aanleggen tussen het Coornhert Lyceum en de Leidsevaartweg in Haarlem met een fietsbrug over de Leidsevaart. Deze fietsroute verbetert de verkeersveiligheid voor met name fietsende scholieren.*
Dossier 12957 voorblad
Informatiebrief voortgang fietsbrug Leidsevaart N208.pdf
Brief aan PS over stand van zaken van het project Fietsbrug Leidsevaart N208.pdf

12.p Mobiliteit: Fietsersbond, opname en links webinar 7 juni 19.30 uur (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

12.q Mobiliteit: Gunning concessie beheer Oplaadobjecten 2023-2029 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de voorlopige gunning 'Concessie beheer Oplaadpalen 2023-2029' aan ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.*
Dossier 12401 voorblad
Brief aan PS over gunning concessie beheer Oplaadobjecten 2023-2029.pdf

12.r Mobiliteit: ingekomen brief ANWB met uitnodiging voor kennismaking (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
Ingekomen brief ANWB met uitnodiging voor kennsimaking.pdf

12.s Mobiliteit: Ingekomen mail Fietsplatform over passage coalitieakkoord fietsen landelijk gebied (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
Ingekomen mail Fietsplatform over passage coalitieakkoord fietsen landelijk gebied.docx
Bijlage 1 23.031.08-EN Noord-Holland, voorzet coalitieakkoord fietsen landelijk
Bijlage 2 Toekomstperspectief het recreatieve fietslandschap in 2030 - Fietsplatform.pdf
Bijlage 3 Actieagenda 2023 - 2027 recreatief fietsen - Fietsplatform.pdf

12.t Mobiliteit: Ingekomen mail over aanrijding bij De Woeste Hoogte (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)
Ingekomen mail over aanrijding bij De Woeste Hoogte_Geredigeerd

12.u Mobiliteit: ingekomen mail Rover over OV in coalitieakkoord Noord-Holland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
Ingekomen mail Rover over Openbaar vervoer in coalitieakkoord

20230418 Brief ROVER OV in coalitieakkoord Noord-Holland.pdf

12.v Mobiliteit: IPO BAC Mobiliteit Agenda 22 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
IPO BAC Mobiliteit Agenda 22 juni 2023.pdf

12.w Mobiliteit: Ondertekening intentieovereenkomst N239-N240 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*Het verkeer tussen de A7 en Medemblik is de afgelopen jaren flink toegenomen. Om de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid te verbeteren wil de provincie de N239 (Dijkweg - Westerzeedijk) bij de Agriport en de N240 (Markerwaardweg) bij Medemblik op een aantal plekken aanpassen. De provincie werkt daarvoor samen met Rijkswaterstaat en de gemeenten Hollands Kroon en Medemblik.*
Dossier 12842 voorblad
Brief aan PS over intentieovereenkomst projecten N239, Medemblik.pdf

12.x Mobiliteit: Realisatieovereenkomst HOV Westtangent deelproject vervangen 'Oude Haagse brug' (C-agenda commissie Ruimte)
*De gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, Schiphol Commercial B.V. en de provincie Noord-Holland werken samen aan het vervangen van de Oude Haagse burg. De brug wordt vervangen in het kader van het project HOV Westtangent. De HOV Westtangent is een snelle busverbinding tussen Amsterdam Sloterdijk en Schiphol. Voor de realisatie van de brug gaan de partijen een overeenkomst met elkaar aan waarin afspraken over de bouw, financiële bijdragen, onderhoud en organisatie worden vastgelegd.*
Dossier 12366 voorblad
Brief aan PS over realisatie overeenkomst HOV Westtangent deelproject vervangen 'Oude Haagse brug'.pdf

12.y Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Westfriesland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*Samen met de zeven Westfriese gemeenten is een Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) opgesteld, waarin wij de maatregelen hebben gebundeld die wij de komende periode gezamenlijk gaan oppakken op het gebied van mobiliteit. De regionale agenda is een belangrijke stap in het slimmer samenwerken door scherpere keuzes en prioriteitstelling. Met deze werkagenda wordt uitvoering gegeven aan het Perspectief Mobiliteit, dat op 13 september 2021 is vastgesteld in Provinciale Staten.*
Dossier 12038 voorblad
Regionale Agenda Mobiliteit Westfriesland januari 2023.pdf
Brief aan PS over Regionale Agenda Mobiliteit Westfriesland januari 2023.pdf

12.z Mobiliteit: Regionale bijeenkomst 'Bewegen tussen duin, bollen en polder' 2 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
Begeleidende mail Regionale bijeenkomst 'Bewegen tussen duin, bollen en polder' 2 juni 2023.docx
230421 Save the date 2 juni 2023_ Regionale bijeenkomst mobiliteit - PS-leden.pdf
230421 Bijlage 1. Nieuwsbrief NDBSH - Editie 1 - Maart 2023.pdf

12.z.1 Mobiliteit: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof politieke werkgroep POLIS in Stockholm (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*POLIS is een vooraanstaand netwerk van Europese steden en regio's, die samen oplossingen creëren om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken onder andere door toepassing van innovatieve technologieën en gezamenlijke beïnvloeding van het Europese mobiliteitsbeleid. De provincie Noord-Holland is lid van dit netwerk en op ambtelijk niveau actief in verschillende werkgroepen. Gedeputeerde Olthof is lid van de politieke werkgroep van POLIS en is door de directeur van POLIS en de wethouder Mobiliteit en Stedelijke Ontwikkeling van Stockholm uitgenodigd voor de volgende politieke werkgroep in Stockholm. Deze wordt gecombineerd met een Leadership Summit en vindt plaats op 8 en 9 juni 2023.<br>*
Dossier 12782 voorblad
Brief aan PS over reisvoornemen gedeputeerde]. Olthof politieke werkgroep POLIS in Stockholm.pdf

12.z.2 Mobiliteit: Staat van de Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)
*De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in opdracht van de Provincie Noord-Holland samen met Vervoerregio Amsterdam de Staat van de Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 geschreven. In dit rapport analyseert SWOV de recente ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.*
Dossier 12867 voorblad
Rapport Staat van Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam.pdf
Brief aan PS over Staat van Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023.pdf

12.z.3 Mobiliteit: Stand van zaken project HOV Noordwijk-Schiphol (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

*Voor een goede bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek komt er een HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. De provincie Noord-Holland heeft daarvoor samen met de omgeving een ontwerp voor een nieuwe HOV-brug en een nieuwe busbaan gemaakt. Er zijn nog nieuwe stikstofberekeningen nodig en er moeten nog enkele ecologische onderzoeken uitgevoerd worden. Daarna kunnen belanghebbenden eind dit jaar reageren op de plannen en ontwerpen. Gedeputeerde Staten sturen een brief naar Provinciale Staten over de stand van zaken van het project. In deze brief wordt onder andere de planning van het Provinciaal Inpassingsplan toegelicht. Ook wordt er een nieuwsbericht aan de belanghebbenden van het project gestuurd.<br>*

Dossier 12694 voorblad

Brief aan PS over stand van zaken HOV Noordwijk-Schiphol, deelproject Lisse - Nieuw Vennep.pdf

12.z.4 Mobiliteit: Uitvoeringsregeling Verkeersveilige Uitwegen 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

*De provincie stelt vanuit de subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen 2023 €822.000,- beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 80km/h. De subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen is bedoeld om perceeleigenaren aan provinciale wegen te stimuleren de erfaansluitingen op de weg veiliger in te richten. Dat kan door het verwijderen van uitwegen, het samenvoegen van uitwegen of het veiliger vormgeven van uitwegen.*

Dossier 12522 voorblad

Publicatiebesluit Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen (2023).docx

Toelichting bij brief GS aan PS Voorbeelden aanpassingen uitwegen met gebruik van subsidie.docx

Brief aan PS over Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen 2023.pdf

12.z.5 Mobiliteit: Urgentieconferentie NOVB, TVOV 2023 en vertraagde instroom ZE-bussen in Gooi en Vechtstreek (C-agenda Ruimte)

*Het college van Gedeputeerde Staten informeert Provinciale Staten over de resultaten van de urgentieconferentie van het bestuurlijk Nationaal OV Beraad, de aanvragen voor de Transitievergoeding OV 2023 en de vertraagde instroom van Zero Emissiebussen in de concessie Gooi en Vechtstreek.*

Dossier 12369 voorblad

Brief aan PS over urgentieconferentie NOVB, TVOV 2023 en vertraagde instroom ZE-bussen in Gooi en Vechtstreek.pdf

12.z.6 Mobiliteit: Vaststellen definitieve voorkeursvariant Guisweg (C-agenda commissie Ruimte)

*n.v.t.*

Dossier 12181 voorblad

1985864-1985868 Bijlage 2 Rapportage Definitief Voorkeursalternatief.pdf

Brief aan PS over vaststelling definitief voorkeursalternatief Guisweg.pdf

12.z.7 Mobiliteit: Verkennen mobiliteitsopgaven in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer (C-agenda commissie Ruimte)

*Op 16 februari 2023 hebben bestuurders van de provincies Zuid- en Noord-Holland, gemeenten aan beide zijden van de Ringvaart, Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam uitgesproken om gezamenlijk de knelpunten en oplossingsrichtingen van de mobiliteitsopgaven in het grensgebied van Noordelijke Duin en Bollenstreek en Haarlemmermeer te gaan verkennen. Nut en noodzaak hiervan is door alle bestuurders onderstreept.*

Dossier 12259 voorblad

NDBS&H Nieuwsbrief 1 - maart 2023.pdf

brief aan PS over Start Verkennen Mobiliteitsopgaven Noordelijke Duin en bollenstreek.pdf

12.z.8 Mobiliteit: Verzoek ontwikkelplan, regie en ondersteuning pontverbindigen en oevergemeenten (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)

Verzoek ontwikkelplan, regie en ondersteuning pontverbindigen en oevergemeenten

2023 03 09 VNG Gelderland Veren Rapportage

Voorzet coalitieakkoord Staten provincies

12.z.9 Mobiliteit: Voorwaarden gezamenlijk oplaadinfrastructuur MRA-E 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

*Met dit besluit stellen Gedeputeerde Staten de geactualiseerde Voorwaarden gezamenlijke Oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023 vast. Het projectbureau MRA-Elektrisch heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren. Dit gebeurt voornamelijk door het aanbesteden en aangaan van concessieovereenkomsten met marktpartijen om de publieke oplaadpaalinfrastructuur te verbeteren. Gemeenten kunnen zich met deze voorwaarden aansluiten bij een concessieovereenkomst en vervolgens onder begeleiding van het projectbureau laadpalen in de openbare ruimte laten plaatsen.*

Dossier 12402 voorblad
Voorwaarden gezamenlijke oplaadinfrastructuur MRA-E 2023.pdf
Brief oplaad infrastructuur MRA.pdf
Brief aan PS over voorwaarden gezamenlijke oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch

12.z. 10 Mobilteit: Ingekomen mail felicitaties Transport en Logistiek Nederland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Ingekomen mail feliciaties Transport en Logistiek Nederland.docx
Bijlage ingekomen mail Transport en Logistiek Nederland, TLN Provinciemanifest.pdf

12.z. 11 Natuur/Bereikbaarheid: Brief Fietsersbond Fietsplatform NTFU ANWB aan GS bedreigingen natuurbeleid fietspaden (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023 & Natuur 18-09-2023)

Brief Fietsersbond Fietsplatform NTFU ANWB aan GS Noord-Holland bedreigingen van natuurbeleid voor fietspaden.docx.pdf
Antwoord provincie NH op brief 11 januari - Fietsersbond, Fietsplatform, NTFU, ANWB.pdf
Brief zandverstuivingen LF kustroute aan nieuwe statenleden - Fietsersbond Fietsplatform NTFU ANWB.docx.pdf

12.z. 13 Luchtvaart/Schiphol: Bestuur Regio Schiphol (BRS) zienswijze Balanced Approach Schiphol (C-agenda commissie n.t.b.)

*Tot en met 15 juni 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Balanced Approach Schiphol. De Balanced Approach Schiphol bestaat uit combinaties van mogelijke maatregelen die erop gericht zijn het op uiterlijk 1 november 2024 te behalen geluidsdoel voor Schiphol te realiseren. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.*

Dossier 12943 voorblad
BRS Zienswijze Balanced Approach Schiphol_def.pdf
Brief aan PS over BRS zienswijze op Balanced Approach Schiphol.pdf

12.z. 14 Luchtvaart/Schiphol: BRS Zienswijze op Regeling transitie CROS-MRS (C-agenda commissie nader te bepalen)

*Tot en met 27 maart 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Regeling transitie CROS-MRS (Maatschappelijke Raad Schiphol) en de toelichting. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), het samenwerkingsverband van de regionale overheden in de Schipholregio, heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.*

Dossier 12426 voorblad
BRS Zienswijze Regeling transitie CROS MRS def.pdf
Brief aan PS over BRS zienswijze op Regeling transitie CROS-MRS.pdf

12.z. 15 Luchtvaart/Schiphol: BRS Zienswijze Experimenteerregeling Schiphol (C-agenda commissie ruimte 11-09-2023)

*Tot en met 23 februari 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Experimenteerregeling Schiphol. Deze regeling is bedoeld om geluidsoverlast aan te pakken door het preferent vliegen (voorkeur) te combineren met het gebruik van handhavingspunten (regelgeving). De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.*

Dossier 12173 voorblad
BRS Zienswijze Experimenteerregeling Schiphol_brsb akkoord.pdf
Brief aan PS over BRS zienswijze op Experimenteerregeling Schiphol.pdf

*De kosten voor het realiseren van het voorlopige voorkeursalternatief voor de aanpak van de spoorwegovergang Guisweg in Zaanstad vallen hoger uit dan aanvankelijk geraamd. Omvangrijke bezuinigingen zijn niet mogelijk zonder de kern van het project aan te tasten. Er is daarom van de financierende partijen een extra bijdrage nodig. De extra bijdrage van de provincie is bedoeld voor de ontwikkeling van knooppunt Zaandijk Zaanse Schans.*

Dossier 12043 voorblad
Brief aan PS over extra financiële bijdrage Guisweg.pdf

12.z. 17 Luchtvaart: BRS zienswijze op wijziging Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol (C-agenda Ruimte 11-09-2023)

*Tot en met 16 augustus 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de voorgenomen wijziging in de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol. Met de wijziging wordt geprobeerd geluidshinder voor omwonenden van Schiphol te beperken door oudere, meer lawaaiige vliegtuigen te weren. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.*

Dossier 13129 voorblad
BRS Zienswijze Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol DEF
Ontwerp Regeling verbod marginaal conforme vliegtuigen Schiphol (2)
Brief aan PS over BRS zienswijze op wijziging Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol

12.z.18 Mobiliteit: Brief raad Bloemendaal fietspad Kattendel (C-agenda Ruimte 11-09-2023)

Brief raad Bloemendaal fietspad Kattendel

12.z.19 Mobiliteit: Brief bewoners Heiloo Waarom de Kaalweg open moet blijven (C-agenda Ruimte 11-09-2023)

Brief bewoners Heiloo Waarom de Kaalweg open moet blijven_Geredigeerd

12.z.20 Mobiliteit: Brief Waarom de Kaalweg open moet blijven (C-agenda ruimte 11-09-2023)

Brief Waarom de Kaalweg open moet blijven_Geredigeerd

13 C-agenda Algemeen

13.a Algemeen: Portefeuilleverdeling college van Gedeputeerde Staten 2023-2027 (C-agenda alle commissies)
*In de vergadering van Provinciale Staten van 17 juli 2023 zijn de leden van het college van Gedeputeerde Staten 2023-2027 benoemd. Het nieuwe college heeft een besluit genomen over de onderlinge taakverdeling.*

Dossier 13107 voorblad
Brief aan PS over portefeuilleverdeling college van Gedeputeerde Staten 2023-2027

13.b Algemeen: Verdeling verbonden partijen 2023 (C-agenda alle commissies)
*Het nieuw aangetreden college van Gedeputeerde Staten heeft de provinciale verbonden partijen verdeeld. De verbonden partijen bestaan*
*uit vennootschappen, gemeenschappelijke regelingen, stichtingen en verenigingen. De verbonden partijen zijn toegedeeld aan de gedeputeerde die de beleidsinhoudelijke portefeuille heeft die overeenkomt met de activiteiten van de verbonden partij. Provinciale Staten worden per brief geïnformeerd over de verdeling.*

Dossier 13113 voorblad
Brief aan PS over GS verdeling verbonden partijen

13.c Financiën: Informatiebrief PS nieuwe opzet begroting (betrekken bij begroting 2024)

Informatiebrief PS nieuwe opzet begroting

13.d MRA: Maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht (C-agenda alle commissies, commissie Bestuur 18-09-2023)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 72.pdf

13.e MRA: Termijnagenda 2023 en bijbehorende nota van beantwoording (C-agenda alle commissies)
*Na de AV van november 2022 is de concept Termijnagenda 2023 conform het advies van de MRA Raadtafel verzonden naar alle deelnemers en hun raden en Staten. Met als doel om wensen en opvattingen op te halen, die in de Algemene Vergadering van 24 maart zijn besproken. In onderstaande notitie is een overzicht gegeven van alle ingekomen wensen en opvattingen zoals deze zijn besproken in de Algemene Vergadering van 24 maart 2023.*

Termijn agenda 2023 MRA versie 31 maart 2023.pdf
bijlage3_MRA_JaarplanningVergaderingen_2023_def.pdf
bijlage1_notavanBeantwoording_Termijnagenda2023_20230321 MRA.pdf

13.f MRA: Brief zomerreces MRA Agenda 2024-2028 (C-agenda Commissie Bestuur Leidend)

20230719 Brief zomerreces MRA Agenda 2024-2028

13.g.1 MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 68 (C-agenda alle commissies)

20230221 Maandelijks MRA Raads en Statenleden Bericht - editie 68.pdf

13.g.2 MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht- editie 69 (C-agenda alle commissies)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 69.pdf

13.g.3 MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 70 (C-agenda alle commissies)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 70.pdf

13.g.4 MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 71 (C-agenda alle commissies)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 71.pdf

13.g.5 MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 72 (C-agenda alle commissies)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 72.pdf

13.g.6 MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 73 (C-agenda alle commissies)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 73

14 Sluiting

Aan

| Verdeling per Fractie | Zetels | Cie 3 uur |
|---|---|---|
| **BBB** | **8** | 11 min. (5+6) |
| **VVD** | **8** | 11 min. (5+6) |
| **PvdA** | **7** | 10 min. (5+5) |
| **GroenLinks** | **7** | 10 min. (5+5) |
| **D66** | **4** | 8min. (5+3) |
| **PvdD** | **4** | 8 min. (5+3) |
| **JA21** | **3** | 7 min. (5+2) |
| **PVV** | **3** | 7 min. (5+2) |
| **VOLT** | **2** | 6 min. (5+1) |
| **CDA** | **2** | 6 min. (5+1) |
| **Forum voor Democratie** | **2** | 6 min. (5+1) |
| **SP** | **2** | 6 min. (5+1) |
| **50PLUS** | **2** | 6 min. (5+1) |
| **ChristenUnie** | **1** | 6 min. (5+1) |
| ***GS (25%)*** | | *36 min.* |

| Technische vragen Interim-Statencommissie | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| nr | Partij en indiener | Punt | Gedeputeerde | Onderwerp | Vraag | Antwoord |
| **1** | PvdA | 11.o | Rommel | Huisvesting Oekraïense vluchtelingen in natura2000-gebied 't Twiske | Oostzaan verzoekt opnieuw om een ontheffing om in N2000 te bouwen. Nieuw is dat er een stuk compensatienatuur wordt aangeboden op enige afstand van de beoogde locatie. Wat betekent dit voor de ruimtelijk juridische invulling die nu voorligt? Gedeputeerde Loggen zei tijdens de commissie van 26-6 dat er gekozen zou worden voor een tamelijk unieke tijdelijke ontheffing van het N2000-regime. Nu er compensatie aangeboden wordt, lijkt het nieuwe voorstel te neigen naar een reguliere herbegrenzing van het NNN. Weten jullie hoe dit zit? Ik kan het niet uit de brief van Oostzaan opmaken. | Naar aanleiding van het standpunt van de Interimcommissie en een aansluitend gesprek dat gedeputeerde Loggen heeft gehad met de burgemeester van Oostzaan, heeft de gemeente de leden van Provinciale Staten bij brief van 4 juli 2023, ingekomen 10 juli 2023, aanvullende informatie toegezonden. De gemeente vraagt de commissie alsnog een positief standpunt in te nemen over de gevraagde ontheffing. De locatie ligt in het Natuurnetwerk Nederland en in een Natura 2000-gebied. De Omgevingsdienst Noord Holland Noord beoordeelt namens GS of een vergunning Wet natuurbescherming nodig is en zo ja of deze kan worden verleend. GS beoordeelt of ontheffing kan worden verleend van de instructieregels voor het NNN.<br><br>De gemeente heeft een tijdelijke ontheffing gevraagd. Gezien het feit dat ook het tijdelijk toestaan van woonunits invloed heeft op het NNN is een compensatiegebied voorgesteld. Herbegrenzing van het NNN is niet het uitgangspunt van het ontheffingsverzoek.<br><br>Het betreft hier uitsluitend een verzoek om een tijdelijke ontheffing van de instructieregel, waarvoor de locatie niet ontgrenst hoeft te worden. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2** | JA21 | 12.l | Beemsterboer | Wonen | Op pagina 28 van de woondeal NHN staat de navolgende passage: Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio het Rijk om aanvullende maatregelen te treffen:<br>• Het meenemen van de industrie en daarmee maatwerkafspraken te maken. Dit vraagt een specifieke aanpak voor de industrie, zoals Tata Steel en Schiphol, via de betreffende NOVEX-gebieden.<br><br>Wat wordt met deze passage bedoelt? Eerder hebben we met het Waterland-akkoord gezien dat er een deal met Tata Steel (destijds Corus) is gesloten om woningbouw mogelijk te maken. Is het de inzet van deze woondeal om wederom tot een deal te komen met Tata Steel, waarbij de mogelijkheid om tot woningbouw te komen prioriteit heeft? | Wat met deze passage wordt bedoeld; De stikstof maatregelen zouden niet alleen op landbouw gericht moeten zijn, maar het Rijk zou ook bedrijven mee moeten rekenen en daar maatregelen voor nemen, zodat er ook via die weg ruimte ontstaat.<br>Daarnaast, met de landelijke aanpak piekbelasting, wil het Rijk de stikstofneerslag snel terugdringen. De aanpak is gericht op agrarische bedrijven en de industrie. Bij de industrie gaat het om (sneller) verduurzamen of de vergunningen aanscherpen zodat 1) de natuur kan herstellen en 2) meer ruimte ontstaat voor vergunningverlening voor o.a. woningbouw. |
| **3** | BBB | 6a | Beemsterboer | Wonen | Door de Provincie Noord-Holland is een contract getekend met de nu demissionaire minister VROM.<br>Waar ik benieuwd naar ben is het volgende;<br>• Het aantal woningen in de afspraak die is overeengekomen;<br>• Welke woningbouwlocaties zijn daarvoor in beeld;<br>• Hoeveel grond is in bezit van de Provincie die eventueel gebruikt kan worden voor woningbouw; | • De provincie heeft randvoorwaardelijke woningbouwafspraken gemaakt met het Rijk, waarin is afgesproken om in de periode 2022 t/m 2030 183.600 woningen te bouwen, mits het Rijk hiervoor de juiste randvoorwaarden creëert. Dit betekent bijvoorbeeld: oplossingen voor stikstof, geluid, energiecongestie, investeringen van het Rijk in mobiliteit en betaalbaarheid. Deze afspraken tussen Rijk en provincie zijn vervolgens uitgewerkt in twee woondeals (1 voor NHN en 1 voor de MRA, samen met Flevoland). |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | • Welke en zijn er afspraken met bouwondernemingen gemaakt na ondertekening overeenkomst;<br>• Rol Provincie versus gemeenten | • Dit betreft de tot en met 2030 geplande plancapaciteit. Deze plancapaciteit is op het niveau van de provincie circa 155% ten op zichte van de doelstelling. Indien 1/3e later wordt gerealiseerd, kan zodoende nog steeds 100% van de doelstelling worden gerealiseerd. Het overzicht van de plannen staat op www.plancapaciteit.nl. In de woondeals zijn alleen de grotere bouwlocaties specifiek benoemd. Zie Woondeal NHN en Woondeal MRA.<br>• Voor het realiseren van de woningbouwopgave hebben gemeenten locaties in beeld (zie de monitor plancapaciteit voor de ligging). Deze locaties zijn vrijwel allemaal eigendom van gemeenten, ontwikkelaars, of corporaties. En niet van de provincie. De provincie is zelf wel ook groot grondbezitter, maar uit een quick-scan analyse van grondzaken is gebleken dat dit vooral grond betreft die zijn aangekocht rondom (kwetsbare) natuur, of voor uitbreiding van wegen. Het overgrote merendeel ligt niet op locaties die geschikt zijn voor woningbouw. Incidenteel kan ’t wel worden ingezet voor grondruil (/bedrijfsverplaatsing), hiervan is een voorbeeld in de Haarlemmermeer.<br>• De afspraken met bouwbedrijven worden door de gemeenten gemaakt, op projectniveau.<br>• Wij maken op gemeentelijk, deelregio en NHN/MRA niveau afspraken met de gemeenten over het totaal van de productie en programma (prijssegmenten m.n., maar ook over toekomstbestendigheid/kwaliteit). Het Rijk |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | verwacht van ons dat wij erop toezien dat de gemeenten tijdig, voldoende bouwen én dat zij voldoende sociale en betaalbare woningen bouwen. Tijdig betekent in dit geval: de afgesproken aantallen uit de woondeal en provinciale, randvoorwaardelijke woningbouwafspraken tot en met 2030. De provincie wil gemeenten hier graag in helpen en gaat zich actief inzetten als woningbouwaanjager. |
| 4 | PvdD | 4a. | | Financiën | Hoeveel euro's bedraagt de reserve van de Provincie Noord-Holland? | De provincie heeft verschillende soorten reserves. De algemene reserve is de reserve waar geen bestemming of doel aan gekoppeld is, anders dan het kunnen opvangen van risico's. De geraamde stand van de algemene reserve aan het eind van het jaar is momenteel 119 miljoen. |
| 5 | PvdD | 5a. | Rommel | Omgevings-verordening | In de brief aan PS staat "Het is onderdeel van de vaste werkwijze van het team Omgevingsverordening om na te vragen welke relevante stakeholders betrokken zijn". En dat is precies de strekking van deze motie. Of er wordt geen enkele stakeholder betrokken of alle stakeholders worden betrokken. Er is geen tussenweg. Onze Technische Vragen luiden:<br>welke stakeholders zijn betrokken bij de omgevingsverordening?<br><br>Welk kader gebruikt het team Omgevingsverordening om te bepalen | Welke stakeholders betrokken zijn bij aanpassing van de omgevingsverordening is erg afhankelijk van de wijzigingsvoorstellen die voorliggen. Dit verschilt per onderwerp en gebeurt veelal reeds in het traject voorafgaand aan de aanpassing van de omgevingsverordening. Er is op voorhand geen afbakening of beschrijving te geven van relevante stakeholders. Verder kan eenieder in beginsel het hele jaar door wijzigingsvoorstellen indienen dan wel zienswijzen indienen op voorgestelde wijzigingen. Als er specifieke wijzigingen voorliggen van iemand of een organisatie, dan wordt diegene direct benaderd om hem of haar te wijzen op de mogelijkheden tot inspraak, zienswijzen etc. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | welke stakeholders relevant zijn en welke niet? | |
| 6 | PvdD | 11e | Rommel | Ingekomen brief ICL kunstmestfabriek | Welke mogelijkheden bieden het Provinciale Omgevingsplan en het Gemeentelijk omgevingsplan op de beoogde locatie aan de noordelijke hoek van de Westhaven en het Noordzeekanaal voor de vestiging van de kunstmestfabriek “ICL Fertilizers Europe CV’? | Deze locatie maakt onderdeel uit van het Amsterdams Havengebied. In de provinciale Omgevingsvisie NH2050 is het gebied aangemerkt als industriegebied en in de provinciale Omgevingsverordening is dit gebied aangemerkt als Industrieterrein van Provinciaal Belang. Ook in de Amsterdamse Omgevingsvisie 2050 is dit gebied aangemerkt als industriegebied en binnen het gemeentelijk bestemmingsplan zijn havengebonden bedrijven in de milieucategorieën 1, 2, 3, 4 en 5 toegestaan. Op dit moment is ICL al actief binnen het Amsterdamse havengebied. Voor een eventuele verplaatsing van de bedrijfsactiviteiten naar deze nieuwe locatie zal een vergunningprocedure moeten worden doorlopen. Overigens is deze verplaatsing onzeker. ICL heeft aangegeven op dit moment een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren. |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | | | | |
| 9 | | | | | | |
| 10 | | | | | | |
| 11 | | | | | | |
| 12 | | | | | | |
| 13 | | | | | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14 | | | | | | |
| 15 | | | | | | |
| 16 | | | | | | |
| 17 | | | | | | |

Provincie Noord-Holland

# Agenda Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Datum** | 11-09-2023 |
| **Tijd** | 19:30 - 22:05 |
| **Locatie** | Statenzaal |
| **Voorzitter** | Marianne Poot |
| **Toelichting** | De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl.<br>De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal.<br>Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte.<br>Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 8 september 2023) bij neeskenss@noord-holland.nl<br>Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen. |

| | |
|---|---|
| **0** | **Technische briefing integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) (18:15-19:15 uur)** |
| **1** | **Opening en mededelingen** |
| **2** | **Inspreekhalfuur** |
| 19:30 | |
| **3** | **Vaststelling van de agenda, vaststelling van het vorige verslag M&B 20 en 23 februari 2023, Lijsten moties en toezeggingen** |
| **4** | **A-agenda Algemeen** |
| 20:00 | |
| **4.a** | **Financiën: Tweede begrotingswijziging 2023 (A-agenda alle commissies)**<br>Toelichting:<br>In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze tweede begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2023.<br><br>Behandelvoorstel: |

Adviseren over de voordracht aan PS. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 2 oktober 2023.
Elke commissie adviseert PS over de wijzigingen die betrekking hebben op de beleidsterreinen die onderdeel zijn van de betreffende commissie.
De commissie Bestuur adviseert over de begrotingswijziging vanuit de financiën algemeen.

**5 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)**

**6 B-Agenda Wonen**

20:40

**6.a Openbaarmaking haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West**

Na interne beraadslaging en overleg met het college van de gemeente Medemblik hebben Gedeputeerde Staten besloten om de Haalbaarheidsstudie Balkweiterhoek 76/76A Zwaagdijk-West openbaar te maken en hierover te communiceren.

De provincie Noord-Holland heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de haalbaarheid van tijdelijke huisvesting op de locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente Medemblik aangegeven niet positief te staan tegenover een samenwerking met de provincie voor de nadere uitwerking van een plan voor tijdelijke huisvesting op deze locatie. Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de vervolgstap die zij nu nemen.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het haalbaarheidsonderzoek bespreken.

**7 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)**

**8 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

21:40

**8.a Ruimte: Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening (B-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer hoe invulling is gegeven aan deze

motie.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 126-2022 als afgedaan kan worden beschouwd.

9 **Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)**

10 **C-agenda Ruimte**

10.a **Ruimte/Energie: Overdracht bevoegd gezag Hoogspanningsstation A9-Zuid en anterieure overeenkomst TenneT (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met het voornemen van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat om het bevoegd gezag voor de ruimtelijke inpassing van een nieuw te bouwen 380/150 kV hoogspanningsstation tussen Beverwijk en Vijfhuizen (hoogspanningsstation A9-Zuid) over te dragen aan de provincie. Voorafgaand aan de start van de ruimtelijke procedure wordt met de initiatiefnemer voor het nieuw te bouwen hoogspanningsstation, TenneT TSO B.V., een overeenkomst gesloten over de voorwaarden waaronder GS bereid zijn om de ruimtelijke procedure te doorlopen.

10.b **Ruimte/Energie: Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.c **Ruimte/Energie: Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.d **Ruimte/Energie: Start Ruimtelijke procedure 380kV Netuitbreiding Noord-Holland Noord met publicatie van Voornemen en voorstel voor participatie op 2 juni 2023 (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

Op 2 juni aanstaande wordt door het ministerie van EZK het Voornemen en voorstel voor participatie 380kV Netuitbreiding Noord-Holland Noord gepubliceerd, waarmee de ruimtelijke procedure formeel van start gaat. De Minister voor Klimaat en Energie is samen met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening het bevoegd gezag voor de ruimtelijke procedure. Voorstel is PS met bijgevoegde brief hierover te informeren.

10.e **Ruimte/Leefomgeving: Ingekomen brief Verhuizing ICT kunstmestfabriek (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.f **Ruimte/Leefomgeving: Ingekomen brief Verhuizing ICT kunstmestfabriek (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.g **Ruimte/Wonen: Aanvraag ontheffing Broekermeerdijk 16 (ABC) Waterland (C-agenda commissie Ruimte)**

Op 2 november 2021 hebben GS de 'Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is in een brief aan de betreffende gemeenten een positieve grondhouding aangekondigd om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het voorliggende bouwplan voor Broekermeerdijk 16, 16 A, B en C in Waterland voldoet daar aan.

10.h **Ruimte/Wonen: Ontheffingsverzoek Amsteldijk Noord 17 Amstelveen (C-agenda commissie Ruimte)**

De gemeente Amstelveen heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van twee woningen aan de Amsteldijk Noord 17 te Amstelveen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

10.i **Ruimte: Aanbevelingsbrief College van B&W Wijdemeren d.d. 30-03-2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.j **Ruimte: Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk (C-agenda commissie Ruimte)**

10.k **Ruimte: Aanwijzing stimuleringsgebied Zon Hoofdweg te Haarlemmermeer (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Het college van B&W van Haarlemmermeer heeft Gedeputeerde Staten verzocht om de procedure te starten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied zonne-energie aan de Hoofdweg ten noorden van Hoofddorp. Na het doorlopen van deze procedure hebben Gedeputeerde Staten besloten om dit stimuleringsgebied aan te wijzen, het als werkingsgebied van artikel 6.4 van bijlage 11 bij de OVNH2022 toe te voegen en het samen met de stukken van

de Wijzigingwerkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II in ontwerp ter inzage te leggen.

10.l **Ruimte: Aanwijzing stimuleringsgebied Zon Vijfhuizerweg te Hoofddorp (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Het college van B&W van Haarlemmermeer heeft Gedeputeerde Staten verzocht om de procedure te starten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied zonne-energie aan de Vijfhuizerweg ten noorden van Hoofddorp.
Gedeputeerde Staten hebben kennis genomen van dit verzoek en besloten om dit stimuleringsgebied als werkingsgebied van artikel 6.4 van bijlage 11 bij de OVNH2022 toe te voegen en het samen met de stukken van de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II in ontwerp ter inzage te leggen.

10.m **Ruimte: Brief aan PS, Rijk gemeenten en waterschappen ruimtelijk voorstel en ruimtelijk arrangement (C-agenda commissie Ruimte)**

Op 12 december 2022 heeft de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) het provinciaal startpakket voor de fysieke leefomgeving aan de provincies gestuurd. Het Rijk vraagt hierin de provincies met een ruimtelijk voorstel te komen dat zicht geeft op wat ruimtelijk mogelijk en realiseerbaar is gezien de grote opgaven die er zijn op onder andere het gebied van wonen, klimaat en natuur. Het voorstel is de opmaat naar twaalf ruimtelijke arrangementen waarin het Rijk met elke provincie wederkerige afspraken maakt over de uitvoering van de opgaven. GS informeren met deze brieven de gemeenten en waterschappen van Noord-Holland, PS en het ministerie van BZK over de aanpak hiervan door de provincie.

10.n **Ruimte: Brief van belangenvereniging Bewoners Hemkade en P.Ghijsenlaan e.o. (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.o **Ruimte: Ingekomen brief Gemeente Oostzaan over Woonunits voor Oekraïners in Het Twiske (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.p **Ruimte: Ingekomen mail Dorpsraad Zwaagdijk-West en werkgroep BWH 7676A, aandacht voor Zwaagdijk-West (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.q **Ruimte: Ingekomen mail InRetail en Amsterdam City: Juist nu blijven werken aan vitale en toekomstige binnensteden, wijkwinkelcentra en dorpskernen Noord-Holland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.r **Ruimte: Ingekomen mail Zorgen en bezwaren tegen grootschalige arbeidsmigranten huisvesting aan Dwarsweg 18 te De Kwakel, gemeente Uithoorn (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.s **Ruimte: Jaarverslag 2022 Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.t **Ruimte: Ontheffingsverzoek Hornweg 246 Aalsmeer (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De gemeente Aalsmeer heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de bouw van een woning aan de Hornweg 246 te Aalsmeer. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

10.u **Ruimte: Ontheffingsverzoek Noordereinde 249 's-Graveland, gemeente Wijdemeren (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De gemeente Wijdemeren heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van drie woningen aan het Noordereinde 249 te 's-Graveland. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

10.v **Ruimte: Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

Binnen de regio Schiphol gaan vier ministeries, vier betrokken provincies, waaronder Noord-Holland, en 56 gemeenten met elkaar uitwerken hoe ze de ruimtelijke opgaven in regio willen invullen. Het doel is om een impuls te geven aan de kwaliteit van de leefomgeving. Dit wordt gedaan onder de naam NOVEX regio Schiphol. Rijk en regio hebben vrijdag 23 juni 2023 het Ontwikkelperspectief voor NOVEX Schipholregio gepresenteerd. Het Ontwikkelperspectief geeft informatie om te komen tot een Uitvoeringsagenda binnen de NOVEX Schipholregio, welke dit najaar wordt opgeleverd.

10.w **Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-I (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

GS stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I en de Nota van beantwoording vast. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen en zijn besproken met PS. In deze

ronde gaat het om wijzigingen in onder meer het Natuurnetwerk Nederland, het Bijzonder Provinciaal Landschap en Provinciale Wegen.

10.x **Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II (ontwerp) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van de werkingsgebieden en de bijlagen van de Omgevingsverordening Noord-Holland in ontwerp vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Landelijk Gebied, Glastuinbouwconcentratiegebied en Cultureel Erfgoed. De voorgenomen wijzigingen worden van 22 juni t/m 2 augustus 2023 ter inzage gelegd, waarna GS een definitief besluit nemen.

10.y **Omgevingsverordening en Milieu: Brief ontgassen en de omgevingswet (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.z **Omgevingsverordening en Milieu: Brief ontgassen en de omgevingswet (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.z.1 **Omgevingsverordening: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2020 & OV NH2022 ronde 2023-I (ontwerp) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening Noord-Holland in ontwerp vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland en het Landelijk Gebied. De voorgenomen wijzigingen worden ter inzage gelegd waarna GS een definitief besluit nemen.

10.z.2 **Ruimte: Probleemlocaties in dorpslinten (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.z.3 **Ruimte/Wonen: Ontheffing gemeente Texel voor tijdelijke flexwoningen (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.z.4 **Omgevingsverordening: Kopie brief aan GS zienswijze tweede herziening omgevingsverordening (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

11 **C-agenda Wonen**

11.a **Wonen/Recreatie: Ingekomen brief BelangenVereniging Vrij Wonen (BVVW) over transformatie recreatieparken naar o.a. woonparken (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

11.b **Wonen: Bijdrage Flexibele schil woningbouw 2023 2024 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Het Rijk heeft subsidie beschikbaar gesteld voor cofinanciering van Flexpools. Voor iedere provincie is een bedrag gereserveerd en ruim € 6,6 miljoen is hiervoor in november 2022 toegekend aan de provincie Noord-Holland. Het Rijk stelt als voorwaarde dat de provincies en gemeenten hier zelf een gelijke bijdrage aan leveren. GS hebben besloten hier een eigen bijdrage voor te leveren van € 3,4 miljoen, te dekken uit de reserve woningbouw. De overige dekking komt vanuit de gemeenten.

11.c **Wonen: Brief namens portefeuillehouders Wonen regio Zaanstreek-Waterland (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)**

11.d **Wonen: Brief van werkgroep BWH76/76A over ontwikkelingen Balkweiterhoek 76/76A(C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

11.e **Wonen: Cooplink, Geef wooncoöperaties een kans in Noord-Holland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

11.f **Wonen: Ontheffingsverzoek gemeente Heemstede t.b.v. tijdelijke woonunits statushouders en vluchtelingen, Heemstede (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

GS verlenen een ontheffing van artikel 6.3, 6.4, 6.9 en 6.46 van de omgevingsverordening aan de gemeente Heemstede ten behoeve van tijdelijke huisvesting voor statushouders en Oekraïense vluchtelingen voor de periode van 10 jaar op de parkeerplaats naast Oude Slot.

11.g **Wonen: OPROEP Stimuleer en versnel coöperatieve woonvormen (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

11.h **Wonen: Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

In de Woondeals Woningbouw 2022-2030, die tussen het Rijk, provincies en regio's worden gesloten, worden per regio afspraken gemaakt over de woningbouwopgave. Hierin worden ook (proces)afspraken gemaakt over flex-

en transformatiewoningen. In deze Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA is een uitwerking van deze (proces)afspraken opgenomen. Deze afspraken gaan over het versneld realiseren van flexwoningen om woningzoekenden tijdelijk een flexibele woonvorm te bieden. Deze overeenkomst wordt aangegaan door het Rijk, deelnemende MRA-gemeenten en de provincies Noord-Holland en Flevoland.

**11.i Wonen: Vereniging Eigen Huis: wat verwachten huiseigenaren in de provincie Noord-Holland van het nieuwe provinciebestuur? (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

**11.j Wonen: Voortgang inzet provinciaal eigendom voor huisvesting statushouders (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

Gedeputeerde Staten hebben in september 2021 uitgesproken te onderzoeken op welke manier het provinciaal onroerend goed kan bijdragen aan de crisis in de asielopvang. Vanwege de aard van het provinciaal onroerend goed wordt met name gekeken naar de (tijdelijke) huisvesting van spoedzoekers, waaronder statushouders. Via bijgaande brief worden Provinciale Staten geïnformeerd over de voortgang. Daarnaast worden de bewoners van Zwaagdijk-West specifiek geïnformeerd over de voortgang van het haalbaarheidsonderzoek voor flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West.

**11.k Wonen: Woo-besluit huisvesting statushouders (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De Wet open overheid (Woo) regelt het recht op informatie van de overheid. Overheidsinformatie is meestal openbaar, maar de Woo kent een aantal gevallen waarin de gevraagde informatie niet openbaar kan worden gemaakt. Meer over de Woo is te vinden op www.noord-holland.nl/woo.

**11.l Wonen: Woondeals NHN en MRA (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De woningnood is hoog en de betaalbaarheid van het wonen staat onder druk. Daarom ondertekenen wij, als één van de partners, de Woondeal Noord-Holland Noord en de Woondeal Metropoolregio Amsterdam. In deze Woondeals staan afspraken over de verdeling van de provinciale woningbouwopgave, kwalitatieve uitgangspunten én invulling van de randvoorwaarden die nodig zijn om de ambitieuze woningbouwdoelstelling samen met Rijk, gemeenten, woningcorporaties en marktpartijen te kunnen realiseren. Zo dragen wij bij aan

het terugdringen van de woningnood en het realiseren van meer sociale en betaalbare woningen in de periode 2022 tot en met 2030.

11.m **Wonen: Brief fracties gemeenteraad Oostzaan inzake Locatie tijdelijke woningen Oekraïners Oostzaan (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)**

12 **C-agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid (inclusief luchtvaart)**

12.a **Bereikbaarheid/Zeehavens: Samenwerkingsovereenkomst met Den Helder t.b.v. volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet (C-agenda commissie n.t.b.)**

In 2022 werd duidelijk dat de Koopvaarderschutssluis in Den Helder tijdens de renovatie niet gesloten hoeft te worden. Een omvaarroute via het Boerenverdriet is om deze reden niet nodig. Een tweede volwaardige vaarroute in Den Helder is echter wel gewenst, om toename van (recreatief) vaarverkeer door ontwikkeling van het Maritiem Cluster te kunnen opvangen. Daarom gaat de provincie een nieuwe overeenkomst aan met de gemeente waarin de vernieuwde gezamenlijke doelstelling is vastgelegd. Dit onder voorbehoud van besluitvorming in PS en de Raad over de herbestemming van de eerder toegekende financiële middelen.

12.b **Bereikbaarheid: Brief GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland inzake Bereikbaarheid Kust (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.c **Bereikbaarheid: Ingekomen mail HSL Lelylijn van nationaal en zeker ook Amsterdams belang (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.d **Bereikbaarheid: Kustbus 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De gemeenten Bergen, Castricum, Schagen en Den Helder zullen deze zomer zelf opdracht gaan geven aan touringcarbedrijven om bussen in te zetten, en daardoor de kustgebieden beter bereikbaar te maken. De provincie werkt samen met de gemeenten aan een goede bereikbaarheid van de kust en wil deze trajecten ondersteunen door een tegemoetkoming te doen in de kosten.

12.e **Bereikbaarheid: Regionale Samenwerking Zuid-Kennemerland, presentatie bereikbaarheid kust radenbijeenkomst 7 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.f **Bereikbaarheid: Uitkomsten Regionale bijeenkomst Bewegen tussen duin, bollen en polder van 2 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.g **Luchtvaart: BRS zienswijze Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Van 23 december 2022 tot en met 5 februari 2023 liep er een openbare consultatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023. Deze regeling is bedoeld om woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol te voorzien van geluidwerende maatregelen. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke BRS zienswijze in te dienen.

12.h **Mobiliteit/Ruimte: Selectie projecten budget ketenreis OV-fonds (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

In september 2021 hebben GS besloten om 2 miljoen euro vanuit het OV fonds te reserveren voor maatregelen in Noord-Holland Noord (het gebied boven het Noordzeekanaal), naar aanleiding van de vraag van NS om gezamenlijk 4 miljoen euro te reserveren voor ketenmobiliteit. Het gaat om fysieke maatregelen die de bereikbaarheid van het OV, goede overstapmogelijkheden (trein, bus, fiets) en stationsomgevingen helpen verbeteren. Samen met NS (die eveneens 2 miljoen investeren) en in afstemming met de betrokken gemeenten en ProRail is een lijst opgesteld van projecten die nu voldoende zijn uitgewerkt om een concrete financiële bijdrage aan toe te kennen.

12.i **Mobiliteit: Bediening van sluizen (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

In 2017 is door GS een voorstel aangenomen om de Roskamsluis (en te zijner tijd de Molenkolksluis en de Braaksluis) door de vaarweggebruikers bedienbaar te maken. Tijdens het voorbereiden van de implementatie hiervan leidden nieuwe inzichten tot een tegengesteld advies.

12.j **Mobiliteit: Brief aan PS over stand van zaken Uitvoering Motie 256-2022 (Reclameafspraken aanpassen) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.k **Mobiliteit: Brief met factsheet Tour de Force (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.l **Mobiliteit: Brief Rover NHN dienstregeling lijn Den Helder-Alkmaar-Haarlem (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.m **Mobiliteit: Brief Veilig Verkeer Nederland over verkeersveiligheid in coalitieakkoorden (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

12.n **Mobiliteit: Fietsberaad nieuwbrief (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

U kunt zelf een abonnement nemen op de tweewekelijkse nieuwsbrief bij www.fietsberaad.nl

12.o **Mobiliteit: Fietsbrug Leidsevaart N208 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De provincie Noord-Holland wil een fietspad aanleggen tussen het Coornhert Lyceum en de Leidsevaartweg in Haarlem met een fietsbrug over de Leidsevaart. Deze fietsroute verbetert de verkeersveiligheid voor met name fietsende scholieren.

12.p **Mobiliteit: Fietsersbond, opname en links webinar 7 juni 19.30 uur (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.q **Mobiliteit: Gunning concessie beheer Oplaadobjecten 2023-2029 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de voorlopige gunning 'Concessie beheer Oplaadpalen 2023-2029' aan ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.

12.r **Mobiliteit: ingekomen brief ANWB met uitnodiging voor kennismaking (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.s **Mobiliteit: Ingekomen mail Fietsplatform over passage coalitieakkoord fietsen landelijk gebied (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.t **Mobiliteit: Ingekomen mail over aanrijding bij De Woeste Hoogte (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)**

12.u **Mobiliteit: ingekomen mail Rover over OV in coalitieakkoord Noord-Holland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.v **Mobiliteit: IPO BAC Mobiliteit Agenda 22 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.w **Mobiliteit: Ondertekening intentieovereenkomst N239-N240 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Het verkeer tussen de A7 en Medemblik is de afgelopen jaren flink toegenomen. Om de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid te verbeteren wil de provincie de N239 (Dijkweg – Westerzeedijk) bij de Agriport en de N240 (Markerwaardweg) bij Medemblik op een aantal plekken aanpassen. De provincie werkt daarvoor samen met Rijkswaterstaat en de gemeenten Hollands Kroon en Medemblik.

12.x **Mobiliteit: Realisatieovereenkomst HOV Westtangent deelproject vervangen 'Oude Haagse brug' (C-agenda commissie Ruimte)**

De gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, Schiphol Commercial B.V. en de provincie Noord-Holland werken samen aan het vervangen van de Oude Haagse burg. De brug wordt vervangen in het kader van het project HOV Westtangent. De HOV Westtangent is een snelle busverbinding tussen Amsterdam Sloterdijk en Schiphol. Voor de realisatie van de brug gaan de partijen een overeenkomst met elkaar aan waarin afspraken over de bouw, financiële bijdragen, onderhoud en organisatie worden vastgelegd.

12.y **Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Westfriesland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Samen met de zeven Westfriese gemeenten is een Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) opgesteld, waarin wij de maatregelen hebben gebundeld die wij de komende periode gezamenlijk gaan oppakken op het gebied van mobiliteit. De regionale agenda is een belangrijke stap in het slimmer samenwerken door scherpere keuzes en prioriteitstelling. Met deze werkagenda wordt uitvoering gegeven aan het Perspectief Mobiliteit, dat op 13 september 2021 is vastgesteld in Provinciale Staten.

12.z **Mobiliteit: Regionale bijeenkomst 'Bewegen tussen duin, bollen en polder' 2 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.z.1 **Mobiliteit: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof politieke werkgroep POLIS in Stockholm (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

POLIS is een vooraanstaand netwerk van Europese steden en regio's, die samen oplossingen creëren om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken onder andere door toepassing van innovatieve technologieën en gezamenlijke beïnvloeding van het Europese mobiliteitsbeleid. De provincie Noord-Holland

is lid van dit netwerk en op ambtelijk niveau actief in verschillende werkgroepen. Gedeputeerde Olthof is lid van de politieke werkgroep van POLIS en is door de directeur van POLIS en de wethouder Mobiliteit en Stedelijke Ontwikkeling van Stockholm uitgenodigd voor de volgende politieke werkgroep in Stockholm. Deze wordt gecombineerd met een Leadership Summit en vindt plaats op 8 en 9 juni 2023.

12.z.2 **Mobiliteit: Staat van de Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in opdracht van de Provincie Noord-Holland samen met Vervoerregio Amsterdam de Staat van de Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 geschreven. In dit rapport analyseert SWOV de recente ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

12.z.3 **Mobiliteit: Stand van zaken project HOV Noordwijk-Schiphol (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Voor een goede bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek komt er een HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. De provincie Noord-Holland heeft daarvoor samen met de omgeving een ontwerp voor een nieuwe HOV-brug en een nieuwe busbaan gemaakt. Er zijn nog nieuwe stikstofberekeningen nodig en er moeten nog enkele ecologische onderzoeken uitgevoerd worden. Daarna kunnen belanghebbenden eind dit jaar reageren op de plannen en ontwerpen. Gedeputeerde Staten sturen een brief naar Provinciale Staten over de stand van zaken van het project. In deze brief wordt onder andere de planning van het Provinciaal Inpassingsplan toegelicht. Ook wordt er een nieuwsbericht aan de belanghebbenden van het project gestuurd.

12.z.4 **Mobiliteit: Uitvoeringsregeling Verkeersveilige Uitwegen 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De provincie stelt vanuit de subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen 2023 €822.000,- beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 80km/h. De subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen is bedoeld om perceeleigenaren aan provinciale wegen te stimuleren de erfaansluitingen op de weg veiliger in te richten. Dat kan door het verwijderen van uitwegen, het samenvoegen van uitwegen of het veiliger vormgeven van uitwegen.

12.z.5 **Mobiliteit: Urgentieconferentie NOVB, TVOV 2023 en vertraagde instroom ZE-bussen in Gooi en Vechtstreek (C-agenda Ruimte)**

Het college van Gedeputeerde Staten informeert Provinciale Staten over de resultaten van de urgentieconferentie van het bestuurlijk Nationaal OV Beraad, de aanvragen voor de Transitievergoeding OV 2023 en de vertraagde instroom van Zero Emissiebussen in de concessie Gooi en Vechtstreek.

12.z.6 **Mobiliteit: Vaststellen definitieve voorkeursvariant Guisweg (C-agenda commissie Ruimte)**

n.v.t.

12.z.7 **Mobiliteit: Verkennen mobiliteitsopgaven in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer (C-agenda commissie Ruimte)**

Op 16 februari 2023 hebben bestuurders van de provincies Zuid- en Noord-Holland, gemeenten aan beide zijden van de Ringvaart, Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam uitgesproken om gezamenlijk de knelpunten en oplossingsrichtingen van de mobiliteitsopgaven in het grensgebied van Noordelijke Duin en Bollenstreek en Haarlemmermeer te gaan verkennen. Nut en noodzaak hiervan is door alle bestuurders onderstreept.

12.z.8 **Mobiliteit: Verzoek ontwikkelplan, regie en ondersteuning pontverbindigen en oevergemeenten (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)**

12.z.9 **Mobiliteit: Voorwaarden gezamenlijk oplaadinfrastructuur MRA-E 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Met dit besluit stellen Gedeputeerde Staten de geactualiseerde Voorwaarden gezamenlijke Oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023 vast. Het projectbureau MRA-Elektrisch heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren. Dit gebeurt voornamelijk door het aanbesteden en aangaan van concessieovereenkomsten met marktpartijen om de publieke oplaadpaalinfrastructuur te verbeteren. Gemeenten kunnen zich met deze voorwaarden aansluiten bij een concessieovereenkomst en vervolgens onder begeleiding van het projectbureau laadpalen in de openbare ruimte laten plaatsen.

12.z.10 **Mobilteit: Ingekomen mail felicitaties Transport en Logistiek Nederland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.z.11 **Natuur/Bereikbaarheid: Brief Fietsersbond Fietsplatform NTFU ANWB aan GS bedreigingen natuurbeleid fietspaden (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023 & Natuur 18-09-2023)**

12.z.13 **Luchtvaart/Schiphol: Bestuur Regio Schiphol (BRS) zienswijze Balanced Approach Schiphol (C-agenda commissie n.t.b.)**

Tot en met 15 juni 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Balanced Approach Schiphol. De Balanced Approach Schiphol bestaat uit combinaties van mogelijke maatregelen die erop gericht zijn het op uiterlijk 1 november 2024 te behalen geluidsdoel voor Schiphol te realiseren. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.

12.z.14 **Luchtvaart/Schiphol: BRS Zienswijze op Regeling transitie CROS-MRS (C-agenda commissie nader te bepalen)**

Tot en met 27 maart 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Regeling transitie CROS-MRS (Maatschappelijke Raad Schiphol) en de toelichting. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), het samenwerkingsverband van de regionale overheden in de Schipholregio, heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

12.z.15 **Luchtvaart/Schiphol: BRS Zienswijze Experimenteerregeling Schiphol (C-agenda commissie ruimte 11-09-2023)**

Tot en met 23 februari 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Experimenteerregeling Schiphol. Deze regeling is bedoeld om geluidsoverlast aan te pakken door het preferent vliegen (voorkeur) te combineren met het gebruik van handhavingspunten (regelgeving). De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.

12.z.16 **Infrastructuur: Extra financiële bijdrage Guisweg Zaanstad (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De kosten voor het realiseren van het voorlopige voorkeursalternatief voor de aanpak van de spoorwegovergang Guisweg in Zaanstad vallen hoger uit dan aanvankelijk geraamd. Omvangrijke bezuinigingen zijn niet mogelijk zonder de kern van het project aan te tasten. Er is daarom van de financierende partijen een extra bijdrage nodig. De extra bijdrage van de provincie is bedoeld voor de ontwikkeling van knooppunt Zaandijk Zaanse Schans.

12.z.17 **Luchtvaart: BRS zienswijze op wijziging Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

Tot en met 16 augustus 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de voorgenomen wijziging in de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol. Met de wijziging wordt geprobeerd geluidshinder voor omwonenden van Schiphol te beperken door oudere, meer lawaaiige vliegtuigen te weren. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.

12.z.18 **Mobiliteit: Brief raad Bloemendaal fietspad Kattendel (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

12.z.19 **Mobiliteit: Brief bewoners Heiloo Waarom de Kaalweg open moet blijven (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

12.z.20 **Mobiliteit: Brief Waarom de Kaalweg open moet blijven (C-agenda ruimte 11-09-2023)**

13 **C-agenda Algemeen**

13.a **Algemeen: Portefeuilleverdeling college van Gedeputeerde Staten 2023-2027 (C-agenda alle commissies)**

In de vergadering van Provinciale Staten van 17 juli 2023 zijn de leden van het college van Gedeputeerde Staten 2023-2027 benoemd. Het nieuwe college heeft een besluit genomen over de onderlinge taakverdeling.

13.b **Algemeen: Verdeling verbonden partijen 2023 (C-agenda alle commissies)**

Het nieuw aangetreden college van Gedeputeerde Staten heeft de provinciale verbonden partijen verdeeld. De verbonden partijen bestaan uit vennootschappen, gemeenschappelijke regelingen, stichtingen en verenigingen. De verbonden partijen zijn toegedeeld aan de gedeputeerde die de beleidsinhoudelijke portefeuille heeft die overeenkomt met de activiteiten van de verbonden partij. Provinciale Staten worden per brief geïnformeerd over de verdeling.

13.c **Financiën: Informatiebrief PS nieuwe opzet begroting (betrekken bij begroting 2024)**

13.d **MRA: Maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht (C-agenda alle commissies, commissie Bestuur 18-09-2023)**

13.e **MRA: Termijnagenda 2023 en bijbehorende nota van beantwoording (C-agenda alle commissies)**

Na de AV van november 2022 is de concept Termijnagenda 2023 conform het advies van de MRA Raadtafel verzonden naar alle deelnemers en hun raden en Staten. Met als doel om wensen en opvattingen op te halen, die in de Algemene Vergadering van 24 maart zijn besproken. In onderstaande notitie is een overzicht gegeven van alle ingekomen wensen en opvattingen zoals deze zijn besproken in de Algemene Vergadering van 24 maart 2023.

13.f **MRA: Brief zomerreces MRA Agenda 2024-2028 (C-agenda Commissie Bestuur Leidend)**

13.g.1 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 68 (C-agenda alle commissies)**

13.g.2 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht- editie 69 (C-agenda alle commissies)**

13.g.3 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 70 (C-agenda alle commissies)**

13.g.4 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 71 (C-agenda alle commissies)**

13.g.5 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 72 (C-agenda alle commissies)**

13.g.6 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 73 (C-agenda alle commissies)**

14 **Sluiting**

**Verslag concept**
**Interim-Statencommissie**

| | | |
|---|---|---|
| Datum | : | 11 september 2023 |
| Commissievoorzitter (plv.) | : | Mevr. M. Poot |
| Commissiegriffier | : | Mevr. S. Neeskens |
| Telefoonnummer/e-mail | : | neeskenss@noord-holland.nl |

**Aanwezig:**

| | | |
|---|---|---|
| Commissievoorzitter | | Statenlid M. Poot |
| Commissiegriffier | | Mw. S. Neeskens |
| Leden van de commissie | BBB | mw. A. Den Boer, dhr. R. Nijkamp, dhr. V. Valk |
| | GL | Statenlid W. Freeman |
| | VVD | dhr. J. Boer, dhr. J. Van Gilse |
| | D66 | mw. L. Berkvens, dhr. E. Kanik, |
| | PvdA | mw. G. De Boer, dhr. C. Vonk |
| | PVV | dhr. D. De Moel |
| | SP | mw. H. Bouhlel |
| | CDA | dhr. S. Dijk |
| | JA21 | dhr. D. Van den Berg, dhr. I. Mantel, dhr. R. Broertjes |
| | PvdD | Statenlid J. Hollebeek, M. Hanou |
| | ChristenUnie | mw. Y. Buit, dhr. M. Klein |
| | Volt | dhr. B. Bonekamp |
| | 50PLUS | dhr. H. Stulemeijer |
| | FvD | mw. C. Middelkoop |
| College van GS | | dhr. **Olthof**, dhr. J. Beemsterboer, dhr. Van Dijk en mw. Rommel |
| Afwezig | GL | Statenlid N. van der Waart |
| | PVV | dhr. M. Deen |
| | CDA | mw. W. Koning |
| | 50PLUS | mw. A. van der Helm |
| Notulist | | Notuleerservice Nederland/dhr. J. Goring |

Agenda

0 Technische briefing integraal Meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI)
1 Opening en mededelingen
2 Inspreekhalfuur
3 Vaststelling van de agenda, vaststelling van het vorige verslag M&B 20 en 23 februari

| | |
|---|---|
| | 2023, Lijsten, moties en toezeggingen |
| 4 | A-agenda Algemeen |
| 4.a | Financiën: Tweede begrotingswijziging 2023 (A-agenda alle commissies) |
| 5 | Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten) |
| 6 | B-agenda Wonen |
| 6.a | Openbaarmaking haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West |
| 7 | Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen) |
| 8 | B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling |
| 8.a | Ruimte: Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening |
| 9 | Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling) |
| 10 | Sluiting |

## 1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om *19.30 uur* en heet alle aanwezigen welkom, zowel in de Statenzaal als thuis. Zij meldt dat de spreektijd van deze vergadering is bepaald op drie uur. De eindtijd is derhalve vastgesteld op 22.30 uur. Tevens meldt zij dat de uitloopavond is bepaald op donderdag 14 september a.s. Dan is er – in aanwezigheid van de commissie Bestuur – een technische briefing en een interactieve sessie over het ruimtelijk voorstel en Novex.
In antwoord op een vraag van statenlid **Hollebeek** (PvdD) antwoordt de **voorzitter** dat er per fractie slechts twee vertegenwoordigers mogen deelnemen aan de uitloopavondvergadering. Na de constatering dat er voldoende quorum aanwezig is, meldt de **voorzitter** dat er een achttal rondvragen is aangemeld. Zij noemt de namen van de vragenstellers, de respectievelijke onderwerpen en de daarbij betrokken gedeputeerden.
Naar aanleiding hiervan maakt de heer **Boer** (VVD) de opmerking dat de VVD samen met JA21 vragen heeft gesteld over de N307 en daarna heeft JA21 zelf nog vragen gesteld over het HOV-traject.
Ten aanzien van de insprekers zegt de **voorzitter** dat er zich zes insprekers hebben gemeld. Vijf daarvan maken gebruik van het inspreekhalfuur en de zesde spreekt in bij agendapunt 6.a betreffende Zwaagdijk-West.

## 2 Inspreekhalfuur

*De heer **Pos** betreffende doorfietsroute in Haarlemse wijk Krim*

De heer **Pos** spreekt in over de doorfietsroute Lodewijk van Deijssellaan in de Haarlemse wijk Krim. Hij legt uit dat deze laan ooit bedoeld was als onderdeel van het provinciale doorfietsroutenetwerk dat o.a. Heemstede met Heemskerk zou verbinden. Vanwege weerstand onder de bevolking van Santpoort zijn inmiddels echter twee parallelle doorfietsroutes gerealiseerd van Velsen door Bloemendaal/Overveen naar Heemstede. Hierdoor is het nut van de Lodewijk van Deijssellaan als onderdeel van een fietsverbinding tussen Heemskerk en Heemstede komen te vervallen. Daarom vraagt de heer **Pos** aan de commissie om het fietsnetwerk te evalueren en samen met de gemeenten Haarlem en Velsen te concluderen dat het Van Deijssellaantraject geen beoogd onderdeel meer vormt van een provinciaal fietsnetwerk maar een gemeentelijk project is. Deze omslag biedt kansen om daar maatregelen te treffen die vanuit gemeentelijk perspectief de fietsveiligheid verbeteren. Voorts levert dit financiële besparingen voor de provincie én het voorkomt onrust in de wijk Krim.

*Vragen uit de commissie*

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt welk effect de provinciale plannen hebben op de verkeersveiligheid. De heer **Pos** zegt dat deze verslechtert. Op een traject van minder dan twee kilometer zal er immers sprake zijn van zeven verschillend uitgevoerde fietstracé's. Daarnaast zal de ruimte voor voetgangers afnemen.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt naar de precieze zorgen van de heer **Pos**. Zijn die ook van financiële aard?
De heer **Pos** zet grote vraagtekens bij de uitvoeringskosten. Deze worden nu geschat op vier miljoen euro terwijl die aanvankelijk € 350.000, -- bedroegen. Voorts merkt hij op dat de gemeente Haarlem op eigen initiatief een onderdeel heeft toegevoegd aan het tracé.

De heer **Boer** (VVD) wil weten of de genoemde parallelle fietsroutes door de betrokken gemeenten ook als doorfietsroutes worden beschouwd.
De heer **Pos** zegt dat er vanuit het noorden geen aansluiting is op de Lodewijk van Deijssellaan.

Statenlid **Hanou** (PvdD) vraagt of de heer **Pos** de Lodewijk van Deijssellaan momenteel als veilig beschouwt.
De heer **Pos** antwoordt dat de laan ooit is ingericht als deels éénrichtings- en deels tweerichtingsverkeerweg. Bewoners hebben daar grote vraagtekens bijgezet. In het nieuwe ontwerp zal er sprake zijn van een éénrichtingsweg voor auto's en de bewoners appreciëren dat.

*De heer **Edixhoven** betreffende Oostflank Purmerend*

De heer **Edixhoven** spreekt op persoonlijke titel over de bouwplannen Oostflank Purmerend en kap Purmerbos. Hij zegt dat in 2020 een inventarisatie betreffende de Purmer is aangeboden aan de drie gemeenten die zeggenschap hebben over deze polder. Eén conclusie daarin luidde dat de Purmer m.u.v. de Golfbaan en de Purmer Zuid/Zuid niet moet dienen als bouwlocatie. Er is toen besloten om een gebiedsvisie op te stellen. In mei 2023 blijkt echter uit de gepresenteerde visie dat de Oostflank, die aanvankelijk bestond uit de 140 ha. grote Golfbaan, als bouwlocatie is opgerekt. Het 260 ha. tellende Purmerbos – onderdeel van Natuur Netwerk Nederland – valt daar nu ook onder. Daarmee is het laatste buitengebied dat het volgebouwde Purmerend rijk is, ontwikkellocatie geworden. Dit is een ongewenste ontwikkeling die bovendien volstrekt onnodig is. De gemeente kan namelijk voldoen aan haar woningbouwopgave door middel van binnenstedelijke bouw. Daarvoor is zelfs het opofferen van de binnenstedelijke golfbaan niet nodig.
Hij sluit af met de mededeling dat **Eveline Hoedemaeker** van stichting 'Behoud Purmerbos', cijfermatig zal onderbouwen waarom buitenstedelijk gebied niet aangetast hoeft te worden.

*Mevrouw **Hoedemaeker** betreffende Purmerbos*

Mevrouw **Hoedemaeker** van Behoud Purmerbos becijfert aan de hand van de indicatieve woningbehoefte van de provincie, de woningbouwmonitor van de gemeente en de woningaantallen, dat er tot 2050 iets meer dan 2000 woningen gebouwd moeten worden in Purmerend. Zij zegt dat dit aantal makkelijk binnenstedelijk gerealiseerd kan worden. Als voorbeeldlocatie noemt zij het voormalige bedrijventerrein De Koog. De bouw van 1200 woningen staat hier gepland maar volgens de Metropoolregio is er ruimte voor 3000 tot 3500 woningen. Vanwege de uitzonderlijke geschiktheid van deze locatie, vallen de realisatiekosten per woning hier € 50.000, -- lager uit dan in de Oostflank.
Mevrouw **Hoedemaeker** vraagt de provincie om te voorkomen dat het plan doorgaat. Door dit plan komt de leefbaarheid nog verder onder druk te staan en worden Purmerend en de regio beroofd

van een hoogstnoodzakelijk groen uitloopgebied.

*Vragen uit de commissie*

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of de metropoolregio óf de gemeente Purmerend verantwoordelijk is voor dit plan en welke afspraken er gemaakt zijn.
Mevrouw **Hoedemaeker** zegt dat zij de metropoolregio Amsterdam noemde omdat deze, na onderzoek, aangeeft dat er een groter aantal woningen, dan door gemeente Purmerend genoemd, in de Koog gebouwd kan worden.

Statenlid **Hanou** (PvdD) wil weten hoeveel woningen gepland staan in de Oostflank en wie grondeigenaar is: de gemeente of particulier bezit?
Mevrouw **Hoedemaeker** antwoordt dat er 2900 woningen gepland staan voor de Oostflank. Er wordt echter in alle publicaties gesproken over de realisatie van 5000 woningen. Een klein weiland is eigendom van de gemeente en Staasbosbeheer bezit de rest. Van het golfterrein is onbekend of het reeds verkocht is aan een projectontwikkelaar.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt naar de noodzaak die de gemeente noemt voor deze plannen en de waarde die behoud van het Purmerbos rechtvaardigt.
Mevrouw **Hoedemaeker** antwoordt dat de gemeente geen concreet antwoord geeft op de vraag naar de noodzaak van hun plannen. Zij verwijst naar de inbreng van inspreker **Boersma** voor het antwoord op de vraag over de waarde van het bos.

*De heer Boersma betreffende Purmerbos*

De heer **Boersma** spreekt in namens het IVN, afdeling Waterland en benoemt vele aspecten die het Purmerbos tot een waardevol gebied maken. Zo is er o.a. sprake van een uniek nat kleibos dat zich als een ecologisch geheel heeft ontwikkeld. Er huizen vele soorten broedvogels, zoogdieren en insecten. Bebouwing van het bos betekent achteruitgang van de reeds onder druk staande biodiversiteit. Het bos is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland: een netwerk waarvan de provincie juist beoogt om het uit te breiden. Het jaarlijks aantal bezoekers van ca. 1 miljoen illustreert hoe belangrijk de natuur is voor het welzijn en de gezondheid van mensen. Het grote aantal ondertekenaars van de petitie tot behoud van het Purmerbos is daar ook een bewijs van.
De heer **Boersma** vraagt aan de commissie om de gemeente Purmerend te laten inzien dat het met dit plan natuur vernietigt terwijl er voldoende alternatieve locaties zijn voor woningbouw.

*Vragen uit de commissie*

Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt naar de rol van Staatsbosbeheer in dit plan.
De heer **Boersma** zegt dat Staatsbosbeheer van de provincie Noord-Holland onvoldoende SNL-gelden krijgt voor onderhoud van het Purmerbos. Staatsbosbeheer is daarom genoodzaakt om een deel van het bos te verkopen teneinde het resterend deel daarvan te kunnen onderhouden.

*Mevrouw **Neppelenbroek** betreffende Purmerbos*

Mevrouw **Neppelenbroek** spreekt in namens de stichting 'Behoud Waterland. De essentie van haar inbreng is dat de randstad, bossen van enige omvang nodig heeft voor meerdere

maatschappelijke doelen zoals gezondheid, recreatie, economisch vestigingsklimaat en klimaatadaptatie. De wooncrisis kan opgelost worden, want er zijn immers meer dan genoeg bouwlocaties binnen de bebouwde kom en de bouw van woningen hoeft daar echt niet langer te duren dan daarbuiten. Het Purmerbos is dus niet nodig voor woningbouw.

*Vragen uit de commissie*

Statenlid **Hanou** (PvdD) vraagt wat het dichtstbijzijnde bos is voor Purmerenders indien het Purmerbos verdwijnt.
Mevrouw **Neppelenbroek** ziet geen échte alternatieven voor het Purmerbos.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt waar er eventueel bomen ter compensatie worden bijgeplant. Voorts wil zij weten wat dit voor Purmerenders betekent en of dit uitmondt in een versnipperd natuurgebied.
Mevrouw Neppelenbroek zegt dat niet precies te zeggen valt waar compensatie van gekapt bos zal plaatsvinden.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) wil weten wat door de insprekers beoogd wordt met het gevraagde signaal van de provincie. Welke rol zien zij voor de provincie?
Mevrouw **Neppelenbroek** wijst op het verbod op bouwen in NNN-gebieden. De provincie zou hier strikt aan kunnen vasthouden.

## 3 Vaststelling van de agenda, vaststelling van het vorige verslag M&B 20 en 23 februari 2023, Lijsten, moties en toezeggingen

De commissie stemt in met de agenda. Het verslag van M&B van 20 en 23 februari 2023 wordt vastgesteld. Ook de lijsten van moties en toezeggingen worden vastgesteld.

## 4 A-agenda Algemeen

### 4.a Financiën: Tweede begrotingswijziging 2023

*Eerste termijn Provinciale Staten*

De heer **Klein** (ChristenUnie) is verheugd over de verwachte toename van subsidieaanvragen voor mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheid. Hij staat stil bij de storting van elf miljoen in de reserve 'Havencomplexen', ten behoeve van de volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet en vraagt of dit voldoende is om het geheel te realiseren of dat er sprake is van een eerste bijdrage en er 'later' nog meer geld voor gereserveerd moet worden.
Voorts staat hij stil bij het halen van 2,7 miljoen uit de reserve ter dekking van gestegen kosten van de versterking van Markermeerdijken en vraagt om duidelijkheid. Immers: de provincie is slechts verantwoordelijk voor de 'meekoppelkansen' en niet voor de versterking van de dijken. Hoe kan de provincie dan 'meegezogen' worden in de meerkosten van dit project?

De heer **Vonk** (PvdA) vraagt of minder uitgeven ertoe leidt dat gestelde doelen moeilijker realiseerbaar worden. Tevens wil hij weten of de nieuwe subsidies ov-locaties staand beleid

betreffen of toegevoegd zijn omdat er daarvoor ruimte is ontstaan. Voor het overige stemt hij van harte in met deze begrotingswijziging.

De heer **Bonekamp** (Volt) stelt een drietal vragen. Ten eerste wil hij weten of de actualisatie van bereikbaarheidsprojecten leidt tot het vooruitschuiven van afschrijvingskosten die uiteindelijk toch betaald moeten worden. Voorts vraagt hij of de elf miljoen afkomstig uit de reserve 'uitvoeren mobiliteitsbeleid' en besteed aan havencomplexen, niet uit een post van ruimte en water gehaald moest worden. Daardoor zou voorkomen worden dat er te veel ingeteerd wordt op de reserves voor het mobiliteitsbeleid. Tot slot wil hij weten wat het verschil is tussen de negen miljoen die afkomstig is uit de reserve en bestemd is voor de Zaanbrug en de 2,5 miljoen als gevolg van de bijstelling van de indexering voor deze brug.

De heer **Stulemeijer** (50PLUS) begrijpt dat er 23,1 miljoen uit de Algemene Reserve komt en dat dit aanvaardbaar wordt geacht omdat de voorliggende wijzigingen veroorzaakt worden door incidentele mutaties. Hij wil weten of hij dat goed begrepen heeft.

*De **voorzitter** schorst de vergadering om 20.20 uur.*

*De **voorzitter** heropent de vergadering om 20.25 uur*

De **voorzitter** wijst de commissieleden op de mogelijkheid om technische vragen vooraf te stellen zodat er meer tijd is voor een adequate beantwoording daarvan.

*Beantwoording Gedeputeerde Staten*

Gedeputeerde **Olthof** start met de mededeling dat hij technische vragen het liefst schriftelijk beantwoordt. Daardoor kan hij vragenstellers voorzien van de juiste informatie.
Over de Boerenverdrietsluis zegt hij nadrukkelijk dat met de kennis van nu het opgevoerde bedrag voldoende moet zijn. Kunstwerken als bruggen en sluizen vallen onder mobiliteit en worden derhalve vanuit mobiliteitsgelden gefinancierd.
Tegen de PvdA zegt hij dat het nu naar beneden bijstellen van bedragen, niet betekent dat er minder geïnvesteerd wordt. Hij biedt aan om desgewenst schriftelijk uitleg te geven over dit punt.
Over het verschuiven van afschrijvingen zegt hij dat er een afspraak is dat er pas een jaar na realisatie en activering op de balans, wordt afgeschreven. Hij wijst er tevens op dat opschuiving van aanvang van de afschrijvingstermijn geen invloed heeft op de duur daarvan. Die blijft namelijk ongewijzigd.
De vraag over de Zaanbrug zal hij vanwege de complexiteit schriftelijk beantwoorden.
In antwoord op een vraag van de **voorzitter** zegt hij dat deze beantwoording vóór behandeling van dit punt in de Staten zal geschieden.

Gedeputeerde **Rommel** gaat in op de vraag van de heer **Klein** (ChristenUnie) over de meekoppelkansen voor de Markermeerdijken. Zij verklaart de prijsstijging uit aanvullende wensen van de dijkplaatsen, de fiets- en wandelverbindingen, prijsstijgingen waar de provincie in participeert en niet aftrekbare btw.
Zij kondigt tevens aan dat er een voorstel verwacht mag worden voor de vergroening van de steenbekleding bij Uitdam.

De **voorzitter** concludeert dat dit agendapunt doorgeleid kan worden naar PS van 2 oktober a.s.

## 5 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV knooppunten)

*Rondvraag heer **Kanik** (D66) over de Rover dienstregeling (Den Helder)*

De heer **Kanik** (D66) zegt onaangenaam verrast te zijn door het schrappen van treinen tussen Alkmaar en Amsterdam en het niet meer aansluiten van tien verschillende buslijnen op de trein in Alkmaar. Dit staat alles haaks op de afspraken die o.a. met de NS gemaakt zijn i.h.k.v. het adaptief ontwikkelbeeld Zaan-corridor. Hij heeft daarom een aantal vragen voor de gedeputeerde.
1. Is de gedeputeerde het met D66 eens dat de genoemde ingrepen in strijd zijn met het genoemde ontwikkelbeleid? Zo ja: welke stappen heeft de gedeputeerde gezet en zo neen: waarom niet?
2. Hoe reflecteert de gedeputeerde op deze teruggang in treinbewegingen, gegeven de gemaakte bestuurlijke afspraken?
3. Hoe reflecteert de gedeputeerde op het niet meer terugkeren van de spits-intercity tussen Alkmaar en Haarlem en het daardoor niet meer aansluiten van bussen en wat gaat de gedeputeerde hieraan doen?
4. Hoe denkt de gedeputeerde ambitie te houden in het OV-knooppuntenbeleid in de regio Alkmaar nu de NS teruggaat in treinbewegingen?
5. Hoe denkt de gedeputeerde de ambities uit het coalitieakkoord betreffende het tegengaan van verkeersdrukte, beter benutten van netwerken en verduurzamen van mobiliteit te realiseren in de regio Alkmaar?

*Beantwoording Gedeputeerde Staten*

Gedeputeerde **Olthof** antwoord op vraag 1 dat het college van GS het absoluut eens is met D66. Daarmee is zijns inziens ook vraag 2 beantwoord. Hij vult aan met de opmerking dat GS overvallen is door het besluit van de NS. Een besluit dat afbreuk doet aan de onderlinge samenwerking en gezamenlijke ambitie. Antwoordend op vraag 3 vindt hij het niet terugkeren van de intercity onacceptabel. Hierover heeft hij een gesprek gehad met de regiodirecteur van de NS en samen met andere bestuurlijke belanghebbenden zijn er brieven verstuurd naar de NS. Aan de NS is gevraagd om de genomen besluiten te herzien.
Door in gesprek te blijven met de NS en door middel van 'Noord-Holland Rail', op een andere wijze te kijken naar de verbindingen in Noord-Holland, zegt gedeputeerde **Olthof** de ambitie in het OV-beleid vast te houden.

De heer **Kanik** (D66) vraagt binnen welke termijn de resultaten van de inspanningen van de gedeputeerde bekendgemaakt zullen worden.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit onderwerp vast terugkomt in de komende commissievergaderingen. Indien er daaraan voorafgaand iets te melden valt, zal hij dat middels een brief van GS doen.

*Rondvraag van de heer **Boer** (VVD) over oplaadinfrastructuur*

De heer **Boer** (VVD) verwijst naar recent onderzoek naar tarieven en transparantie bij publieke laadpalen en vraagt:
1. Of GS op de hoogte is van de resultaten van dit onderzoek.
2. Of GS ook vindt dat verminderde transparantie leidt tot een negatiever beeld van elektrisch laden en kan leiden tot vertraging van de transitie naar elektrisch rijden en meer transparantie de positie van de consument versterkt?
3. Of GS in het kader van voorliggend besluit MRA-elektrisch in de voorwaarden wil opnemen dat het voor consumenten helder wordt wat er bij de laadpaal wordt betaald?

*Beantwoording Gedeputeerde Staten*

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt bevestigend op vraag 1. Reagerend op vraag 2 beaamt hij dat prijstransparantie belangrijk is voor het vertrouwen van de consument. Daarom heeft GS dit samen met de provincies Flevoland en Utrecht aangekaart bij het Rijk. Gedacht wordt aan het starten van een pilotproject over prijstransparantie in Noord-Holland.
Aanpassing van het voorliggende besluit is niet nodig omdat er reeds stappen gezet worden naar prijstransparantie en er in contracten die gesloten worden met laadexploitanten, prijstransparantie wordt opgenomen.

De heer **Boer** (VVD) is verheugd met de aankondiging van het pilotproject en vraagt wanneer er meer informatie daarover beschikbaar is.

Gedeputeerde **Olthof** kan hier nog geen informatie over verschaffen.

*Rondvraag van de heer **Mantel** (JA21) over de N307 -N506*

De heer **Mantel** (JA21) verduidelijkt dat deze rondvraag samen met de VVD is ingediend.
Hij verwijst naar regelmatig plaatsvindende zware aanrijdingen op de N307, het traject tussen Bovenkarspel en Enkhuizen ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte. Dit leidt tot twee vragen.
1. Een toelichting op de huidige stand van zaken met betrekking tot de ongevallen die plaatsvinden op dit traject.
2. Kan er onderzocht worden of het parkeerterrein van het restaurant zó kan worden ingericht dat er éénrichtingsverkeer wordt ingesteld, zodat stilstaand kruisend verkeer op de provinciale weg vermeden kan worden?
De heer **Boer** (VVD) vult aan:
1. Kan de gedeputeerde laten onderzoeken of de waarschuwingsborden kunnen worden vervangen óf aangevuld met knipperende waarschuwingslampen?
2. Kan de gedeputeerde deze kwestie met voorrang bespreken in het veiligheidsoverleg met de regiogemeente West-Friesland?

*Beantwoording Gedeputeerde Staten*

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij op de hoogte is van de recente ongelukken. Hij meldt ook dat er binnen de provinciale organisatie reeds onderzoek is gestart naar de situatie rond de Woeste Hoogte, die hij als ongewenst betitelt. Een mogelijke oplossingsrichting heeft hij met de lokale wethouder besproken. Hij belooft om aanvullend onderzoek te laten doen en zal daarin de

suggesties van de commissieleden laten meenemen.

*Rondvraag van de heer **Van den Berg** (JA21) over het HOV-Traject Huizen.*

De heer **Van den Berg** stelt de volgende vragen:
1. Stand van zaken met betrekking tot de huidige werkzaamheden aan het HOV-Traject tussen Hilversum en Huizen.
2. Welke maatregelen zijn er genomen naar aanleiding van eerdere vragen en zorgen over de kostenoverschrijding en staking van de werkzaamheden?
3. Hoe zijn de onderhandelingen tussen de gemeente Huizen en BAM verlopen na de laatste vragen en zijn er nieuwe overeenkomsten bereikt?
4. Wat zijn de laatste ontwikkelingen met betrekking tot de weerstand uit de buurt en de impact daarvan op het project? Specifiek ten aanzien van de herplanting van bomen?
5. Kan de gedeputeerde bevestigen dat er een verminderd aantal bomen wordt herplant in de gemeente Huizen in vergelijking met hetgeen eerder was beloofd i.v.m. de HLV-lijn?
6. Kan de gedeputeerde, ook gezien het opstappen van de programmamanager, uitleg geven over de gevolgen van diens vertrek voor het HLV-traject? Hoe beïnvloedt zijn besluit de voortgang en welke maatregelen worden genomen om de voortgang van het project te waarborgen, met name gezien zijn vergaande dossierkennis?
7. Kan de gedeputeerde toelichten hoe, volgens de programmamanager, de gemeente en de provincie elkaars taal niet zouden spreken?
8. Welke stappen onderneemt de gedeputeerde om dit op te lossen, nu de ervaren programmamanager zich terugtrekt?
9. Wat zijn de stappen die de provincie heeft ondernomen om ervoor te zorgen dat de beloften en afspraken die de programmamanager heeft gemaakt met betrokken partijen, worden nagekomen door zijn opvolger?

*Beantwoording Gedeputeerde Staten*

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat GS niet aanzit bij de gesprekken tussen de gemeente en de aannemer. Die gesprekken lopen nog steeds en beide partijen hebben de intentie om eruit te komen.
Het betreft dus een traject tussen de gemeente en de aannemer. De provincie is geen actieve partij en heeft derhalve geen maatregelen genomen. Er is wel contact tussen de provincie en de gemeente Huizen en de bereidheid van de provincie om mee te denken als daar behoefte aan is. Daar is één keer gebruik van gemaakt. Directe klachten of vragen vanuit de omgeving zijn niet bekend bij de provincie en de gemeente Huizen. Er zijn wel raadsvragen gesteld in de gemeente. Er is geen sprake van het per saldo minder planten van bomen. Er worden wel minder bomen *verplant* maar daartegenover staat het *planten* van meer *nieuwe* bomen.
De gedeputeerde onthoudt zich van uitspraken over een ingehuurde medewerker van de gemeente.
Toen de medewerker vertrok, was er reeds sprake van een overdracht van werkzaamheden. Er is inmiddels een nieuwe projectleider en omgevingsmeester aangesteld voor de Oost/West-as. Navraag leert dat de gedane uitspraak van de programmamanager, de periode vóór 2019 betreft.
Reagerend op de laatste vragen, zegt de gedeputeerde dat de politiek verantwoordelijk is voor uitspraken die gedaan worden door ambtenaren. Belangrijk is dat gemaakte afspraken worden

nagekomen en vooralsnog heeft de gedeputeerde geen signalen dat dit niet gebeurt.

*Rondvraag van de heer **Bonekamp** (Volt) over een reis naar Stockholm*

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de gedeputeerde de voor 8 en 9 juni voorgenomen reis naar Stockholm heeft gemaakt. Zo ja: wanneer komt het verslag daarvan uit?

*Beantwoording Gedeputeerde Staten*

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt bevestigend op deze vraag.

*Vervolgvragen van de heer **Bonekamp** (Volt)*

Heeft de gedeputeerde aandacht kunnen vragen voor de verbinding tussen stedelijke regio's en minder verstedelijkte gebieden? Welke belangrijke inzichten neemt de bestuurder mee uit dit bezoek en hoe zijn die toepasbaar in Noord-Holland, met name om de Europa-strategie 2022-2030 waar te maken? Zijn er inzichten opgedaan die gebruikt kunnen worden als voorbereiding voor de Europese subsidieaanvragen in het kader van de Focus op Smart Mobility?

*Beantwoording Gedeputeerde Staten*

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat er nog een verslag komt van het bezoek. De ambitie achter het bezoek, vindt hij meer dan gelukt. Er is namelijk afgesproken om 'Polis' als project op te pakken. Bij een gunstig verloop zou Noord-Holland in de toekomst ook gebruik kunnen maken van subsidies die nu bestemd zijn voor stedelijke regio's. De gedeputeerde waarschuwt wel dat dit lange en moeizame trajecten zijn. Hij sluit af met de mededeling dat hij ook in Nederland bij de gesprekken over Mirt en leefomgeving benadrukt dat Noord-Holland meer is dan de randstad en dat daar ook een groot landelijk gebied bij hoort. Verbindingen met dit gebied moeten in standgehouden worden of zelfs verbeterd.

*Vraag van de heer **Bonekamp** (VOLT)*

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt wanneer het reisverslag uitkomt.

*Beantwoording Gedeputeerde Staten*

De heer **Olthof** verwacht dat het verslag over drie weken verstuurd wordt.

*Rondvraag van mevrouw **Den Boer** (BBB) over de ontwikkeling van doorfietspaden*

Mevrouw **Den Boer** (BBB) sluit aan bij de eerder ingesproken vraag over de Lodewijk Van Deijssellaan in Haarlem. Zij stelt de volgende vragen: klopt het dat het traject van de doorfietsroute in Haarlem bestaat uit een gedeelte gewoon fietspad, een gedeelte snelfietsroute, een gedeelte fietsstraat en eindigt in een fietspad? Indien ja: is onderzocht of dit positief uitpakt voor de veiligheid van fietsers en andere verkeersdeelnemers? Zo ja: kan het onderzoek overlegd worden? Zo neen: kan het onderzoek alsnog gedaan worden? Is de investering in een nieuw traject doorfietsroute nog steeds noodzakelijk en is hier subsidiegeld voor bestemd? Dit laatste

gezien de recent opgeknapte alternatieven in Velserbroek en Bloemendaal. Het oorspronkelijke plan dateert uit 2016: zijn de recente wijzigingen aangepast en meegenomen in de uitvoering? In hoeverre past het onderdeel Pim Mulierlaan in het project van de doorfietsroute?

*Beantwoording Gedeputeerde Staten*

Gedeputeerde **Olthof** stelt voor om deze vragen schriftelijk te beantwoorden.

*Vervolgvraag van mevrouw **Den Boer** (BBB)*

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt wanneer zij de schriftelijke antwoorden mag verwachten.

*Beantwoording Gedeputeerde Staten*

Gedeputeerde **Olthof** belooft dat de vragen binnen twee weken beantwoord zullen worden.

## 6 B-Agenda Wonen

### 6.a Openbaarmaking haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West

De **voorzitter** kondigt een inspreker aan: de heer **Dekker** van de werkgroep BWH 76/76A

De heer **Dekker** schetst het beeld van Zwaagdijk-West als een klein dorp waarin veel voorzieningen ontbreken en beschouwd wordt als het afvoerputje van de gemeente Medemblik. Zwaagdijk staat op de nominatie voor de realisatie van de huisvesting van een paar honderd statushouders en spoedzoekers op een stuk grond dat eigendom is van de provincie. De gemeente Medemblik heeft zich teruggetrokken uit het overleg over dit plan en de provincie is haar eigen haalbaarheidsonderzoek gestart. Dit onderzoek is gegund aan Flexwonen NH dat eigendom is van de eigenaar van Rotteveel M4. Dit laatste bedrijf heeft ook belangen in het beoogde bouwproject. Reden voor de heer **Dekker** en zijn werkgroep om te spreken van belangenverstrengeling. Zij hebben vele bezwaren tegen het bouwproject. Eén daarvan is van financiële aard. Zij wijzen bovendien op grote onduidelijkheid over een buitenlandse aanbieder die de flexwoningen zou gaan leveren.
De heer **Dekker** spreekt de hoop uit dat de provincie tot besef komt en inziet dat er geen enkele goede reden is om de beoogde locatie te gebruiken als opvanglocatie.

*Vragen vanuit de commissie*

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of de toegezegde participatie van bewoners heeft plaatsgevonden.
De heer **Dekker** noemt een aantal voorbeelden waaruit blijkt dat de communicatie naar en participatie van bewoners ernstig tekort schoot.

De heer **Van den Berg** (JA21) wil weten hoe is ervaren dat de provincie enerzijds communiceerde dat er een overleg met de gemeente gaande was maar anderzijds de sloop van kassen aan de Balkweiterhoek in gang was gezet.
De heer **Dekker** zegt dat de sloop als een overrompeling is ervaren. Achteraf bleek er overigens sprake te zijn van toeval.

Mevrouw **Berkvens** (D66) verneemt graag nog meer onjuistheden die van belang zijn voor de conclusies van het haalbaarheidsonderzoek.
De heer **Dekker** benoemt o.a. dat getallen over uitstoot onjuist zijn, metingen op verkeerde momenten zijn verricht, het niet noemen van de buitenlandse aanbieder van flexwoningen en informatie die uit verouderde documenten is gehaald.

Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt of de politieke partijen van Medemblik een alternatieve huisvestingslocatie hebben aangedragen.
De heer **Dekker** zegt hier geen antwoord op te kunnen geven.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of woningzoekende jongeren uit Zwaagdijk-West aangewezen zijn op woningen buiten het dorp.
De heer **Dekker** zegt dat de jeugd aangewezen is op de omringende omgeving. Er komen immers weinig woningen vrij in het dorp en geplande projecten hebben een lange realisatietijd.

Statenlid **Freeman** (GL) wil weten of er ruimte is voor een kleiner aantal woningen in combinatie met voorzieningen waar het dorp ook gebruik van maakt.
De heer **Dekker** vermoedt dat het aantal bewoners te klein is om voorzieningen rendabel te exploiteren.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of woningbouw op de locatie van de gesloopte kassen op steun van de heer **Dekker** mag rekenen.
De heer **Dekker** zegt geen mandaat te hebben om deze vraag te beantwoorden.

De heer **Broertjes** (JA21) wil weten hoeveel inwoners vertegenwoordigd worden door de heer **Dekker**.
Voorts wil hij weten wat er moet gebeuren om het geschonden vertrouwen te herstellen.
De heer **Dekker** antwoordt dat ca. 75% van de bewoners van Zwaagdijk-West tegen het plan is. Hij roept alle partijen op om met elkaar in gesprek te gaan teneinde de juiste informatie boven tafel te krijgen.

De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt hoe te rijmen is dat de gemeente enerzijds voorwaarden stelt aan de huisvestingslocatie terwijl de wethouder anderzijds zegt dat er helemaal geen geschikte locatie is. Verder wil hij weten of openheid over cijfers zou bijdragen aan een juist oordeel over dit plan.
De heer **Dekker** zegt dat de lokale wethouder de locatie ongeschikt vindt vanwege de nabijheid van een drukke weg. Inzicht in de cijfers zou hij zeker handig vinden.

De heer **Van Gilse** (VVD) verduidelijkt dat hij doelde op de onderliggende cijfers die de gemeente en corporaties hanteren om te concluderen dat er sprake is van een onhaalbare business case.
De heer **Dekker** antwoordt dat hij geen weet heeft van de berekening van de cijfers. Wel wijst hij erop dat het verhogen van de aantallen bewoners resulteert in haalbare plannen.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) wil weten onder welke voorwaarde de komst van de flexwoningen op goedkeuring mag rekenen.
De heer **Dekker** zegt dat de locatie zich per definitie niet leent voor huisvesting. Door met mekaar

in gesprek te gaan, zou duidelijk kunnen worden onder welke voorwaarden huisvesting wel haalbaar is.

De heer **Bonekamp** (Volt) wil weten of het dorp gericht is op Hoorn voor het gebruik van voorzieningen.
De heer **Dekker** zegt dat op 700 meter verwijderd van de beoogde locatie, een opvanglocatie is gepland. Oriëntatie op Hoorn lijkt hem dus ongewenst.

*Eerste termijn Provinciale Staten*

De heer **Nijkamp** (BBB) start met de opmerking dat BBB gesproken heeft met de dorpsraad en bewoners van Zwaagdijk-West. Hij zegt dat de voorgestelde realisatie van flexwoningen niet op de steun van BBB kan rekenen. Het rapport en de gevoerde gesprekken leiden tot een aantal vragen. Zo wil hij weten waar de verschillen zitten tussen het onderhavige haalbaarheidsonderzoek en het onderzoek op basis waarvan de gemeente Medemblik en een tweetal woningbouwcorporaties concluderen dat de locatie ongeschikt is en realisatie van flexwoningen financieel onhaalbaar is. Hij spreekt zijn verbazing uit over het feit dat het rapport geen melding maakt van fijnstofproblemen terwijl de metingen die in 2020 zijn gedaan reeds boven de norm uitkwamen. Daarom vraagt hij of er een fijnstofmeting heeft plaatsgevonden en zo neen: kan die alsnog uitgevoerd worden? Uitvoering van het plan leidt tot een flinke toename van het aantal inwoners van het dorp. Hieruit voortvloeiende vragen zijn: wat gedeputeerde staten gaat doen om de leefbaarheid van het dorp in stand te houden en: is er een plan van aanpak voor een voorzieningenniveau dat past bij de beoogde toename van de dorpspopulatie?
Gezien de huidige afwezigheid van openbaar vervoer dringt de vraag zich op hoe dit probleem opgelost gaat worden. Liander kan op korte termijn onvoldoende stroom leveren. Hoe gaat dit probleem opgelost worden? Het plan gaat uit van huisvesting gedurende minimaal vijftien jaar terwijl de Raad van State uitspreekt dat deze maximaal tien jaar mag duren. Vraag: wat betekent dit voor de meegezonden financiële onderbouwing? Tot slot vraagt de heer **Nijkamp** (BBB) om het toezenden van het participatieplan, aannemende dat het bestaat.

De heer **Van den Berg** (JA21) wil weten of de BBB überhaupt voor dit soort vormen van opvang is en hoe zij aankijken tegen het verplicht huisvesten van statushouders.

De heer **Nijkamp** (BBB) zegt dat zijn partij absoluut niet tegen deze vorm van opvang is. Hij pleit wel voor goed overleg tussen alle betrokken partijen.

De heer **Van den Berg** (JA21) refereert aan een verkiezingsbelofte van de BBB op nationaal niveau, om de verplichte taakstelling voor het opvangen van statushouders af te schaffen. Daarom vraagt hij aan de BBB om nu uit te spreken dat het voorliggende plan neerkomt op gedwongen opvang en derhalve niet gesteund wordt.

De heer **Nijkamp** (BBB) antwoordt dat er verwezen wordt naar het verkiezingsprogramma voor de Tweede kamer terwijl hij spreekt vanuit zijn functie als lid van provinciale staten.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of heer **Nijkamp** (BBB) niet hecht aan consistentie om derhalve het landelijk geluid van BBB door te vertalen naar de provincie zodat de bewoners van Zwaagdijk weten waar ze aan toe zijn.

De heer **Nijkamp** (BBB) antwoordt in zijn betoog voldoende aangegeven te hebben hoe de BBB denkt over de bewoners van Zwaagdijk-West en wat daar nodig is. Andere zaken die spelen in november a.s. zijn nu niet aan de orde.

De heer **Van Gilse** (VVD) waardeert de pogingen van de provincie om te zoeken naar huisvesting voor spoedzoekers. Hij vraagt zich af of het een gelukkige combinatie is om Rotteveel M4 te vragen om onderzoek te doen naar de sociaalmaatschappelijke impact, terwijl hun dochteronderneming flexwoningen exploiteert. De verschillen tussen de berekeningen van de gemeente en woningbouwcorporaties enerzijds en die uit het haalbaarheidsonderzoek anderzijds, hebben ook zijn interesse. Hij vraagt zich af of de verschillen veroorzaakt worden doordat de ene partij uitgaat van de bouwbesluitnormen voor tijdelijke bouw terwijl de andere uitgaat van permanente bouw. Of dat er gerekend is met de bedragen van de goedkoopste bouwer terwijl het verstandiger is om uit te gaan van gemiddelde bedragen. Hij plaatst kanttekeningen bij de berekende kosten van de geluidswal en benoemt de problemen met de energielevering. In de offerte-aanvraag wordt vermeld dat permanente bouw niet aan de orde is maar in het rapport komt dat wel naar voren. Zijn vraag is of gedeputeerde staten hierover van gedachten is veranderd. Gegeven de grote schaarste aan woningen, juicht hij het onderzoeken van permanente bouw op daartoe geschikte locaties toe.
Het belangrijkst vindt de heer **Van Gilse** (VVD), de sociaalmaatschappelijke impact van de beoogde toename van het aantal dorpsbewoners. Hij is daarom benieuwd naar de oplossingen van gedeputeerde staten voor de te verwachten druk op alle voorzieningen. Ten slotte vraagt hij zich af hoe het verder moet met de eventuele huisvesting van spoedzoekers in Balkweiterhoek, gegeven de nu ontstane situatie. Hij benadrukt dat er bij de realisatie van dit soort gevoelige functies in samenspraak gezocht moet worden naar oplossingen en dringt aan op goed overleg.

> De heer **Van den Berg** (JA21) wil een antwoord op de door hem geformuleerde kernvraag of dit haalbaarheidsonderzoek goed genoeg is er mee door te gaan of te stoppen.

De heer **Van Gilse** (VVD) antwoordt dat hij graag de antwoorden op zijn gestelde vragen afwacht.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) vindt dat de provincie falend migratiebeleid op Europees en nationaal niveau niet af moet schuiven op kwetsbare wijken in Noord-Hollandse gemeenten. De provincie zou de belangen van kwetsbare burgers moeten beschermen en zich niet moeten opstellen als uitvoerder van nationaal overheidsbeleid. Ze stelt een aantal vragen.
1. Waarom is een nieuw haalbaarheidsonderzoek noodzakelijk nadat een eerder onderzoek negatief had geadviseerd?

> Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of Forum voor Democratie, statushouders en spoedzoekers ook tot kwetsbare burgers rekent.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) antwoordt dat Form voor Democratie eerst kijkt naar de belangen van de eigen bewoners en daarna naar die van anderen. Zij vervolgt haar vragen.
2. Welke definitie van haalbaarheid hanteert de provincie: is dat een zuiver technisch op te lossen probleem of wordt er ook gekeken naar draagkracht van en draagvlak onder de lokale bevolking?
3. In hoeverre is de provincie bereid om rekening te houden met de bezwaren van de lokale bevolking en haar vertegenwoordigers? Anders geformuleerd: is de provincie van mening dat de eisen van Brussel altijd voorrang hebben op het welzijn van de bevolking van Noord-Holland,

Zwaagdijk-West in het bijzonder?

De heer **De Moel** (PVV) concludeert dat er noch bij de bewoners noch bij de gemeente Medemblik draagvlak is voor het plan. Hoewel er meerdere doelgroepen benoemd worden, vreest de PVV dat statushouders voorgetrokken gaan worden in dit plan. Hoewel de provincie hoog opgeeft over participatie, bestaat er geen draagvlak voor dit plan. Hij adviseert de provincie om bij het Rijk te pleiten voor een strenger migratiebeleid omdat de samenleving ontwricht wordt.

Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt dat de woningnood hoog is en er snel woningen bij moeten voor statushouders en spoedzoekers. Zij zegt dat het proces bij Zwaagdijk-West momenteel niet de schoonheidsprijs verdient. Zij juicht het toe dat de gedeputeerde in gesprek wil gaan met de gemeente Medemblik en inwoners om tot oplossingen met draagvlak te komen. Door haar wordt gevraagd met welke intentie de gedeputeerde de gesprekken ingaat; wanneer die gehouden gaan worden en hoe provinciale staten op de hoogte worden gehouden. Voorts wil zij weten waarom er eerst ingezet wordt op flexwoningen en daarna pas op permanente woningen. Hierdoor kunnen belangrijke randvoorwaarden pas na vijftien jaar gerealiseerd worden terwijl veel kosten wel gewoon gemaakt moeten worden. De vraag is of procedures verkort worden nu er sterke weerstand is tegen dit plan. Het lijkt haar beter om in te zetten op een permanente woonwijk met goede voorzieningen alle doelgroepen, ook die uit de regio. Zij verneemt graag of er ruimtelijke beperkingen zijn voor permanente bouw.
Zij vraagt ook om bevestiging van het uitsluiten van het bouwbedrijf dat verbonden is aan het bureau dat dit haalbaarheidsonderzoek heeft uitgevoerd, voor de uitvoering van de bouwopdracht, teneinde belangenverstrengeling te voorkomen. Tot slot wil zij duidelijkheid over het verschil tussen het voorliggende haalbaarheidsonderzoek en het rapport van de woningbouwcorporaties. Wordt er in het haalbaarheidsonderzoek niet te optimistisch gerekend met informatie van goedkope aanbieders en voorbijgaan aan voorzieningen die noodzakelijk zijn om een leefbare situatie te creëren?

De heer **Van den Berg** (JA21) refereert aan een motie die gedeputeerde staten de opdracht gaf om de opvang van statushouders nader te onderzoeken en terwijl Forum voor Democratie dacht dat er een constructief gesprek met de gemeente Medemblik was gestart, was er ondertussen een haalbaarheidsonderzoek begonnen. Gelet op het haalbaarheidsonderzoek en de financiële impact komt hij tot een aantal vragen.
Wie betaalt de rekening van dit project en wat betekent dat voor de provinciale begroting? Hoe gaat de communicatie verbeterd worden en provinciale staten als eerste geïnformeerd worden over de stand van zaken? Is het plaatsen van een buurtaccu met Liander besproken, wat zijn de kosten en wordt nu alles op alles gezet om deze specifieke woningen te realiseren terwijl andere gebieden achterblijven?
Hij merkt op dat zorgen over geluidsbelasting, ontsluiting, zorg, onderwijs en openbaar vervoer zwaarwegend zijn voor zijn fractie. Ook over de relatie tussen Rotteveel M4 en Flexwonen-NH plaats hij een kritische opmerking. Dit riekt naar een slager die zijn eigen vlees keurt. Hij maakt duidelijk dat Forum voor Democratie tegen het negeren van de wens van de dorpsraad en de democratisch gekozen gemeenteraad is. Van de VVD wil hij weten of zij, conform hun landelijk verkiezingsprogramma, tegen het met voorrang toewijzen van sociale huurwoningen aan statushouders in Zwaagdijk-West zijn.
Aan BBB vraagt hij of zij, conform hun landelijk verkiezingsprogramma, van oordeel zijn dat

realisatie van dit plan qua aantallen bewoners leidt tot een gebalanceerde verdeling tussen vluchtelingen en statushouders en de huidige bewoners van Zwaagdijk-West. Hij sluit af met de opmerking dat JA21-Noord-Holland weet welke keuze gemaakt moet worden indien er geluisterd moet worden naar de mensen in de regio en in de wijk, de bewoners van Zwaagdijk-West en het democratisch genomen besluit van de gemeenteraad van Medemblik.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) merkt op de SP niet tegen de opvang van statushouders en spoedzoekers is. Ze constateert echter dat er, niet voor het eerst, geen afstemming met bewoners is geweest. Zij concludeert dat de vooruitzichten voor dit plan ongunstig zijn. Daarom zegt zij voor nu dat het plan op deze locatie onhaalbaar is.

> De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de SP het opportuun vindt om kwetsbare mensen die opgevangen moeten worden te mengen met een kwetsbare woonwijk.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) benadrukt dat zij pleit voor een goede balans. Vandaar haar conclusie dat het plan in deze vorm niet uitgevoerd moet worden.

De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vraagt of gedeputeerde staten de verhouding van 360 nieuwe bewoners tegenover 500 oorspronkelijke bewoners verantwoord vindt. Zijn partij vindt dit onverantwoord.

De heer **Dijk** (CDA) wil weten hoe de communicatie met de werkgroep en de dorpsraad is geweest. Daarnaast wil hij weten of GS het advies uit het onderzoek overneemt. Graag hoort hij een reflectie van de gedeputeerde op het proces dat geleid heeft tot ontevreden bewoners die dreigen de barricades op te gaan en een gebrek aan vertrouwen in de provincie. Kan het zijn dat de gedeputeerde te voortvarend aan de slag is gegaan met opvang en huisvesting van statushouders en daarbij de dorpsraad en bewoners te weinig heeft meegenomen? Nu de gemeente en twee woningbouwcorporaties niet willen meewerken aan de uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek, is het CDA er geen voorstander van om hier een provinciaal inpassingsplan van te maken en de gemeente buitenspel te zetten.
De heer **Dijk** (CDA) wil weten of winkels en openbaar vervoer geen belangrijke voorzieningen zijn voor het voorliggende plan. Hij vraagt ook of tijdelijke huisvesting, ook in andere gemeenten, mogelijk is op voormalige agrarische gronden waar nu niet op gebouwd mag worden. Alvorens te bepalen of het voorliggende plan door moet gaan of niet, wil het CDA weten of de gemeente Medemblik voldoende doet om de huisvesting van statushouders te realiseren. Hij sluit af met de oproep om, ongeacht de uitkomst, er alles aan te doen om het vertrouwen van de dorpsraad, gemeente en werkgroep in de provincie te herstellen.

De heer **Vonk** (PvdA) ziet graag dat de provincie invulling geeft aan de opgave om woningen te realiseren. Hij is blij met de aankondiging van de gedeputeerde om met gemeenten en bewoners in gesprek te gaan en vraagt of er zicht is op alternatieve locaties binnen de gemeente Medemblik. Daarbij merkt hij nadrukkelijk op dat uitstel vanwege alternatieve locaties niet moet leiden tot afstel.

Statenlid **Freeman** (GL) juicht het toe dat de gedeputeerde in gesprek gaat met Medemblik en overige Westfriese gemeenten om locaties voor flexwoningen te inventariseren. Hij vraagt specifiek om bijzondere aandacht voor de gevolgen voor de natuur. Ook wijst hij op de positieve

neveneffecten van de huisvesting van statushouders, zoals het vrijkomen van opvangplekken in asielzoekerscentra en de zo gewenste verdere integratie van deze statushouders in de samenleving.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) memoreert de grote woning- en opvangopgave én de behoefte aan veel woningen om schrijnende gevallen te voorkomen. Realisatie van flexwoningen onderschrijft zij, onder de voorwaarde van draagvlak bij alle betrokken partijen. Zij verneemt graag wat de gemeente Medemblik nodig heeft om mee te werken aan dit plan. Voorts pleit zij ervoor om aan de gemeente Medemblik duidelijk te maken dat van iedereen een bijdrage wordt verwacht en de provincie het niet op haar gemunt heeft.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt aan mevrouw **Buit** (ChristenUnie) om in haar positiebepaling mee de nemen dat de gemeentelijke wethouder de beoogde locatie ongeschikt acht.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) benadrukt dat er sprake is van een grote opgave waar iedereen een bijdrage aan moet leveren. Daarom is zij benieuwd naar de plannen en bijdrage van Medemblik.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of mevrouw **Buit** (ChristenUnie) het met hem eens is dat er geen mogelijkheden zijn om dit plan te realiseren.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) antwoordt dat zij niet vindt dat het plan hoe dan ook doorgedrukt moet worden. Zij vindt echter niet dat het gesprek niet aangegaan moet worden over hetgeen wél kan.
Zij adviseert gedeputeerde staten om beloften schriftelijk vast te leggen teneinde de burger vertrouwen te geven en te voorkomen dat plannen zomaar gewijzigd worden. Van gedeputeerde staten wil zij weten of flexwoningen ook ingezet kunnen worden voor ouderen om daarmee de doorstroming te bevorderen. Afsluitend zegt zij dat binnen de context van de grote opgave, kwetsbare burgers, waaronder statushouders en spoedzoekers, beschermd moeten worden.

De heer **Bonekamp** (Volt) vindt dat de bredere zoektocht naar locaties er niet toe moet leiden dat de realisatie van de flexwoningen wordt vertraagd. Gegeven het verloop van het gehele proces, vindt hij de weerstand van de bewoners begrijpelijk. Deze moet op de juiste wijze te worden ondervangen.
Ten aanzien van de voorzieningen vraagt hij om de blik ook te richten op het goed bereikbare Hoorn.
Hij vraagt ten slotte of gedeputeerde staten ook van mening zijn dat het nieuwe onderzoek dat West-Friesland wil doen, niet moet resulteren in onnodige vertraging over een besluit voor de onderhavige locatie.

Het is *22.10* uur en de **voorzitter** vindt het belangrijk om de behandeling van het actuele agendapunt af te ronden. Zij inventariseert bij de woordvoerders of een uitloop van de vergadering met maximaal 25 minuten mogelijk is. De woordvoerders maken hier geen bezwaar tegen.
De **voorzitter** inventariseert ook of er sprekers zijn voor agendapunt 8a. Haar conclusie is dat het punt doorgeschoven mag worden naar de volgende vergadering van de commissie Ruimte.

Aan het statenlid **Freeman** (GL) vraagt de **voorzitter** of de door het statenlid aangemelde rondvraag, schriftelijk gesteld kan worden. Het statenlid **Freeman** (GL) stemt hiermee in en gedeputeerde **Rommel** belooft de vraag op de dag na de vergadering te beantwoorden.
Het statenlid **Hollebeek** (PvdD) en de **voorzitter** spreken af dat het statenlid een vraag over de Oostflank Purmerbos, schriftelijk zal stellen.
Mevrouw **Bouhlel** (SP) kondigt aan de dat zij contact zal opnemen met statenlid **Hollebeek** over het Purmerbos.

*Eerste termijn Gedeputeerde Staten*

Gedeputeerde **Beemsterboer** kondigt een dusdanige beantwoording van de vragen aan waardoor hij niet op alle detailvragen hoeft in te gaan. Hij is blij met de breed uitgesproken zorgen over de woningnood. Dit duidt op grote bereidheid om tot oplossingen daarvoor te komen. De oproep vanuit de Staten om daarbij ook te kijken naar de eigen provinciale locaties plaatst hij in dat kader.
Hij benadrukt dat niet alleen statushouders maar ook jongeren en ouderen die op zoek zijn naar geschikte huisvesting deel uit kunnen maken van de groep spoedzoekers.
Kijkend naar de huidige situatie, ziet hij dat na het afhaken van de gemeente en de corporaties, onder druk van de grote vraagstukken, de zoektocht naar provinciale locaties is voortgezet en het haalbaarheidsonderzoek is doorgezet, Hier is de commissie reeds uitgebreid op ingegaan.
De gedeputeerde zou hier niet veel meer over willen zeggen. Logischer lijkt het hem om vanuit de brede wens om de woningnood op te lossen en snel te bouwen, met alle betrokkenen, en ook de regio West-Friesland, te onderzoeken wat er wél mogelijk is. Daarbij zal onderzocht worden hoe de nu onderzochte locatie kan bijdragen aan het oplossen van de woningnood door sociale huurwoningen die beschikbaar komen voor spoedzoekers. In dit verband zal het begrip spoedzoekers nader gedefinieerd worden.
De gedeputeerde vraagt om de vrijheid om de gesprekken in openheid te voeren en te inventariseren wat er aan oplossingen mogelijk is en daarmee terug te komen bij de commissie.
Hij vertrouwt erop dat een samenspel te organiseren is met alle betrokkenen, waar iedereen beter van wordt, niet in de laatste plaats de woningzoekenden.

Commissaris van de Koning **Van Dijk** maakt duidelijk dat het bedrijf dat de consultancywerkzaamheden heeft geleverd, geen enkel recht kan doen gelden op het bouwen van de woningen. Voor het doen van het haalbaarheidsonderzoek is voor deze partij gekozen omdat die eerder dergelijke woningen had gebouwd op andere plekken.
De heer **Van Dijk** benadrukt ook dat de start van het onderzoek gericht was op de inzet van provinciegrond voor flexwoningen. Dat verliep best goed totdat de gemeente en corporaties afhaakten. Daarna heeft de provincie het onderzoek afgemaakt. Dit laat onverlet dat een groot deel van de in de commissie gestelde vragen in de gemeenteraad van Medemblik gesteld en beantwoord moeten worden. Dit globaal haalbaarheidsonderzoek geeft daar uiteraard geen antwoorden op.
De heer **Van Dijk** wijst erop dat er geen volwaardig haalbaarheidsonderzoek is van de corporaties. De gevraagde vergelijking van cijfers is dus niet mogelijk. Het is altijd de bedoeling geweest om een gewogen oordeel voor te leggen aan de Staten. Met klem wijst de heer **Van Dijk** erop dat het nooit de bedoeling is geweest om zomaar ergens woningen te bouwen. Hij zegt ook dat gedeputeerde **Beemsterboer** treedt in de verantwoordelijkheid van zijn voorganger en dat er niet

afgeweken wordt van eerder gemaakte afspraken.
Afrondend benadrukt hij dat het hier gaat om spoedzoekers en dat zijn mensen die recht hebben om in de gemeente te wonen.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de voorliggende vraag is of de provincie het genomen besluit van de gemeente Medemblik gaat 'overrulen. Graag verneemt hij een reactie van de commissaris daarop.

De heer **Van Dijk** antwoordt dat hij de geschiedenis van het haalbaarheidsonderzoek wilde aangeven. Verder wordt er gevraagd om ruimte om het gesprek met alle betrokkenen aan te gaan. Fracties mogen aangeven of zij die ruimte geven of niet.

De heer **Nijkamp** (BBB) houdt vol dat er sprake is van belangenverstrengeling tussen Rotteveel M4 en Flexwonen-NH. De zoon van de eigenaar van Rotteveel M4 is immers directeur van Flexwonen-NH.

Commissaris **Van Dijk** herhaalt dat er geen sprake is van belangenverstrengeling omdat het bureau een consultancy-opdracht heeft gekregen maar geen bouwopdracht krijgt. Er komt een openbare aanbesteding indien het tot een bouwopdracht komt.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) vraagt aan het college om toe te zeggen dat het project stopt indien de bezwaren van bewoners aanhouden.

De heer **Van Dijk** kan dit niet toezeggen omdat het besluit tot stoppen door de Staten genomen moet worden.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt wat er waar is van het bericht dat gedeputeerde **Beemsterboer** een gesprek heeft gevoerd met de bewoners en daarin heeft gezegd dat het plan voor 120 woonunits met statushouders van tafel is. De heer **Beemsterboer** zou wel aan de slag willen gaan met een woonwijk waarin starters en jonge gezinnen uit de buurt een huis kunnen kopen.

De heer **Beemsterboer** zegt dat dit bericht niet klopt. Hij heeft wel een telefoongesprek gehad met de **voorzitter** van de dorpsraad en beloofd om contact met hem op te nemen na een gesprek met gedeputeerde staten én provinciale staten om met de dorpsraad te bespreken wat er wel mogelijk is.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt hoe dit bericht dan de wereld in is gekomen.

De heer **Beemsterboer** zegt dat hij wellicht te voortvarend heeft gereageerd op een verzoek om telefonisch contact op te nemen. Hij realiseert zich dat dergelijke gesprekken kunnen leiden tot verkeerde verwachtingen, zeker wanneer die terechtkomen bij een gemeenteraadsfractie.
Hij trekt hieruit de les om niet te veel mensen te spreken alvorens de Staten gesproken te spreken.

De **voorzitter** vraagt aan de fracties om in de tweede termijn aan te geven of de gedeputeerde van hen de ruimte krijgt om het gesprek aan te gaan.

*Tweede termijn Provinciale Staten*

De heer **Nijkamp** (BBB) geeft de gevraagde ruimte onder de voorwaarde van zo breed mogelijke participatie.

De heer **Van Gilse** (VVD) geeft de ruimte om in gesprek te gaan.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) geeft geen ruimte.

De heer **De Moel** (PVV) vraagt of de woningen voor de termijn van tien jaar worden gebouwd.

Mevrouw **Berkvens** (D66) is benieuwd naar de uitkomst van de gesprekken.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) wacht de gesprekken af.

De heer **Stulemeijer** (50PLUS) geeft de ruimte.

De heer **Dijk** (CDA) geeft de ruimte onder de voorwaarde dat alles gedaan wordt om het vertrouwen te herstellen.

De heer **Vonk** (PvdA) is blij met het initiatief van gedeputeerde **Beemsterboer** om het gesprek aan te gaan.

Statenlid **Freeman** (GL) geeft de ruimte voor het gesprek en vraagt aandacht voor het groen. Binnenstedelijk bouwen heeft zijn voorkeur boven bouwen in het groen.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) geeft alle ruimte onder de voorwaarde van een goed participatietraject.

De heer **Bonekamp** (Volt) geeft de ruimte.

*Tweede termijn Gedeputeerde Staten*

Gedeputeerde **Beemsterboer** acht het – reagerend op de heer **De Moel** (PVV) – verstandig om geen termijn te noemen, met het oog op de nog te voeren gesprekken.

## 10 Sluiting

De **voorzitter** maakt de balans op en zegt dat de vergadering begon met een technische briefing over het IMPI.
In de Provinciale Statenvergadering van 2 oktober zal de tweede begrotingswijziging geagendeerd worden en de voortgang van de ontwikkelingen in Zwaagdijk-West komt terug in de commissie Ruimte. Agendapunt 8a, het afdoen van motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening schuift door naar de volgende commissievergadering. Agendapunt 9, rondvraag gedeputeerde Rommel wordt schriftelijk beantwoord.

Om *22.35* uur sluit de **voorzitter** de vergadering.

835

840

Aan: gemeenteraad gemeente Haarlem

Cc: college der gemeente Haarlem, griffie provincie Noord-Holland

Van: verontrust bewoner Lodewijk van Deijssellaan, Haarlem

Onderwerp: **schetsontwerp doorfietsroute Lodewijk van Deijssellaan, Haarlem**

Datum: 14 juli 2023

Geachte gemeenteraadsleden van de gemeente Haarlem,

Met breed gesteunde verontrusting van andere wijkbewoners wend ik me tot u om uw aandacht te vragen voor mogelijke onregelmatigheden in de ambtelijke keten welke leiden tot toenemende zorgen. Daarom wil ik mede namens deze bewoners u verzoeken die ongerustheid te verwoorden in vragen aan de verantwoordelijk wethouder/het college. Ik licht dit hierna verder toe.

**Aanleiding fietsroute initiatief**

In 2015 gaf de provincie Noord-Holland een opdracht aan adviesbureau Goudappel-Coffeng om te onderzoeken of de provincie een provinciaal fietsverkeersnetwerk zou kunnen uitrollen. Het rapport uit 2016 leidde tot aanbevelingen en identificeerde een aantal 'ontbrekende schakels'. Een beschreven route was een fietsroute parallel aan de N208 om Velsen met Heemstede te verbinden door een snelfietsroute. Een nobel streven: fietsen is gezond, maar beperkingen door weersomstandigheden en andere persoonlijke keuzes maken het niet meer dan een lovenswaardige toevoeging aan het bestaande mobiliteitspalet.

De gemeente Haarlem bleek vatbaar voor de voorgehouden wortel door de provincie Noord-Holland, die aangaf met ruime subsidies de uitvoering van ontbrekende schakels te willen ondersteunen. Goudappel-Coffeng schatte de uitvoeringskosten van de ontbrekende schakel 'Lodewijk van Deijssellaan' op 350.000 euro (zie rapport uit 2016).

**Ontwikkeling plan**

Onder het bewind van toenmalig CDA-wethouder Snoek werd naast het stuk Lodewijk van Deijssellaan ook de Pim Mulierlaan meegenomen, terwijl die helemaal geen onderdeel vormt van een eventuele provinciale 'doorfietsroute' van Velsen naar Heemstede. Waarom zou de provincie aan dit deel meebetalen?

Onder uw verantwoording is nu al enkele jaren een ingehuurd procesmanager actief, die samen met een op voorspraak aangestelde consultant (Witteveen+Bos), maar ook anderen (o.a. Opmeercommunicatie) acteert. De rol van de afdeling BBOR in dat proces is onduidelijk. Namens de gemeente tekenen verschillende ingehuurde mensen stukken, maar niet het management van BBOR of de wethouder, waar het project onder valt, namens de gemeente.

U heeft ingestemd met de startnotitie en het Programma van Eisen. In het proces is de volgende stap nu gezet door de gemeente met haar consultant: het presenteren van een schetsontwerp aan bewoners en het ophalen van commentaar om vervolgens het VO (Voorlopig Ontwerp) op te stellen.

**Ernstige zorgen van bewoners**

Wij bewoners zijn professioneel genoeg om commentaar te leveren op het gepresenteerde schetsontwerp, echter onze grote zorg ligt hem in de door de gemeente in haar briefwisseling met bewoners gebruikte terminologie omtrent het tijdsvak voor implementatie van dit project en de relatie met andere door u, gemeenteraad, vastgestelde beleidsdocumenten. En daarmee dus ook benodigde budgetten en haalbaarheid.

Onze zorgpunten zijn de volgende:

1. De brief van de procesmanager meldt dat het project onderdeel zou kunnen worden van een **toekomstig** fietsnetwerk dat over het Delftpad vanuit het noorden zou aansluiten op het LVD-traject. Het is bekend dat Velsen (in Santpoort) heeft gekozen voor een verbeterde fietsroute die afgelopen jaar is aangesloten op

het fietsnetwerk door Bloemendaal om vervolgens zonder obstakels via Overveen naar Heemstede te verplaatsen. Fietswandelpad Delftpad is te smal om te voldoen aan CROW-eisen voor een doorfietsroute.

2. Het project geeft op de website van de gemeente in een planningsschema aan hoe te komen tot uitvoering in 2024. Randvoorwaarden zijn dat de voorgestelde turnhal en de aangepaste parkeergarage onder de PNH-hal voor aanvang van de werkzaamheden zijn afgerond. Omdat dit door omstandigheden niet meer mogelijk is voor de Haarlemse Honkbalweek van 2024, zullen werkzaamheden aan een eventuele doorfietsroute niet voor 2026 kunnen plaatsvinden.
3. Het riool onder de LVD-laan tussen de hoek met de Laurens Reaellaan en de Pim Mulierlaan moet voor aanvang van de werkzaamheden worden vervangen (zie startnotitie). Over dat subproject is nog niets bekend, wat een vertragende werking heeft op het gehele proces.
4. Met de door u vastgestelde Orionzone Ontwikkelvisie (2019) met daarin een ongelijkvloerse overgang van de Randweg, een project dat in de stukken verondersteld wordt te worden uitgevoerd voor 2027, is geen rekening gehouden in het schetsontwerp, noch is het gemeentelijk team dat verantwoordelijk is voor de Orionzone Ontwikkeling als stakeholder betrokken bij het proces. Hoe wordt die samenhang bewaakt?
5. In de door u vastgestelde SOR 2040 (uit 2017) wordt verondersteld dat er een fietstunnel naar Bloemendaal komt aan het einde van de Pim Mulierlaan. In commissieverslagen over de turnhal hebben respectievelijke wethouders u constant voorgehouden dat die tunnel er kan komen, ook binnen de kaders van de nog niet gebouwde turnhal. Het schetsontwerp ontbeert echter een referentie naar zo'n toekomstige verbinding.
6. Recent stelde u ook de bereikbaarheidsvisie voor Zuid-Kennemerland vast (2020), tezamen met drie buurgemeenten waaronder Bloemendaal. Ook in dat document wordt melding gemaakt van een fietsverbinding naar Bloemendaal aan het einde van de Pim Mulierlaan. Daarnaast zou er nog ruimte moeten worden gecreëerd voor een P&R in het gebied. Het schetsontwerp houdt hier noch rekening mee, noch betrekt ze de stakeholders in het proces.
7. Het schetsontwerp wenst ook geen rekening te houden met de in de Orionzone Ontwikkelzone opgenomen busverbinding tussen het stadionplein (Planetenlaan) en station Bloemendaal.
8. Daarnaast heeft de gemeente Haarlem nog geen plannen of budgetreserveringen om de LVD fietsroute door te trekken op het Delftpad in het noorden en een oversteek in de voorrang op de Kleverlaan te verwezenlijken, wat een gerechtvaardigde beweegreden zou mnoeten zijn om het project bij te stellen.

**Financiën?**

Laatstelijk zijn er zorgen over het geld dat gemoeid is met dit project. Alleen voor de procesmanager en de consultant(s) heeft de gemeente anno 2023 al meer uitgegeven dan oorspronkelijk voor implementatie werd begroot. Voorzichtige schattingen voor uitvoering van het voorgestelde ontwerp komen uit op 3-5 miljoen euro. Zelfs als de provincie daar 80% aan zou bijdragen, dan kost het de gemeente ruim meer belastinggeld dan oorspronkelijk geraamd door Goudappel-Coffeng.

**Slot**

Ondertussen worden scherpe inhoudelijke commentaren opgesteld over het schetsontwerp en bereiden we ons voor op de officiële inspraakperiode die zal komen na presentatie van het VO (Voorlopig Ontwerp). Er zijn zeker twijfels over of dat wel zal voldoen aan de verwachtingen van de vele stakeholders, inclusief die van de Provincie.

U wordt op voorhand hartelijk bedankt voor de tijd die u aan dit onderwerp wilt besteden en de vragen die u aan de wethouder/het college wilt stellen.

Hoogachtend,



[redacted] Pos, MSc
Verontrust bewoner van de LVD-laan
[redacted]
[redacted]

Oostflank
PURMEREND



# Woningbouwplannen




# Waarom oostflank?

Bijdragen aan woningtekort, extra groen voor de stad en meer recreatiemogelijkheden voor huidige en nieuwe bewoners

Kans om verschillende groengebieden aan elkaar te verbinden

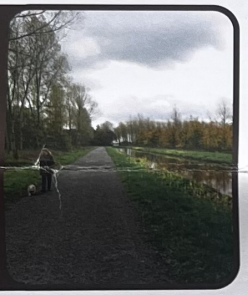
# Welke modellen?

Oostflank PURMEREND

De modellen zijn schetsen om te onderzoeken welke verschillende indelingen mogelijk zijn in het gebied en wat de voor- en nadelen zijn. De modellen zijn geen concrete plannen.

## Huidige situatie



**Multifunctioneel maar versnipperd Purmerbos**

**Recreatief gebied (bezoekers Purmerbos en Golfbaan)**

**Verkeersproblematiek omliggende wegen**

## Model 1

99




**Woningen op Golfbaan, Vurige Staart, Purmer Zuid Zuid en ten zuiden van Groeneweg**

**Combinatie van landbouwgebieden en bos**

**Geen natuurverbinding**

**Natuur**
- Minder bos.
- Nieuwe woningen in Purmerbos en naast moeras en vogelbroedgebied.

**Bereikbaarheid en parkeren**
- Nieuwe infrastructuur nodig.

**Woningbouw**
- In 'achtertuin' bestaande bewoners.

**Identiteit**
- In noordelijk deel wonen, in zuidelijk deel natuur.

## Model 2

65




**Woningen op Golfbaan, Vurige Staart, Purmer Zuid Zuid en ten zuiden van Purmerenderweg**

**Groter bos/natuurgebied aan zuidzijde en op landbouwgebieden Groeneweg**

**Natuurverbinding op bosstrook aan oostzijde en langs Middentocht**

**Natuur**
- Meer bos.
- Nieuwe woningen gescheiden van moeras en vogelbroedgebied door water.
- Verbinding met Natura2000-gebieden.

**Klimaat en duurzaamheid**
- Kans voor natuurverbinding.

**Bereikbaarheid en parkeren**
- Nieuwe infrastructuur nodig.
- Westerweg veiliger en minder druk.

**Woningbouw**
- In 'achtertuin' bestaande bewoners.

**Identiteit**
- In noordelijk deel wonen, in zuidelijk deel natuur.

## Model 3

134




**Woningen in buurtjes langs Middentocht**

**Groter bos/natuurgebied aan zuidzijde, op landbouwgebieden Groeneweg en op Golfbaan**

**Natuurverbinding op en langs Middentocht**

**Natuur**
- Meer bos.
- Nieuwe woningen gescheiden van moeras en vogelbroedgebied door water.
- Verbinding met Natura2000-gebieden.

**Klimaat en duurzaamheid**
- Kans voor natuurverbinding.

**Bereikbaarheid en parkeren**
- Nieuwe infrastructuur nodig.
- Westerweg veiliger en minder druk.

**Woningbouw**
- Niet in 'achtertuin' bestaande bewoners.

**Identiteit**
- Natuur tussen bestaande en nieuwe bewoners.

## Model 4

52




**Woningen tegenover bestaande wijken, langs Westerweg**

**Groter bos/natuurgebied aan zuidzijde, deels op Golfbaan, langs Middentocht**

**Natuurverbinding op en langs Middentocht**

**Natuur**
- Meer bos.
- Nieuwe woningen gescheiden van moeras en vogelbroedgebied door water.
- Verbinding met Natura2000-gebieden.

**Klimaat en duurzaamheid**
- Kans voor natuurverbinding.

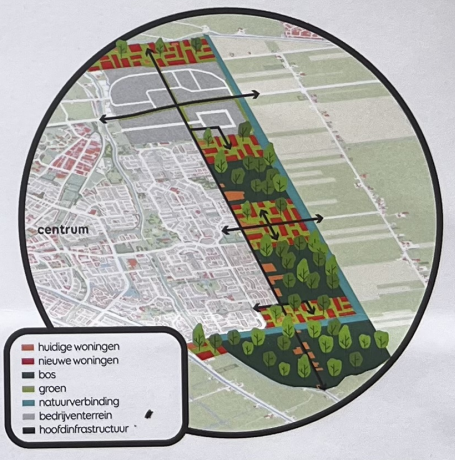
**Bereikbaarheid en parkeren**
- Nieuwe infrastructuur nodig.

**Woningbouw**
- In 'achtertuin' bestaande bewoners.

**Identiteit**
- Natuur aan de rand.

## Model 5

104




**Woningen bij elkaar in vier clusters**

**Drie gescheiden landschappen tussen de wooncluster: moeras, bos en stadspark**

**Natuurverbinding op en langs Middentocht**

**Natuur**
- Meer bos, versnipperd.
- Nieuwe woningen gescheiden van moeras en vogelbroedgebied door water.
- Verbinding met Natura2000-gebieden.

**Klimaat en duurzaamheid**
- Kans voor natuurverbinding.

**Bereikbaarheid en parkeren**
- Nieuwe infrastructuur nodig.

**Woningbouw**
- Deels in 'achtertuin' bestaande bewoners.

**Identiteit**
- Wonen en natuur afwisselend.

Bijlage: Inspraak commissie Ruimte

11 september 2023 ([redacted])

| | **tot 2050** |
|---|---|
| woningbouwopgave Purmerend (Prognose Provincie NH)[i] | 7.850 |
| opgeleverd in 2021 (Woningbouwmonitor 2022)[ii] | 865 |
| opgeleverd in 2022 (Woningbouwmonitor 2023)* | 826 |
| restant opgave | 6.159 |
| woningen onder contract (Woningbouwmonitor 2022) | 4.135 |
| | 2.024 |

* is nog niet gepubliceerd maar aantal woningen 1/1/23 is bekend

| Woningmonitor Purmerend | 1-1-2018 | 1-1-2019 | 1-1-2020 | 1-1-2021 | 1-1-2022 | 1-1-2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| netto woningvoorraad | 39.592 | 40.082 | 40.733 | 41.174 | 42.039 | 42.865 |
| netto toename | 490 | 651 | 441 | 865 | 826 | |

[i] Bevolkingsprognose Noord-Holland 2021-2050 (1).pdf

[ii] 20220823-1573769-memo-woningmonitor-purmerend-2022 (raadsinformatie.nl)

Inspraak : Statencommissie Ruimte
Datum : 11 september 2023
Onderwerp : Verstedelijking Purmerbos
Van : Stichting Behoud Waterland, [redacted]

---

Goedenavond. Mijn naam is [redacted]. Ik ben voorzitter van de Stichting Behoud Waterland, een organisatie die opkomt voor de groene kwaliteiten en het leefklimaat van de regio Waterland.

Op de website van Wandelnetwerk staat dat een wandeling door het Purmerbos één van de vijf mooiste boswandelingen is van heel Noord-Holland. Ik wil u meer vertellen over het ontstaan en de functie van het Purmerbos in de randstad.

Het Purmerbos is ontworpen in de jaren 80 en diende een aantal doelen:

- Houtproductie;
- Recreatiemogelijkheden;
- Natuurontwikkeling;
- Buffer tussen stad en waardevol cultuurlandschap.

Vanaf de jaren 90 maakte het deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur, dat nu Natuurnetwerk Nederland wordt genoemd.

Recreatiegebieden zijn inmiddels een belangrijke voorwaarde voor het welzijn en de welvaart van Nederland. De aanleg van gezond groen is echter achtergebleven. De verwachting is dat de recreatie met 30% zal stijgen tot 2040[1].

Recentelijk is de bossenstrategie omarmd vanwege internationale klimaatafspraken. We hebben bossen nodig voor verkoeling en verhoging van de biodiversiteit. Met de biodiversiteit gaat het ronduit slecht in Nederland in vergelijking met de rest van Europa en de wereld.

Het Purmerbos wordt beheerd door Staatsbosbeheer. Het is één van de vier focusgebieden voor recreatie. In haar onderzoeksrapport van 2019[2] staat daarover:

Het Purmerbos valt uiteen in twee delen. Het noordelijk deel, het golfterrein, heeft vooral betekenis als stadsbos, als uitloop voor stedelijk gebied. In het zuidelijk deel ligt de nadruk op natuurontwikkeling en natuurontdekking. Die tweedeling is complementair en waardevol en is het behouden waard, aldus Staatsbosbeheer. Het noordelijk deel heeft een toekomstperspectief als stadsbos. In het zuidelijk deel ligt de nadruk op natuurontwikkeling en natuurbeleving ligt. Dat heeft vooral tijd nodig. Aanbevolen wordt tien jaar lang zo weinig mogelijk te doen.

We zijn verbaasd dat vervolgens in 2021 het startakkoord door Staatsbosbeheer wordt getekend met een projectontwikkelaar en de gemeente Purmerend voor de ontwikkeling van de oostflank: meer natuur, recreatie en ruimte om te wonen. Ook in het zuidelijk deel wordt deze slogan opgehangen. Woningen bouwen, onnodig natuur en ecosystemen vernietigen vanwege financiële redenen en dit rechtvaardigen met bomenplant elders? Hoe duurzaam en zinvol is dat! Daar komt bij, zoals uit een

---

[1] Provinciaal onderzoek: https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/omgevingsvisie/bewegen-en-recreëren
[2] https://www.staatsbosbeheer.nl/-/media/10-wat-we-doen/stad-en-natuur/2019-natuur-om-de-hoek-samenvatting.pdf

ander onderzoeksrapport blijkt, dat bouwen op uitbreidingslocaties veel duurder is. Om precies te zijn ca 50.000 euro per woning[3].

Deze trein moet onmiddellijk in de goede richting worden gestuurd. De provincie zou een duidelijk signaal moeten afgegeven[4]. De randstad heeft bossen van enige omvang nodig voor meerdere maatschappelijke doelen zoals gezondheid, recreatie, economisch vestigingsklimaat en klimaatadaptatie. De wooncrisis kunnen we oplossen want er zijn meer dan genoeg locaties binnen de bebouwde kom èn de bouw van woningen hoeft niet langer te duren. Vanwege vergrijzing komen veel huizen in het buitengebied op de markt. Kortom, het Purmerbos is niet nodig voor het maatschappelijke doel woningbouw.

[3] https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2023/03/Maatschappelijke-kosteneffectiviteitsanalyse-binnen-buitenstedelijk-bouwen.pdf p.6 overzichtstabel van maatschappelijke kosten en baten

[4] Het Purmerbos is begrensd als NNN, waarvoor de beschermende bepalingen van de provinciale Omgevingsverordening NH 2020 gelden (art 6.41-6.43). **NNN is bedoeld voor natuurontwikkeling, waarvoor de provincie verantwoordelijk is.**
De provincie zou niet moeten meewerken aan ontgrenzing van het Purmerbos als NNN noch aan het toestaan van activiteiten daarin of in de omliggende weilanden, die de natuurwaarden kunnen aantasten en/of het gebied versnipperen/verkleinen.

Inspraak: Statencommissie Ruimte

Datum: 11 september 2023

Onderwerp: Waarom Purmerbos kappen wanneer aantoonbaar binnenstedelijk gebouwd kan worden?

Door: [redacted], inwoner Purmerend

Geachte commissieleden,

Goedenavond, mijn naam is [redacted], ik ben inwoner van de gemeente Purmerend en ik ben met drie andere insprekers gekomen om onze ernstige bezorgdheid te uiten omtrent grootschalige bouwplannen van de Gemeente Purmerend. Ik zal u zo kort mogelijk de grote lijnen schetsen van de plannen en hoe deze plannen de provincie direct aangaan.

De Purmer, een 400 jaar oude droogmakerij, valt onder drie gemeenten; Edam-Volendam, Waterland en Purmerend. Deze drie gemeenten hebben in 2019 besloten een gezamenlijke inventarisatie te maken van de Polder.

Juni 2020 worden de resultaten van deze inventarisatie aangeboden aan de raden van de drie gemeenten. Dit document bevat 7 conclusies waarvan één letterlijk stelt dat: *De Purmer met uitzondering van de Golfbaan en de Purmer Zuid-Zuid , uitdrukkelijk niet gaat dienen voor toekomstige woningbouw*.

De drie raden stellen dat de conclusies uit de Inventarisatie verder uitgewerkt dienen te worden in een gezamenlijke gebiedsvisie voor De Purmer.

Fast forward naar mei 2023. De  Strategische Gebiedsvisie De Purmer wordt gepresenteerd. In de visie zijn de oorspronkelijke locaties voor woningbouw opgerekt tot ver voorbij de opdracht. Men spreekt nu over de Oostflank. Dit gebied wordt uit de Gebiedsvisie gehouden in verband met toekomstige stedelijke ontwikkelingen. Hiervoor loopt een apart visietraject. Maar wat is nu de Oostflank?

Allereerst is het begrip ‘De Oostflank’ rekbaarder dan het elastiekje om mijn Oostflank-dossier. In eerste instantie werd met de Oostflank nog uitsluitend de eerdergenoemde 140 hectare grote binnenstedelijke Golfbaan aangeduid. Echter in de Gebiedsvisie van mei is de Oostflank met ruim 330 hectare buiten-stedelijk gebied gegroeid waarvan 260 Ha bos Purmerbos.  Hiermee zijn de laatste hectares buitenstedelijk gebied dat de reeds zo volgebouwde gemeente Purmerend bezit tot ontwikkellocatie verworden.

Het meest onzinnige aan het verhaal is dat het totaal onnodig is . De gemeente kan eenvoudig voldoen aan haar woningbouw opgaaf middels binnenstedelijke bouw. Daarvoor is ons inziens zelfs het opofferen van de (binnenstedelijke) golfbaan niet nodig.

[redacted] zal nu cijfermatig toelichten waarom buitenstedelijk gebied niet hoeft te worden aangetast.

Ik dank u voor uw aandacht.

behoudvanpurmerbos.nl
voor en door natuurliefhebbers

Inspraak Commissie Ruimte, 11 september 2023

Geachte commissieleden,

Mijn naam is [redacted], inwoner van Purmerend en woordvoerder namens belanghebbenden van de Stichting (in oprichting) Behoud Purmerbos, die massaal in actie zijn gekomen tegen het voornemen van de gemeente Purmerend om het Purmerbos te kappen voor woningbouw. De teller van de petitie “Behoud het Purmerbos” staat inmiddels op meer dan 8.000 ondertekenaars.

Het planproces voor de gebiedsontwikkeling genaamd Oostflank, waarvoor het hele Purmerbos dreigt te verdwijnen, wordt nog verwacht. Toch ligt er op dit moment een gebiedsvisie voor de Purmer ter inzage waar deze grootschalige ontwikkeling een cruciale rol inneemt. We zijn blij dat we de gelegenheid krijgen in dit stadium onze zorgen kenbaar te maken.

Waarom de gemeente meedenkt aan natuurvernietiging als elders in Purmerend en in de regio meer dan voldoende binnenstedelijke bouwmogelijkheden zijn om ruimschots boven de opgave te bouwen, is een raadsel. We hoeven met zoveel plannen niet op zoek naar bouwlocaties. Sterker nog: zowel het Masterplan wonen van de Provincie als de Nationale Woon- & bouwagenda roept op te focussen op versnelling i.p.v. energie te verspillen aan complexe plannen met veel knelpunten.

De indicatieve woningbehoefte voor Purmerend is volgens de Prognose van de Provincie Noord-Holland 7.850 woningen tot 2050 (deze opgave is 100% voor instroom, de bevolkingsgroei in Purmerend zelf is negatief).

De Woningbouwmonitor van Purmerend en de woningaantallen op 1 januari 2023 laten zien dat in 2021 en 2022 flink wat woningen zijn opgeleverd en in diezelfde monitor lezen we dat sinds 1,5 jaar meer dan 4.000 woningen in contract staan. Wat overblijft is een opgave van iets meer dan 2.000 woningen die eenvoudig binnenstedelijk kan worden gerealiseerd en zelfs ruimschots overschreden kan worden zonder natuur te vernietigen (Bijlage).

Onder andere op De Koog in Purmerend. Dit betreft de transformatie van een bedrijven-terrein naar woningen. Momenteel voor slechts 1.200 woningen in de plancapaciteit opgenomen maar volgens de MRA zijn hier 3.000-3.500 woningen te realiseren. Hier hoeft geen boom gekapt te worden. Deze locatie is niet alleen binnenstedelijk maar ook voorzien van OV-verbindingen, scholen en sportfaciliteiten en de wijk is prima te ontsluiten vanwege de ligging direct aan de N244. Recent onderzoek van de MRA wijst ook nog eens uit dat het, o.a. vanwege het totale gebrek aan infrastructuur/ontsluiting op de Oostflank, per woning 50.000 euro goedkoper is om binnenstedelijk te bouwen.

Purmerend kan zonder bomenkap in het Purmerbos of het bebouwen van de unieke aangrenzende open polderkamers, binnenstedelijk ruimschoots boven de opgave bouwen. Waarom de gemeente er dan, ondanks het dringende verzoek van de Provincie in het Masterplan en het recente coalitieakkoord, toch voor kiest om de beperkte ambtelijke capaciteit en gemeenschapsgeld in te zetten op een complexe buitenstedelijke ontwikkeling waarvoor natuur vernietigd wordt, is niet uit te leggen.

Purmerend heeft grote behoefte aan groen uitloopgebied. Voor de leefbaarheid van de steeds drukker wordende stad en regio is het voornemen om dit zonder enige noodzaak weg te nemen onbegrijpelijk en onaanvaardbaar. We roepen de provincie op dit te voorkomen.

[redacted]

ivn natuur educatie
Waterland

Maandag 11 september 2023, Haarlem

Geachte Gedeputeerde,
Geachte Statenleden, commissieleden,

Mijn naam is [redacted] Ik ben lid van het IVN, Instituut voor Natuureducatie en Duurzaamheid, afdeling Waterland.

Ik sta hier om mijn bezorgdheid te uiten over het voornemen van B&W Purmerend en de gemeenteraad om het Purmerbos, een bosgebied van ruim 250 hectare, te bestemmen voor woningbouw.

Het Purmerbos is een typisch Polderbos met structuren van de polder gehandhaafd. Het heeft poldersloten en kaarsrechte percelen. Het is aangelegd op rijke kleigrond waardoor de bomen en struiken snel groeien. De populier, een snelgroeier, werd aangepland om in korte tijd het aanzien van een bos te krijgen.

Het Purmerbos is zeer doordacht gezoneerd in twee gedeelten waarbij het noordelijk deel is ingericht als recreatie- en hondenlosloopgebied, het zuidelijk deel is een stiltegebied waar de natuur haar gang kan gaan. In dit deel bevindt zich een prachtig ontwikkeld moerasgebied van 9 hectare waar vele kwetsbare soorten vogels een broedplek vinden.

Het noordelijk- en zuidelijk deel zijn onderbroken door een weiland. Hierdoor is er een brede zichtlijn naar de rest van de Purmerpolder waardoor het landschappelijk gebied nog eens wordt benadrukt.

De weilanden hier, maar ook aan de zuidwestzijde van Purmerend hebben een belangrijke bufferfunctie tussen stad en bos, een overgangszone die niet moet worden onderschat en van wezenlijk belang is voor de natuur daaraan grenzend.

Het Purmerbos is een jong volwassen bos en het heeft een grote variatie aan planten, struiken en bomen en staat bekend om zijn vele varensoorten. Het is een weinig in Nederland voorkomend nat kleibos dat zich in de loop der jaren als een ecologisch geheel heeft ontwikkeld. Hier vinden insecten een plek die een voedselbron vormen voor andere diersoorten. Het bos is rijk aan vele soorten broedvogels als bruine kiekendief, boomvalk, blauwborst, snor, bosrietzanger, wielewaal. En ook zoogdieren als vos, hermelijn, wezel, egel, haas en muizen waaronder de Noordse woelmuis vinden hier een plek.

Er zijn veel diersoorten die gebaat zijn bij een bepaalde oppervlakte om voedsel te kunnen vinden. Dat biedt veiligheid en rust om zich voort te planten. Dit vinden ze nu in het Purmerbos. Versnippering en vermindering van het bosareaal betekent dat er voor een aantal diersoorten *geen* plek meer is én voor anderen dat er *minder* plek is. Dat betekent een achteruitgang van de biodiversiteit waar het al zo slecht mee gaat.

Wij hebben de gemeenteraadsleden en de wethouder, projectleiders en de betrokken medewerkers van Staatsbosbeheer in 2021 mee op wandeling genomen om te laten zien én ze te laten inzien wat de gevolgen zijn van woningbouw in het Purmerbos. Het betekent de vernietiging van een zeldzaam loofbos op zeeklei dat er 40 jaar over gedaan heeft om uit te groeien tot een natuurgebied met een unieke biodiversiteit.

Het Purmerbos maakt onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Waar de provincie de ambitie heeft om het NNN tot 2027 uit te breiden met 5000 hectare om de biodiversiteit en natuurwaarden te versterken, wil de gemeente Purmerend 250 hectare bos opofferen.

Het Purmerbos kent ruim 1 miljoen bezoekers per jaar, veelal mensen uit Purmerend, maar ook uit de wijde regio. Dit laat zien hoe belangrijk natuur is voor het welzijn en de gezondheid van mensen. Dat blijkt ook uit de vele ondertekenaars van de petitie 'Behoud het Purmerbos'.

Wij roepen u daarom op de gemeente Purmerend te laten inzien dat zij met deze woningbouwplannen in het bos en daarmee de vernietiging van natuur op de verkeerde weg zijn. Vooral omdat er meer dan voldoende andere mogelijkheden zijn voor woningbouw in Purmerend.

Ik dank u voor uw aandacht.

Correspondentieadres:
[redacted]

Provincie Noord-Holland

# Agenda Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Datum** | 11-09-2023 |
| **Tijd** | 19:30 - 22:05 |
| **Locatie** | Statenzaal |
| **Voorzitter** | Marianne Poot |
| **Toelichting** | De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl.<br>De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal.<br>Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte.<br>Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 8 september 2023) bij neeskenss@noord-holland.nl<br>Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen. |

| | |
|---|---|
| **0** | **Technische briefing integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) (18:15-19:15 uur)** |
| **1** | **Opening en mededelingen** |
| **2** | **Inspreekhalfuur** |
| 19:30 | |
| **3** | **Vaststelling van de agenda, vaststelling van het vorige verslag M&B 20 en 23 februari 2023, Lijsten moties en toezeggingen** |
| **4** | **A-agenda Algemeen** |
| 20:00 | |
| **4.a** | **Financiën: Tweede begrotingswijziging 2023 (A-agenda alle commissies)**<br>Toelichting:<br>In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze tweede begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2023.<br><br>Behandelvoorstel: |

Adviseren over de voordracht aan PS. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 2 oktober 2023.
Elke commissie adviseert PS over de wijzigingen die betrekking hebben op de beleidsterreinen die onderdeel zijn van de betreffende commissie.
De commissie Bestuur adviseert over de begrotingswijziging vanuit de financiën algemeen.

**5 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)**

**6 B-Agenda Wonen**

20:40

**6.a Openbaarmaking haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West**

Na interne beraadslaging en overleg met het college van de gemeente Medemblik hebben Gedeputeerde Staten besloten om de Haalbaarheidsstudie Balkweiterhoek 76/76A Zwaagdijk-West openbaar te maken en hierover te communiceren.

De provincie Noord-Holland heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de haalbaarheid van tijdelijke huisvesting op de locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente Medemblik aangegeven niet positief te staan tegenover een samenwerking met de provincie voor de nadere uitwerking van een plan voor tijdelijke huisvesting op deze locatie. Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de vervolgstap die zij nu nemen.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het haalbaarheidsonderzoek bespreken.

**7 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)**

**8 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

21:40

**8.a Ruimte: Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening (B-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer hoe invulling is gegeven aan deze

motie.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 126-2022 als afgedaan kan worden beschouwd.

9 **Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)**

10 **C-agenda Ruimte**

10.a **Ruimte/Energie: Overdracht bevoegd gezag Hoogspanningsstation A9-Zuid en anterieure overeenkomst TenneT (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met het voornemen van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat om het bevoegd gezag voor de ruimtelijke inpassing van een nieuw te bouwen 380/150 kV hoogspanningsstation tussen Beverwijk en Vijfhuizen (hoogspanningsstation A9-Zuid) over te dragen aan de provincie. Voorafgaand aan de start van de ruimtelijke procedure wordt met de initiatiefnemer voor het nieuw te bouwen hoogspanningsstation, TenneT TSO B.V., een overeenkomst gesloten over de voorwaarden waaronder GS bereid zijn om de ruimtelijke procedure te doorlopen.

10.b **Ruimte/Energie: Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.c **Ruimte/Energie: Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.d **Ruimte/Energie: Start Ruimtelijke procedure 380kV Netuitbreiding Noord-Holland Noord met publicatie van Voornemen en voorstel voor participatie op 2 juni 2023 (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

Op 2 juni aanstaande wordt door het ministerie van EZK het Voornemen en voorstel voor participatie 380kV Netuitbreiding Noord-Holland Noord gepubliceerd, waarmee de ruimtelijke procedure formeel van start gaat. De Minister voor Klimaat en Energie is samen met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening het bevoegd gezag voor de ruimtelijke procedure. Voorstel is PS met bijgevoegde brief hierover te informeren.

10.e **Ruimte/Leefomgeving: Ingekomen brief Verhuizing ICT kunstmestfabriek (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.f **Ruimte/Leefomgeving: Ingekomen brief Verhuizing ICT kunstmestfabriek (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.g **Ruimte/Wonen: Aanvraag ontheffing Broekermeerdijk 16 (ABC) Waterland (C-agenda commissie Ruimte)**

Op 2 november 2021 hebben GS de 'Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is in een brief aan de betreffende gemeenten een positieve grondhouding aangekondigd om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het voorliggende bouwplan voor Broekermeerdijk 16, 16 A, B en C in Waterland voldoet daar aan.

10.h **Ruimte/Wonen: Ontheffingsverzoek Amsteldijk Noord 17 Amstelveen (C-agenda commissie Ruimte)**

De gemeente Amstelveen heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van twee woningen aan de Amsteldijk Noord 17 te Amstelveen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

10.i **Ruimte: Aanbevelingsbrief College van B&W Wijdemeren d.d. 30-03-2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.j **Ruimte: Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk (C-agenda commissie Ruimte)**

10.k **Ruimte: Aanwijzing stimuleringsgebied Zon Hoofdweg te Haarlemmermeer (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Het college van B&W van Haarlemmermeer heeft Gedeputeerde Staten verzocht om de procedure te starten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied zonne-energie aan de Hoofdweg ten noorden van Hoofddorp. Na het doorlopen van deze procedure hebben Gedeputeerde Staten besloten om dit stimuleringsgebied aan te wijzen, het als werkingsgebied van artikel 6.4 van bijlage 11 bij de OVNH2022 toe te voegen en het samen met de stukken van

de Wijzigingwerkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II in ontwerp ter inzage te leggen.

10.l **Ruimte: Aanwijzing stimuleringsgebied Zon Vijfhuizerweg te Hoofddorp (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Het college van B&W van Haarlemmermeer heeft Gedeputeerde Staten verzocht om de procedure te starten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied zonne-energie aan de Vijfhuizerweg ten noorden van Hoofddorp.
Gedeputeerde Staten hebben kennis genomen van dit verzoek en besloten om dit stimuleringsgebied als werkingsgebied van artikel 6.4 van bijlage 11 bij de OVNH2022 toe te voegen en het samen met de stukken van de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II in ontwerp ter inzage te leggen.

10.m **Ruimte: Brief aan PS, Rijk gemeenten en waterschappen ruimtelijk voorstel en ruimtelijk arrangement (C-agenda commissie Ruimte)**

Op 12 december 2022 heeft de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) het provinciaal startpakket voor de fysieke leefomgeving aan de provincies gestuurd. Het Rijk vraagt hierin de provincies met een ruimtelijk voorstel te komen dat zicht geeft op wat ruimtelijk mogelijk en realiseerbaar is gezien de grote opgaven die er zijn op onder andere het gebied van wonen, klimaat en natuur. Het voorstel is de opmaat naar twaalf ruimtelijke arrangementen waarin het Rijk met elke provincie wederkerige afspraken maakt over de uitvoering van de opgaven. GS informeren met deze brieven de gemeenten en waterschappen van Noord-Holland, PS en het ministerie van BZK over de aanpak hiervan door de provincie.

10.n **Ruimte: Brief van belangenvereniging Bewoners Hemkade en P.Ghijsenlaan e.o. (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.o **Ruimte: Ingekomen brief Gemeente Oostzaan over Woonunits voor Oekraïners in Het Twiske (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.p **Ruimte: Ingekomen mail Dorpsraad Zwaagdijk-West en werkgroep BWH 7676A, aandacht voor Zwaagdijk-West (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.q **Ruimte: Ingekomen mail InRetail en Amsterdam City: Juist nu blijven werken aan vitale en toekomstige binnensteden, wijkwinkelcentra en dorpskernen Noord-Holland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.r **Ruimte: Ingekomen mail Zorgen en bezwaren tegen grootschalige arbeidsmigranten huisvesting aan Dwarsweg 18 te De Kwakel, gemeente Uithoorn (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.s **Ruimte: Jaarverslag 2022 Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.t **Ruimte: Ontheffingsverzoek Hornweg 246 Aalsmeer (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De gemeente Aalsmeer heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de bouw van een woning aan de Hornweg 246 te Aalsmeer. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

10.u **Ruimte: Ontheffingsverzoek Noordereinde 249 's-Graveland, gemeente Wijdemeren (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De gemeente Wijdemeren heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van drie woningen aan het Noordereinde 249 te 's-Graveland. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

10.v **Ruimte: Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

Binnen de regio Schiphol gaan vier ministeries, vier betrokken provincies, waaronder Noord-Holland, en 56 gemeenten met elkaar uitwerken hoe ze de ruimtelijke opgaven in regio willen invullen. Het doel is om een impuls te geven aan de kwaliteit van de leefomgeving. Dit wordt gedaan onder de naam NOVEX regio Schiphol. Rijk en regio hebben vrijdag 23 juni 2023 het Ontwikkelperspectief voor NOVEX Schipholregio gepresenteerd. Het Ontwikkelperspectief geeft informatie om te komen tot een Uitvoeringsagenda binnen de NOVEX Schipholregio, welke dit najaar wordt opgeleverd.

10.w **Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-I (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

GS stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I en de Nota van beantwoording vast. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen en zijn besproken met PS. In deze

ronde gaat het om wijzigingen in onder meer het Natuurnetwerk Nederland, het Bijzonder Provinciaal Landschap en Provinciale Wegen.

10.x **Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II (ontwerp) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van de werkingsgebieden en de bijlagen van de Omgevingsverordening Noord-Holland in ontwerp vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Landelijk Gebied, Glastuinbouwconcentratiegebied en Cultureel Erfgoed. De voorgenomen wijzigingen worden van 22 juni t/m 2 augustus 2023 ter inzage gelegd, waarna GS een definitief besluit nemen.

10.y **Omgevingsverordening en Milieu: Brief ontgassen en de omgevingswet (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.z **Omgevingsverordening en Milieu: Brief ontgassen en de omgevingswet (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023)**

10.z.1 **Omgevingsverordening: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2020 & OV NH2022 ronde 2023-I (ontwerp) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening Noord-Holland in ontwerp vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland en het Landelijk Gebied. De voorgenomen wijzigingen worden ter inzage gelegd waarna GS een definitief besluit nemen.

10.z.2 **Ruimte: Probleemlocaties in dorpslinten (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.z.3 **Ruimte/Wonen: Ontheffing gemeente Texel voor tijdelijke flexwoningen (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

10.z.4 **Omgevingsverordening: Kopie brief aan GS zienswijze tweede herziening omgevingsverordening (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

11 **C-agenda Wonen**

11.a **Wonen/Recreatie: Ingekomen brief BelangenVereniging Vrij Wonen (BVVW) over transformatie recreatieparken naar o.a. woonparken (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

11.b **Wonen: Bijdrage Flexibele schil woningbouw 2023 2024 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Het Rijk heeft subsidie beschikbaar gesteld voor cofinanciering van Flexpools. Voor iedere provincie is een bedrag gereserveerd en ruim € 6,6 miljoen is hiervoor in november 2022 toegekend aan de provincie Noord-Holland. Het Rijk stelt als voorwaarde dat de provincies en gemeenten hier zelf een gelijke bijdrage aan leveren. GS hebben besloten hier een eigen bijdrage voor te leveren van € 3,4 miljoen, te dekken uit de reserve woningbouw. De overige dekking komt vanuit de gemeenten.

11.c **Wonen: Brief namens portefeuillehouders Wonen regio Zaanstreek-Waterland (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)**

11.d **Wonen: Brief van werkgroep BWH76/76A over ontwikkelingen Balkweiterhoek 76/76A(C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

11.e **Wonen: Cooplink, Geef wooncoöperaties een kans in Noord-Holland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

11.f **Wonen: Ontheffingsverzoek gemeente Heemstede t.b.v. tijdelijke woonunits statushouders en vluchtelingen, Heemstede (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

GS verlenen een ontheffing van artikel 6.3, 6.4, 6.9 en 6.46 van de omgevingsverordening aan de gemeente Heemstede ten behoeve van tijdelijke huisvesting voor statushouders en Oekraïense vluchtelingen voor de periode van 10 jaar op de parkeerplaats naast Oude Slot.

11.g **Wonen: OPROEP Stimuleer en versnel coöperatieve woonvormen (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

11.h **Wonen: Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

In de Woondeals Woningbouw 2022-2030, die tussen het Rijk, provincies en regio's worden gesloten, worden per regio afspraken gemaakt over de woningbouwopgave. Hierin worden ook (proces)afspraken gemaakt over flex-

en transformatiewoningen. In deze Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA is een uitwerking van deze (proces)afspraken opgenomen. Deze afspraken gaan over het versneld realiseren van flexwoningen om woningzoekenden tijdelijk een flexibele woonvorm te bieden. Deze overeenkomst wordt aangegaan door het Rijk, deelnemende MRA-gemeenten en de provincies Noord-Holland en Flevoland.

**11.i Wonen: Vereniging Eigen Huis: wat verwachten huiseigenaren in de provincie Noord-Holland van het nieuwe provinciebestuur? (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

**11.j Wonen: Voortgang inzet provinciaal eigendom voor huisvesting statushouders (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

Gedeputeerde Staten hebben in september 2021 uitgesproken te onderzoeken op welke manier het provinciaal onroerend goed kan bijdragen aan de crisis in de asielopvang. Vanwege de aard van het provinciaal onroerend goed wordt met name gekeken naar de (tijdelijke) huisvesting van spoedzoekers, waaronder statushouders. Via bijgaande brief worden Provinciale Staten geïnformeerd over de voortgang. Daarnaast worden de bewoners van Zwaagdijk-West specifiek geïnformeerd over de voortgang van het haalbaarheidsonderzoek voor flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West.

**11.k Wonen: Woo-besluit huisvesting statushouders (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De Wet open overheid (Woo) regelt het recht op informatie van de overheid. Overheidsinformatie is meestal openbaar, maar de Woo kent een aantal gevallen waarin de gevraagde informatie niet openbaar kan worden gemaakt. Meer over de Woo is te vinden op www.noord-holland.nl/woo.

**11.l Wonen: Woondeals NHN en MRA (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De woningnood is hoog en de betaalbaarheid van het wonen staat onder druk. Daarom ondertekenen wij, als één van de partners, de Woondeal Noord-Holland Noord en de Woondeal Metropoolregio Amsterdam. In deze Woondeals staan afspraken over de verdeling van de provinciale woningbouwopgave, kwalitatieve uitgangspunten én invulling van de randvoorwaarden die nodig zijn om de ambitieuze woningbouwdoelstelling samen met Rijk, gemeenten, woningcorporaties en marktpartijen te kunnen realiseren. Zo dragen wij bij aan

het terugdringen van de woningnood en het realiseren van meer sociale en betaalbare woningen in de periode 2022 tot en met 2030.

11.m **Wonen: Brief fracties gemeenteraad Oostzaan inzake Locatie tijdelijke woningen Oekraïners Oostzaan (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)**

12 **C-agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid (inclusief luchtvaart)**

12.a **Bereikbaarheid/Zeehavens: Samenwerkingsovereenkomst met Den Helder t.b.v. volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet (C-agenda commissie n.t.b.)**

In 2022 werd duidelijk dat de Koopvaarderschutssluis in Den Helder tijdens de renovatie niet gesloten hoeft te worden. Een omvaarroute via het Boerenverdriet is om deze reden niet nodig. Een tweede volwaardige vaarroute in Den Helder is echter wel gewenst, om toename van (recreatief) vaarverkeer door ontwikkeling van het Maritiem Cluster te kunnen opvangen. Daarom gaat de provincie een nieuwe overeenkomst aan met de gemeente waarin de vernieuwde gezamenlijke doelstelling is vastgelegd. Dit onder voorbehoud van besluitvorming in PS en de Raad over de herbestemming van de eerder toegekende financiële middelen.

12.b **Bereikbaarheid: Brief GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland inzake Bereikbaarheid Kust (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.c **Bereikbaarheid: Ingekomen mail HSL Lelylijn van nationaal en zeker ook Amsterdams belang (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.d **Bereikbaarheid: Kustbus 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De gemeenten Bergen, Castricum, Schagen en Den Helder zullen deze zomer zelf opdracht gaan geven aan touringcarbedrijven om bussen in te zetten, en daardoor de kustgebieden beter bereikbaar te maken. De provincie werkt samen met de gemeenten aan een goede bereikbaarheid van de kust en wil deze trajecten ondersteunen door een tegemoetkoming te doen in de kosten.

12.e **Bereikbaarheid: Regionale Samenwerking Zuid-Kennemerland, presentatie bereikbaarheid kust radenbijeenkomst 7 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.f **Bereikbaarheid: Uitkomsten Regionale bijeenkomst Bewegen tussen duin, bollen en polder van 2 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.g **Luchtvaart: BRS zienswijze Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Van 23 december 2022 tot en met 5 februari 2023 liep er een openbare consultatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023. Deze regeling is bedoeld om woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol te voorzien van geluidwerende maatregelen. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke BRS zienswijze in te dienen.

12.h **Mobiliteit/Ruimte: Selectie projecten budget ketenreis OV-fonds (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

In september 2021 hebben GS besloten om 2 miljoen euro vanuit het OV fonds te reserveren voor maatregelen in Noord-Holland Noord (het gebied boven het Noordzeekanaal), naar aanleiding van de vraag van NS om gezamenlijk 4 miljoen euro te reserveren voor ketenmobiliteit. Het gaat om fysieke maatregelen die de bereikbaarheid van het OV, goede overstapmogelijkheden (trein, bus, fiets) en stationsomgevingen helpen verbeteren. Samen met NS (die eveneens 2 miljoen investeren) en in afstemming met de betrokken gemeenten en ProRail is een lijst opgesteld van projecten die nu voldoende zijn uitgewerkt om een concrete financiële bijdrage aan toe te kennen.

12.i **Mobiliteit: Bediening van sluizen (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

In 2017 is door GS een voorstel aangenomen om de Roskamsluis (en te zijner tijd de Molenkolksluis en de Braaksluis) door de vaarweggebruikers bedienbaar te maken. Tijdens het voorbereiden van de implementatie hiervan leidden nieuwe inzichten tot een tegengesteld advies.

12.j **Mobiliteit: Brief aan PS over stand van zaken Uitvoering Motie 256-2022 (Reclameafspraken aanpassen) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.k **Mobiliteit: Brief met factsheet Tour de Force (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.l **Mobiliteit: Brief Rover NHN dienstregeling lijn Den Helder-Alkmaar-Haarlem (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.m **Mobiliteit: Brief Veilig Verkeer Nederland over verkeersveiligheid in coalitieakkoorden (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

12.n **Mobiliteit: Fietsberaad nieuwbrief (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

U kunt zelf een abonnement nemen op de tweewekelijkse nieuwsbrief bij www.fietsberaad.nl

12.o **Mobiliteit: Fietsbrug Leidsevaart N208 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De provincie Noord-Holland wil een fietspad aanleggen tussen het Coornhert Lyceum en de Leidsevaartweg in Haarlem met een fietsbrug over de Leidsevaart. Deze fietsroute verbetert de verkeersveiligheid voor met name fietsende scholieren.

12.p **Mobiliteit: Fietsersbond, opname en links webinar 7 juni 19.30 uur (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.q **Mobiliteit: Gunning concessie beheer Oplaadobjecten 2023-2029 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de voorlopige gunning 'Concessie beheer Oplaadpalen 2023-2029' aan ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.

12.r **Mobiliteit: ingekomen brief ANWB met uitnodiging voor kennismaking (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.s **Mobiliteit: Ingekomen mail Fietsplatform over passage coalitieakkoord fietsen landelijk gebied (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.t **Mobiliteit: Ingekomen mail over aanrijding bij De Woeste Hoogte (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)**

12.u **Mobiliteit: ingekomen mail Rover over OV in coalitieakkoord Noord-Holland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.v **Mobiliteit: IPO BAC Mobiliteit Agenda 22 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.w **Mobiliteit: Ondertekening intentieovereenkomst N239-N240 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Het verkeer tussen de A7 en Medemblik is de afgelopen jaren flink toegenomen. Om de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid te verbeteren wil de provincie de N239 (Dijkweg – Westerzeedijk) bij de Agriport en de N240 (Markerwaardweg) bij Medemblik op een aantal plekken aanpassen. De provincie werkt daarvoor samen met Rijkswaterstaat en de gemeenten Hollands Kroon en Medemblik.

12.x **Mobiliteit: Realisatieovereenkomst HOV Westtangent deelproject vervangen 'Oude Haagse brug' (C-agenda commissie Ruimte)**

De gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, Schiphol Commercial B.V. en de provincie Noord-Holland werken samen aan het vervangen van de Oude Haagse burg. De brug wordt vervangen in het kader van het project HOV Westtangent. De HOV Westtangent is een snelle busverbinding tussen Amsterdam Sloterdijk en Schiphol. Voor de realisatie van de brug gaan de partijen een overeenkomst met elkaar aan waarin afspraken over de bouw, financiële bijdragen, onderhoud en organisatie worden vastgelegd.

12.y **Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Westfriesland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Samen met de zeven Westfriese gemeenten is een Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) opgesteld, waarin wij de maatregelen hebben gebundeld die wij de komende periode gezamenlijk gaan oppakken op het gebied van mobiliteit. De regionale agenda is een belangrijke stap in het slimmer samenwerken door scherpere keuzes en prioriteitstelling. Met deze werkagenda wordt uitvoering gegeven aan het Perspectief Mobiliteit, dat op 13 september 2021 is vastgesteld in Provinciale Staten.

12.z **Mobiliteit: Regionale bijeenkomst 'Bewegen tussen duin, bollen en polder' 2 juni 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.z.1 **Mobiliteit: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof politieke werkgroep POLIS in Stockholm (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

POLIS is een vooraanstaand netwerk van Europese steden en regio's, die samen oplossingen creëren om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken onder andere door toepassing van innovatieve technologieën en gezamenlijke beïnvloeding van het Europese mobiliteitsbeleid. De provincie Noord-Holland

is lid van dit netwerk en op ambtelijk niveau actief in verschillende werkgroepen. Gedeputeerde Olthof is lid van de politieke werkgroep van POLIS en is door de directeur van POLIS en de wethouder Mobiliteit en Stedelijke Ontwikkeling van Stockholm uitgenodigd voor de volgende politieke werkgroep in Stockholm. Deze wordt gecombineerd met een Leadership Summit en vindt plaats op 8 en 9 juni 2023.

12.z.2 **Mobiliteit: Staat van de Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in opdracht van de Provincie Noord-Holland samen met Vervoerregio Amsterdam de Staat van de Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 geschreven. In dit rapport analyseert SWOV de recente ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

12.z.3 **Mobiliteit: Stand van zaken project HOV Noordwijk-Schiphol (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Voor een goede bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek komt er een HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. De provincie Noord-Holland heeft daarvoor samen met de omgeving een ontwerp voor een nieuwe HOV-brug en een nieuwe busbaan gemaakt. Er zijn nog nieuwe stikstofberekeningen nodig en er moeten nog enkele ecologische onderzoeken uitgevoerd worden. Daarna kunnen belanghebbenden eind dit jaar reageren op de plannen en ontwerpen. Gedeputeerde Staten sturen een brief naar Provinciale Staten over de stand van zaken van het project. In deze brief wordt onder andere de planning van het Provinciaal Inpassingsplan toegelicht. Ook wordt er een nieuwsbericht aan de belanghebbenden van het project gestuurd.

12.z.4 **Mobiliteit: Uitvoeringsregeling Verkeersveilige Uitwegen 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De provincie stelt vanuit de subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen 2023 €822.000,- beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 80km/h. De subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen is bedoeld om perceeleigenaren aan provinciale wegen te stimuleren de erfaansluitingen op de weg veiliger in te richten. Dat kan door het verwijderen van uitwegen, het samenvoegen van uitwegen of het veiliger vormgeven van uitwegen.

12.z.5 **Mobiliteit: Urgentieconferentie NOVB, TVOV 2023 en vertraagde instroom ZE-bussen in Gooi en Vechtstreek (C-agenda Ruimte)**

Het college van Gedeputeerde Staten informeert Provinciale Staten over de resultaten van de urgentieconferentie van het bestuurlijk Nationaal OV Beraad, de aanvragen voor de Transitievergoeding OV 2023 en de vertraagde instroom van Zero Emissiebussen in de concessie Gooi en Vechtstreek.

12.z.6 **Mobiliteit: Vaststellen definitieve voorkeursvariant Guisweg (C-agenda commissie Ruimte)**

n.v.t.

12.z.7 **Mobiliteit: Verkennen mobiliteitsopgaven in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer (C-agenda commissie Ruimte)**

Op 16 februari 2023 hebben bestuurders van de provincies Zuid- en Noord-Holland, gemeenten aan beide zijden van de Ringvaart, Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam uitgesproken om gezamenlijk de knelpunten en oplossingsrichtingen van de mobiliteitsopgaven in het grensgebied van Noordelijke Duin en Bollenstreek en Haarlemmermeer te gaan verkennen. Nut en noodzaak hiervan is door alle bestuurders onderstreept.

12.z.8 **Mobiliteit: Verzoek ontwikkelplan, regie en ondersteuning pontverbindigen en oevergemeenten (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023)**

12.z.9 **Mobiliteit: Voorwaarden gezamenlijk oplaadinfrastructuur MRA-E 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

Met dit besluit stellen Gedeputeerde Staten de geactualiseerde Voorwaarden gezamenlijke Oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023 vast. Het projectbureau MRA-Elektrisch heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren. Dit gebeurt voornamelijk door het aanbesteden en aangaan van concessieovereenkomsten met marktpartijen om de publieke oplaadpaalinfrastructuur te verbeteren. Gemeenten kunnen zich met deze voorwaarden aansluiten bij een concessieovereenkomst en vervolgens onder begeleiding van het projectbureau laadpalen in de openbare ruimte laten plaatsen.

12.z.10 **Mobilteit: Ingekomen mail felicitaties Transport en Logistiek Nederland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

12.z.11 **Natuur/Bereikbaarheid: Brief Fietsersbond Fietsplatform NTFU ANWB aan GS bedreigingen natuurbeleid fietspaden (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023 & Natuur 18-09-2023)**

12.z.13 **Luchtvaart/Schiphol: Bestuur Regio Schiphol (BRS) zienswijze Balanced Approach Schiphol (C-agenda commissie n.t.b.)**

Tot en met 15 juni 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Balanced Approach Schiphol. De Balanced Approach Schiphol bestaat uit combinaties van mogelijke maatregelen die erop gericht zijn het op uiterlijk 1 november 2024 te behalen geluidsdoel voor Schiphol te realiseren. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.

12.z.14 **Luchtvaart/Schiphol: BRS Zienswijze op Regeling transitie CROS-MRS (C-agenda commissie nader te bepalen)**

Tot en met 27 maart 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Regeling transitie CROS-MRS (Maatschappelijke Raad Schiphol) en de toelichting. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), het samenwerkingsverband van de regionale overheden in de Schipholregio, heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

12.z.15 **Luchtvaart/Schiphol: BRS Zienswijze Experimenteerregeling Schiphol (C-agenda commissie ruimte 11-09-2023)**

Tot en met 23 februari 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Experimenteerregeling Schiphol. Deze regeling is bedoeld om geluidsoverlast aan te pakken door het preferent vliegen (voorkeur) te combineren met het gebruik van handhavingspunten (regelgeving). De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.

12.z.16 **Infrastructuur: Extra financiële bijdrage Guisweg Zaanstad (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)**

De kosten voor het realiseren van het voorlopige voorkeursalternatief voor de aanpak van de spoorwegovergang Guisweg in Zaanstad vallen hoger uit dan aanvankelijk geraamd. Omvangrijke bezuinigingen zijn niet mogelijk zonder de kern van het project aan te tasten. Er is daarom van de financierende partijen een extra bijdrage nodig. De extra bijdrage van de provincie is bedoeld voor de ontwikkeling van knooppunt Zaandijk Zaanse Schans.

12.z.17 **Luchtvaart: BRS zienswijze op wijziging Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

Tot en met 16 augustus 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de voorgenomen wijziging in de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol. Met de wijziging wordt geprobeerd geluidshinder voor omwonenden van Schiphol te beperken door oudere, meer lawaaiige vliegtuigen te weren. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.

12.z.18 **Mobiliteit: Brief raad Bloemendaal fietspad Kattendel (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

12.z.19 **Mobiliteit: Brief bewoners Heiloo Waarom de Kaalweg open moet blijven (C-agenda Ruimte 11-09-2023)**

12.z.20 **Mobiliteit: Brief Waarom de Kaalweg open moet blijven (C-agenda ruimte 11-09-2023)**

13 **C-agenda Algemeen**

13.a **Algemeen: Portefeuilleverdeling college van Gedeputeerde Staten 2023-2027 (C-agenda alle commissies)**

In de vergadering van Provinciale Staten van 17 juli 2023 zijn de leden van het college van Gedeputeerde Staten 2023-2027 benoemd. Het nieuwe college heeft een besluit genomen over de onderlinge taakverdeling.

13.b **Algemeen: Verdeling verbonden partijen 2023 (C-agenda alle commissies)**

Het nieuw aangetreden college van Gedeputeerde Staten heeft de provinciale verbonden partijen verdeeld. De verbonden partijen bestaan uit vennootschappen, gemeenschappelijke regelingen, stichtingen en verenigingen. De verbonden partijen zijn toegedeeld aan de gedeputeerde die de beleidsinhoudelijke portefeuille heeft die overeenkomt met de activiteiten van de verbonden partij. Provinciale Staten worden per brief geïnformeerd over de verdeling.

13.c **Financiën: Informatiebrief PS nieuwe opzet begroting (betrekken bij begroting 2024)**

13.d **MRA: Maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht (C-agenda alle commissies, commissie Bestuur 18-09-2023)**

13.e **MRA: Termijnagenda 2023 en bijbehorende nota van beantwoording (C-agenda alle commissies)**

Na de AV van november 2022 is de concept Termijnagenda 2023 conform het advies van de MRA Raadtafel verzonden naar alle deelnemers en hun raden en Staten. Met als doel om wensen en opvattingen op te halen, die in de Algemene Vergadering van 24 maart zijn besproken. In onderstaande notitie is een overzicht gegeven van alle ingekomen wensen en opvattingen zoals deze zijn besproken in de Algemene Vergadering van 24 maart 2023.

13.f **MRA: Brief zomerreces MRA Agenda 2024-2028 (C-agenda Commissie Bestuur Leidend)**

13.g.1 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 68 (C-agenda alle commissies)**

13.g.2 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht- editie 69 (C-agenda alle commissies)**

13.g.3 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 70 (C-agenda alle commissies)**

13.g.4 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 71 (C-agenda alle commissies)**

13.g.5 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 72 (C-agenda alle commissies)**

13.g.6 **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 73 (C-agenda alle commissies)**

14 **Sluiting**

**Verslag concept**

**Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid**

| | | |
|---|---|---|
| Datum commissievergadering | : | 20 februari 2023 |
| Commissievoorzitter | : | Mw. M. van Meerten-Kok |
| Commissieadviseur | : | Mw. M. van Boheemen |
| Telefoonnummer/E-mail | : | 023-5144628/ mb@noord-holland.nl |

**Aanwezig:**

| | | |
|---|---|---|
| Commissievoorzitter | | : mw. Van Meerten-Kok |
| Commissieadviseur | | : mw. M. van Boheemen |
| Leden van de commissie: | CDA | : mw. C. Kuiper |
| | ChristenUnie | : mw. M. Tolhuis, dhr. M. Klein |
| | D66 | : dhr. M. Steeman, dhr. M. Meiland |
| | DENK | : dhr. M. Alkaduhimi (p.t.), dhr. E. Mangal (p.t.) |
| | Fractie Baljeu | : - |
| | FvD | : dhr. J. Dessing |
| | GL | : N. van der Waart, J. Gringhuis |
| | JA21 | : dhr. E. Jensen |
| | PvdA | : dhr. J. Carton, mw. S. Abdi |
| | PvdD | : I. Kostić, F. Zoon |
| | PVV | : - |
| | SP | : dhr. W. Hoogervorst - online |
| | VVD | : dhr. K.J. Terwal |
| | N-NH. | : mw. G. van Geffen |
| | PvdO | : mw. W. van Soest (p.t.) - online |
| Gedeputeerde(n): | dhr. J. Olthof (PvdA) | |
| Notulist | Notuleerservice Nederland | |

**Afwezig:** mw. H. Bouhlel (SP), dhr. Deen (PVV) en gedeputeerde R. Kocken (GL)

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststellen Strategische Agenda

3. Afscheid duo-commissieleden
4. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

5. Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
6. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
7. A-Agenda Algemeen
7a. Eerste Begrotingswijziging 2023 (A-agenda's EFB, M&B 20-2-2023 & NLG 13-02-23)
8. B-agenda Mobiliteit
8a. Aanpak en Monitor investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)- MET UITNODIGING VAN DE COMMISSIES NLG en RWK
8b. Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland 2022-2024
8c. Mobiliteit: Ambitie Publieke Mobiliteit (B-agenda M&B 20-02-2023)
8d. 4 Afdoeningsvoorstellen moties
8d1. Afdoening motie 75-2020 Pont Ilpendam
8d2. Stand van Zaken 2022 uitvoering Focus Smart Mobility 2022-2025 en afdoening motie M173-2021
8d3. Voortgang Actieagenda Actieve Mobiliteit en afdoening Motie M68-2022
8d4. Afdoening motie M221-2022 Geen BTW op OV kaartjes
9. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
10. SCHORSING (vervolg op uitloopavond 23 februari 2023)

## 1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de commissievergadering om 18.15 uur en verwelkomt alle aanwezigen. Het is de laatste commissievergadering van deze Statenperiode.

*Mededelingen:*

- Er is een uitloopvergadering donderdag 23 februari.
- De spreektijd voor deze vergadering is vastgesteld op vier uur deze avond en vier uur op donderdag 23 februari waar de Waterlandagenda wordt behandeld.
- Deze vergadering is openbaar en wordt online uitgezonden via de website.
- De vergadering wordt online bijgewoond door de heer Hoogervorst van de SP.
- Gedeputeerde Kocken heeft zich afgemeld. Eventuele rondvragen voor deze gedeputeerde worden schriftelijk afgedaan.
- De heer Deen is niet aanwezig en daarmee de hele de PVV-fractie.
- Er hebben zich geen insprekers gemeld voor deze vergadering
- Voor de uitloopvergadering op 23 februari hebben zich drie insprekers gemeld voor de mogelijke onderdoorgang van de N247. De namen en organisaties van deze insprekers zijn te vinden bij de stukken.
- Voor deze vergadering zijn vijf rondvragen ingediend. Mevrouw Van Geffen Namens Noord-Hollanders. heeft een rondvraag over de Leimuiderbrug en een over de fietspaden op Texel. Mevrouw Kuiper van het CDA heeft een vraag over de versobering over het OV. Rondvragen van Statenlid Zoon van PvdD en Statenlid Van der Waart van GL over C-agendapunt 11.9 over A8-A9 ICOMOS zijn toegevoegd aan de agenda.
- Commissieleden Hoogervorst en Bouhlel kunnen bij het vervolg van de commissievergadering op 23 februari a.s. niet aanwezig zijn en ook plaatsvervangend lid mevrouw De Groot is verhinderd. De commissie stemt ermee in dat SP fractievoorzitter mevrouw Alberts op 23 februari deelneemt aan de vergadering.

## 2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

*Vaststelling van de agenda*

De **voorzitter** vraagt de commissie of zij ermee instemt om agendapunt 8b. de Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland, te verplaatsen naar achter de rondvraag of, indien nodig, te verplaatsen naar de uitloopvergadering van 23 februari.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt wat de reden is van het verzoek.

De **voorzitter** antwoordt dat het een B-Agendastuk is dat ook qua tijd goed past op uitloopvergadering. De voorzitter wil deze avond in ieder geval alle A-stukken behandelen en ook de rondvragen en de afdoeningsvoorstellen voor de moties.

De heer **Terwal** (VVD) geeft aan dat hij geen bezwaar heeft tegen het verplaatsen van agendapunt 8b.

De heer **Meiland** (D66) stelt voor om nu meteen te besluiten om het agendapunt te verplaatsen naar de uitloopvergadering.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) heeft het verzoek om de aanvangstijd van de uitloopvergadering op 23 februari naar kwart over zeven te schuiven omdat leden van de commissie die dag ook deelnemen aan het Havendebat.

De **voorzitter** vindt dat twee verzoeken door elkaar en wil daar later op terugkomen.

Statenlid **Van der Waart** (GL) lijkt het toch beter agendapunt 8b. deze avond te behandelen zodat er op de uitloopvergadering voldoende tijd is, mede met het oog op het verzoek van mevrouw Van Geffen om de uitloopvergadering later te beginnen.

De **voorzitter** heeft de intentie om het agendapunt 8b. vanavond te behandelen maar wil het voor de zekerheid verplaatsen naar het eind van deze vergadering en gaat over naar het verzoek van mevrouw Van Geffen om de uitloopvergadering later te laten beginnen, om kwart over zeven in plaats van halfzeven en vraagt of de commissie daarmee kan instemmen.

De heer **Dessing** (FvD) vraagt hoe laat de uitloopvergadering is afgelopen wanneer er later wordt gestart.

De **voorzitter** antwoordt dat de vergadertijd voor de uitloopvergadering in principe vier uur is, dat er maar drie insprekers zijn en het verder aan de leden zelf is hoe lang de vergadering duurt. Er is geen bezwaar de aanvang van de uitloopvergadering te verplaatsen naar kwart over zeven in verband met het Havendebat.

De heer **Terwal** (VVD) stelt vast dat er een volle agenda voorligt terwijl veel commissieleden veel tijd kwijt zijn aan de aankomende verkiezingen. Hij verzoekt de agendacommissie in samenwerking met de gedeputeerde en de ambtelijke ondersteuning bij volgende verkiezingen zorg te dragen voor een lichtere agenda zo vlak voor de verkiezingen. Hij pleit daarbij niet voor een verkiezingsreces, slechts voor een iets lichtere agenda.

De **voorzitter** noteert het verzoek van der heer Terwal.

*Verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen*
De **voorzitter** vraagt of er opmerkingen zijn over het verslag van de vorige vergadering, de lijsten van openstaande moties of de lijst van toezeggingen. Dat is niet het geval. De voorzitter concludeert dat alle stukken van agendapunt 2 zijn vastgesteld.

## 2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda

De **voorzitter** constateert dat er geen opmerkingen zijn op de Strategische agenda en stelt deze ongewijzigd vast.

## 3. Afscheid duo-commissieleden

In deze laatste commissievergadering van de huidige Statenperiode staat de voorzitter stil bij vier vertrekkende duo-commissieleden. Met korte, persoonlijke toespraken van de voorzitter, een presentje als aandenken en bloemen neemt de commissie M&B afscheid van de heer

Meiland (D66), mevrouw Tolhuis CU), de heer Alkaduhimi (DENK) en de heer Hoogervorst (SP) die online de vergadering bijwoont.

**4. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren**

De **voorzitter** geeft aan dat er geen insprekers zijn voor het inspreekhalfuur.

**5. Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)**

De **voorzitter** herhaalt dat gedeputeerde Kocken niet aanwezig is en dat eventuele vragen schriftelijk beantwoord worden. Er zijn geen vragen zijn voor gedeputeerde Kocken.

**6. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**

**6a. Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030**

De **voorzitter** gaat door naar de A-agenda 6, de actualisering van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur, ook wel het iMPI en geeft een korte toelichting. Het iMPI dat in november 2022 door PS is vastgesteld geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering daarvan. In verband met de voortgang wordt PS gevraagd in te stemmen met de promotie naar de realisatiefase van een aantal investeringsprojecten en de bijbehorende kredietaanvragen en meerdere kredietverhogingen op te nemen in de voordracht eerste begrotingswijziging 2023. De voorzitter verzoekt PS te adviseren over deze voordracht die zal worden geagendeerd voor de vergadering van 6 maart aanstaande.

De heer **Steeman** (D66) verklaart dat hij teleurgesteld is omdat in deze actualisatie staat dat in de nabije toekomst de stelpost- en vervangingsinvesteringen en verbeter- en uitbreidingsinvesteringen ruim onder water staan en dat dat gevolgen kan hebben voor toekomstige besluiten. Er wordt bijvoorbeeld niet nagedacht over een onderhoudsintensieve verdiepte tunnel midden in Unesco Werelderfgoed waarmee nog meer auto's nog makkelijker de Zaanstreek ingetrokken worden voor de som van zo'n miljard euro. Er worden bij herhaling twee broodnodige projecten aangehaald waarvoor de heer Steeman in deze commissie al meerdere keren heeft gepleit. De N200, de Bloemendaalse Zeeweg, waarover de gemeenteraad onlangs nog een unaniem besluit genomen heeft om de verkeersveiligheid te verbeteren. En ook de N203 wordt daar genoemd, Castricum Uitgeest, die de dodenweg wordt genoemd en waar eigenlijk tien jaar geleden al veiligheidsmaatregelen genomen hadden moeten worden. De heer Steeman begrijpt niet waarom die twee projecten steeds als voorbeeld worden genoemd als mogelijk te schrappen projecten. Hij begrijpt het hooguit wanneer het is om tegen het zere been van deze commissie te schoppen of om de commissie echt wakker te schudden maar dat is volgens hem niet nodig. De heer Steeman vraagt via de voorzitter aan de gedeputeerde deze voorbeelden te schrappen en te vervangen door voorbeelden die echt een verschil gaan maken in deze posten. De heer Steeman kondigt vast aan dat wanneer dat niet gebeurt dat hij een motie of amendement overweegt. Het voorstel zelf, het voorliggende besluit en de daaruit voortkomende financiële gevolgen zijn wat D66 betreft akkoord. Vooral de investeringen in de infrastructuur voor het ov bij Beverwijk verdient nog speciale aandacht, het is een mooi en heel nodig project

waar D66 graag in mee investeert. Later deze avond zal D66 nog vertellen hoe zij denken de lange termijnperspectieven realistischer te maken en echt keuzes voor betaalbare mobiliteit te maken maar aangezien de tijd beperkt is op de volle agenda laat de heer Steeman het hierbij voor de eerste termijn.

Statenlid **Van der Waart** (GL) is kort over het iMPI, GroenLinks is het eens met het voorgestelde besluit over de opnamen in de volgende fase. Ze vraagt zich af hoe de N200, die de heer Steeman ook al noemde, er nu in staat omdat deze in de viewer wel goed staat en of dat nog gecontroleerd kan worden. Ze vindt de viewer zeer behulpzaam en is er erg blij mee. Ze is ook erg blij met de aanpak voor de stikstoftrajecten. GroenLinks hamert al jaren op de stikstof en is blij dat er nu eindelijk gestart wordt met die stikstof trajecten, weliswaar in studiefase. Voor wat GroenLinks betreft had het wel wat sneller gemogen, maar beter laat dan nooit. Opvallend is dat niet alle delen die in aanmerking komen voor snelheidsverlaging, omdat het beter is voor zowel stikstofreductie als verkeersveiligheid, zijn opgenomen in het iMPI, zo ontbreekt bijvoorbeeld de N503. Dat valt in de kop van Noord-Holland waar later deze avond nog over gesproken gaat worden. In het kader van het iMPI is het goed om te benoemen dat er wordt geïnvesteerd in veiligheid voor fietsen en padden, of voor mens en dier, waar GroenLinks ontzettend blij mee is. Er wordt geïnvesteerd in duurzaamheid waarbij 28 bushokjes bij vervanging worden voorzien van een sedumdak, waarvoor GroenLinks het initiatief nam en waarvan we inmiddels weten dat het wel degelijk bijdraagt aan de biodiversiteit. Het is goed te zien dat dit verder wordt uitgerold. Voor wat betreft GroenLinks is het een hamerstuk.

De heer **Terwal** (VVD) stelt dat zijn inbreng lijkt op die van GroenLinks maar tegenover een aantal punten staat hij iets anders. De VVD is blij te zien dat een aantal infrastructuurprojecten in deze actualisatie van het iMPI weer een stap verder gebracht is. De fractie van de VVD is niet blij met de vijf zogenoemde stikstoftrajecten die in de studiefase worden opgenomen en die volgens hem onterecht worden aangemerkt als verbeter- en uitbreidingsmaatregelen. De doorstroming verbetert niet maar verslechtert juist en er wordt niets uitgebreid, behalve het onbegrip onder automobilisten over deze snelheidsverlagende maatregelen. En voor wie denkt dat er door deze stikstofbeperkende maatregelen er meer stikstofruimte vrijkomt voor bijvoorbeeld woningbouw komt bedrogen uit.

Bij interruptie merkt statenlid **Van der Waart** (GL) op dat er niet terug te lezen valt dat de doorstroming verslechtert en vraagt de heer Terwal waar hij dat heeft gelezen.

De heer **Terwal** (VVD) er staat niet in het iMPI dat de doorstroming verslechtert als de snelheid verlaagd wordt maar er zijn wel onderzoeken die zeggen als je de snelheid omlaag brengt dat daarmee de doorstroming begint op te stropen en de mensen daar minder door kunnen rijden.

Statenlid **Van der Waart** (GL) brengt daar tegenin dat zij meer onderzoeken kent die juist aangeven dat als je de snelheid omlaag brengt, dat de doorstroming juist verbetert.

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat er onderzoeken zijn die zullen bevestigen dat snelheidsverlagingen inderdaad beter voor de doorstroming zijn en ook weer heel veel onderzoeken die dat niet bevestigen. Het blijft in het midden maar het standpunt van de VVD is dat zij verwachten dat de doorstroming niet verbetert bij snelheidsverlagingen. De heer ter Terwal vervolgt zijn betoog

De heer **Steeman** (D66) stelt dat doorstroming niet het enige argument is voor snelheidsverlaging en vraagt de heer Terwal of hij doorstroming belangrijker vindt dan veiligheid en of dat het standpunt is van de VVD.

De heer **Terwal** (VVD) reageert op D66 dat hij dat een valse tegenstelling vindt omdat, wanneer hij de redenatielijn van D66 volgt, we met z'n alle 20 km/h rijden omdat dat het meest verkeersveilig zou zijn. Ergens moet je daar een afweging maken en de VVD ziet dat op de meeste provinciale wegen je gewoon 80 kan rijden en dat daarmee de verkeersveiligheid gewaarborgd is. De VVD ziet wel veiligheidsproblemen waar mensen met 100 over een provinciale weg jakkeren en daar is hij het met D66 eens dat je daar wat aan zou moeten doen. Dat kan bijvoorbeeld door trajectcontroles of een flitspaal. Maar laat als eerste mensen 80 rijden omdat dan ongevallen al enorm zullen afnemen. De heer Terwal vervolgt zijn betoog over stikstofruimte die niet vrijkomt voor bijvoorbeeld woningbouw aangezien de rechtbank in Haarlem in april vorig jaar heeft besloten dat de verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen niet gebruikt mag worden als compensatie voor dit soort doeleinden en vraagt aan de gedeputeerde waarom de provincie hier naar onderzoek wil doen omdat het maar tot een fractie natuurverbetering zal leiden en hij denkt dat er echt andere maatregelen zijn die meer tot natuurverbetering kunnen leiden.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt bij interruptie aan de heer Terwal of hij alleen vanwege de woningbouw stikstofreductie wil plegen, maar hij noemde in een bijzin nog even het woordje natuur. Dus de vraag is eigenlijk al beantwoord.

De heer **Terwal** (VVD) vervolgt zijn inbreng. Wat bij de VVD op weinig enthousiasme kan rekenen is de 55.000 euro die wordt uitgegeven om 28 bushokjes van een sedumdakbedekking te voorzien. Uit een pilot zou gebleken zijn dat dit kleine lapje groen van een paar vierkante meter een positief effect zou hebben op de biodiversiteit, fijnstof, $CO_2$, geluid en waterhuishouding. De heer Terwal is benieuwd naar het doorwrochte onderzoeksrapport naar dit wondermiddel, blijkbaar, en vraagt de gedeputeerde of hij deze met de Staten wil delen. Daarnaast hoopt hij dat zijn motie van vorig jaar over het inzetten van een kostentafel en een risicotafel bij grote infrastructurele projecten als standaardprocedure navolging krijgt nu er bijna 14 miljoen euro bijgelegd moet worden bij de Stolperbasculebrug en ruim 29 miljoen euro bij de vervanging van de kolk en de damwand van de Koopvaardersschutsluis, twee projecten die niet echt de schoonheidsprijs verdienen qua projectmanagement gezien de enorme bedragen die bijgelegd moeten worden. De VVD deelt de hartenkreet van de gedeputeerde dat er wat betreft de programmering van projecten aanvullende financiële ruimte moet worden gecreëerd. In lijn met het verkiezingsprogramma van de VVD ligt de oplossing in de provincie die harde keuzes durft te maken met wat zij wel en vooral met wat zij niet doet zodat er meer geld overblijft voor een van de belangrijkste kerntaken van de provincie, namelijk onderhouden en aanleggen van infrastructuur zodat Noord-Holland bereikbaar blijft voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) constateert dat afgelopen november het iMPI 2023-2030 is vastgesteld en dat er nu weer een voordracht ligt voor een aantal kredietverleningen met een totaalbedrag van zo'n 55 miljoen. De onderbouwing toont de noodzaak aan van deze kredieten waarbij de technische briefing een belangrijk onderdeel vormt. Het CDA heeft een paar opmerkingen met als eerste de kredietverhoging van de renovatie van de Koopvaardersschutsluis die van een oorspronkelijk krediet uit 2018 van 11 miljoen euro nu naar ruim 40 miljoen euro gaat, een

kredietaanvraag van 29 miljoen. De nu gekozen werkwijze voorkomt dat er een omvaarroute door het Boerenverdriet in Den Helder moet worden gefaciliteerd, maar het is toch wel een enorme toename. Er staat een toelichting opgenomen waarom deze kosten zo enorm zijn gestegen en ze gaan ervan uit dat met dit krediet het gebruik van deze sluis weer voor decennia is gegarandeerd. Tevens gaat het CDA ervan uit dat de verlenging van de sluis inderdaad alleen maar is uitgesteld, want het nu investeren in de renovatie van de bestaande sluis zou nog effectiever zijn als de sluis straks ook een onderdeel is van goederenvervoer over water voor grotere schepen. Als het over een relatief klein bedrag gaat, 77.000 euro voor het sedumdak van de abri's, en in het iMPI staat te lezen dat uit een pilot is gebleken dat de effectiviteit fijnstof, $CO_2$ en geluid eigenlijk afwezig is. De vraag is, waarom gaan we toch hiermee door? Het is en blijft publiek geld, hoewel 77.000 euro ten opzichte van andere bedragen gering lijkt. En ook nog een vraag over de 700.000 euro van de paddentunnels, aannemende dat ze na vijftig jaar vervangen moeten worden, staat er niks over de effectiviteit van deze tunnels. Het precieze gebruik van de paddentunnels is waarschijnlijk niet bekend maar om een bedrag van 7 ton uit te geven wil je toch wel iets meer informatie hebben. Als laatste, de gedeputeerde heeft meermaals aangegeven dat de financiële grenzen bijna zijn bereikt. Ook hier staat klip en klaar dat er na deze actualisatie geen nieuwe verbeter- en uitbreidingsmaatregelen in de studiefase kunnen worden opgenomen. Het CDA vindt het echt heel erg zorgelijk en het wordt nog besproken bij het iNHi maar het geeft wel een enorme beperking.

De heer **Hoogervorst** (SP) bedankt voor de mooie woorden bij zijn afscheid, hij heeft dit gedaan vanuit een roeping en omdat hij gekozen was, maar het doet hem wel goed om te horen dat het zo gewaardeerd wordt. Wat betreft de actualisering van het iMPI is de heer Hoogervorst het met D66 eens dat het een beetje vervelend is, en eigenlijk ook niet netjes, om ook deze keer projecten als de N200, Zeeweg richting de kust en de N203 bij Castricum weer te noemen als mogelijk afvallers als het allemaal financieel heel lastig dreigt te gaan worden. Dit zijn twee projecten die regelmatig aan de orde zijn geweest de afgelopen periode, voornamelijk op basis van verkeersveiligheidsverbetering en dan is het jammer dat er op deze manier mee wordt omgegaan. Wij denken ook helemaal niet dat dat nodig is, schrap bijvoorbeeld andere projecten die veel onzaliger zijn, bijvoorbeeld de verbindingsweg A8-A9 en de afslag A9 bij Heiloo. En ik zie de heer Olthof knikken. Dan de Koopvaardersschutsluis die blijkbaar niet verlengd wordt de komende periode, vraag van de SP is wanneer dat wellicht wel op de rol staat en of het ook niet is dat als je nu besluit om hem niet te verlengen, dat dat je ambitie als provincie om goederenvervoer over water misschien kan belemmeren en dat zou natuurlijk ongelooflijk jammer zijn. De heer Hoogervorst is het er wel mee eens dat het allemaal wel heel erg duur wordt, maar als dergelijke investeringen kunnen helpen om je ambities beter bereikbaar te houden dan moet dat altijd overwogen worden. Wat betreft de stikstofproblematiek, dat is nodig want wij moeten de natuur beschermen, laat dat op één staan. Maar we kunnen onze ogen ook niet sluiten voor de enorme woningbehoefte in onze provincie en daar moeten we ook op de juiste manier ruimte voor maken. Tot slot de abri's, dat is maar een dusdanig klein bedrag, een aantal tienduizenden euro's, dat stelt natuurlijk helemaal niks voor als je de bedragen in dit plan allemaal naast elkaar zet. Laten we dat doen, want het is niet alleen nuttig maar het staat ook heel erg mooi.

De heer **Dessing** (FvD) bedankt voor het toesturen van de actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur. De fractie van Forum voor Democratie ziet met genoegen dat er hard wordt gewerkt aan het verbeteren en veilig houden van het wegennet, inclusief de waterwegen. Voor onze economie en samenleving zijn die van ongelooflijk groot belang en

terecht ligt hier ook een kerntaak voor de provincie. Tegelijk moet hij ook constateren dat er in deze actualisering wel heel veel extra geld wordt gevraagd, in totaal ruim 45 miljoen euro en dat is meer dan 20 procent van het totale mobiliteitsbudget van de provincie. Een deel van het extra geld dat nodig is heeft te maken met fors gestegen kosten, materiaalkosten en energiekosten. Maar dat bij de busbanen bij Wijckerpoort en Wijckermolen ter waarde van bijna 6 miljoen euro expliciet verwezen wordt naar het Oekraïne-conflict is natuurlijk nonsens. Aan de inkoopkant zijn de energiekosten al lang weer terug op het niveau van voor het conflict. Laten we gewoon eerlijk zijn en toegeven dat een structurele stijging van energiekosten te maken heeft met het gevoerde klimaatbeleid en de wijze waarop daarbij wordt ingezet op zogenaamde duurzame energiebronnen. Daarnaast wordt er geld uitgetrokken voor zaken die nu juist niet gerekend moeten worden tot de kerntaken van de provincie, het aanleggen van paddentunnels voor 700.000 euro en het bedekken van de bushokjes met een extra 55.000 euro van 1 miljoen euro die we al aan mos op bushokjes hebben besteed. Totale waanzin wat ons betreft. Er is om te beginnen onvoldoende bekend over de doelmatigheid van deze investeringen en wat ons betreft gaat het hier dan ook puur om symboolpolitiek. En een dergelijke politiek kunnen we ons gezien de huidige kostenontwikkeling niet langer permitteren.

Statenlid **Van der Waart** (GL) bij interruptie merkt op dat er vrij veel wordt gerefereerd aan de bushokjes en wil daar toch even naartoe want ze hoort een aantal mensen zeggen dat het niet zoveel uitmaakt. Ze heeft nog even het stuk erbij genomen, de evaluatie van 31 oktober, en daar staat, is goed voor de biodiversiteit, voor insecten, het neemt fijnstof en gifstoffen op, CO2 neemt het op, een gunstig effect op de waterhuishouding, demping van lawaai, aantrekkelijke kwaliteit et cetera. Ze begrijpt eigenlijk niet dat iedereen zegt dat dat niets waard is. Het lijkt heel wat waard.

De heer **Dessing** (FvD) merkt op, met alle respect, die paar vierkante meter en die paar extra bijen die dat oplevert en dat beetje water wat het extra oplevert, moet daar nou echt zoveel geld aan worden uitgegeven? Terug naar de kerntaak, is zijn antwoord.

Statenlid **Zoon** (PvdD) is, bij interruptie, heuglijk verbaasd over Forum voor Democratie op dit moment. De heer Dessing heeft het over de kerntaken van de provincie, dat zijn twee hele grote, natuur en mobiliteit, en voor beide dingen moeten we iets regelen en u weet zelf heel goed dat wegen door natuur heen gaan. Wij hebben die wegen aangelegd en de natuur was er al. Integraal onderdeel van de mobiliteit die we aanleggen, de wegen en de fietspaden die we aanleggen, is dat we rekening houden, nog een heel klein beetje met faunapassages, het is onderdeel van ontsnipperen van onze natuur. En nu zegt u dat u zowel het natuurbeleid van de provincie als het mobiliteitsbeleid van de provincie niet onderschrijft. Ik vind het echt heel raar.

De heer **Dessing** (FvD) wat ons betreft is mobiliteit en bereikbaarheid, en dat ben ik geheel met de VVD eens, de kerntaak van de provincie. En als ik zou moeten kiezen als we het beperkte geld wat we hebben kunnen besteden aan het kunnen verbinden van een verbinding waarbij fietsen al dan niet van A naar punt B kunnen komen, of dat tien padden van punt A naar punt B kunnen komen, dan kies ik toch echt voor het eerste.
Ik ga verder met mijn betoog. Ik heb een detail. Voor wat betreft het iMPI waar ik even een vraagteken richting de gedeputeerde over wil stellen. De Zaanbrug, ik zie daar een kredietverhoging van bijna 2 miljoen en als een van de redenen daarbij staat dat er een aantal wensen van Zaanstad zijn die graag vervuld zouden willen worden. Betekent dat, dat de provincie voor Sinterklaas richting Zaanstad gaat spelen? Is het niet zo dat Zaanstad zijn eigen wensen

moet financieren? Kan Zaanstad dat niet? Graag een toelichting van de gedeputeerde op dit punt. Namens mijn fractie wil ik oproepen om ons qua mobiliteit binnen deze commissie te focussen op onze kerntaak, het bevorderen van mobiliteit in onze provincie. We zullen prioriteiten moeten stellen en naar het zich laat aanzien zal de inflatie nog enige jaren doorzetten. Gestegen kosten voor lopende projecten zullen extra kredieten noodzakelijk maken. We zullen dus voor toekomstige projecten veel selectiever moeten worden in wat we wel en niet gaan doen en daarbij veel sterker dan nu gedaan wordt moeten sturen op de toegevoegde waarde, ook voor de economie. Alleen zo kunnen we zoveel mogelijk burgers in staat blijven stellen in hun eigen basale levensonderhoud te voorzien. Toegegeven, daar zijn we als provincie afhankelijk van het beleid in Den Haag en Brussel. Het is noodzakelijk dat we noodsignalen die kant op blijven sturen omdat wij hier met de gebakken peren zitten van beleid dat daar wordt verzonnen. Maar als het gaat om de besteding hebben wij als provincie ook een eigen verantwoordelijkheid, daarom weg met de symboolpolitiek, weg met alle stikstoftrajecten en laten we focussen op het economisch verantwoord bevorderen van mobiliteit. En dat is al moeilijk genoeg.

De heer **Carton** (PvdA) de fractie van de PvdA kan akkoord gaan met de actualisering van het iMPI met bijbehorende kredietvoorstellen. Dank voor het zorgvuldige overzicht en de informatie tijdens de technische briefing voorafgaande aan de vorige commissievergadering. Een grote zorg blijft de financiële ruimte voor projecten in de toekomst. Weliswaar zijn er voor de verbeter- en uitbreidingsinvesteringen bij deze actualisering voldoende middelen, maar voor de komende periode is er onvoldoende financiële ruimte voor nieuwe maatregelen naar de studiefase en voor projecten in de studiefase is ook nog geen zicht op dekking. Ook niet te vergeten de financiële ontwikkelingen als indexering, hoge productiekosten, waardoor er ook nog steeds grote onzekerheden blijven en die zullen ook nog wel een tijdje zo zijn. Zorgelijk, aangezien er zulke grote opgaven liggen binnen onze provinciale infrastructuur. Van vervangingsinvesteringen, onderhoud tot fiets en openbaar vervoer. Het is nodig om bij de volgende periode scherpere en mogelijk andere keuzes te maken op mobiliteit om de infrastructuur in Noord-Holland toekomstbestendig te houden. Straks spreken we nog over het instrument het iNHi om ons daarbij te helpen. Misschien moeten we dan ook kijken of er extra financiële middelen nodig zijn om bepaalde projecten mogelijk te maken.

De heer **Jensen** (JA21) kijkend naar deze actualisatie van het iMPI vallen ons wat zaken op. We constateren dat ongeveer de helft van alle projecten last gaan krijgen van de stikstofproblematiek, uitermate vervelend maar dat probleem en de oplossing liggen vooral in Den Haag. Zorgwekkender in dit toch al niet optimistische opgestelde iMPI is dat het nog steeds niet geïndexeerd is waardoor dit een incompleet stuk is. We zien dat de stelpost vervangingsinvesteringen vanaf 2026 al niet meer voldoende is, vanaf 2027 kunnen projecten in de studiefase al niet meer gedekt worden. Na deze actualisatie worden nieuwe projecten niet meer opgenomen in de studiefase totdat er weer financiële ruimte is. We hebben geen geld meer. De zaken waar draagvlak voor is, politiek en maatschappelijk, worden op de lange baan geschoven. Dit betekent dat infrastructuur vooral een probleem wordt voor een nieuw college waarbij we ons afvragen wat dit betekent voor de veiligheid. Als we kijken naar de kosten, natuurlijk was niemand voorbereid op een oorlog in Oekraïne, daar kan niemand iets aan doen, maar de inflatie speelt al wat langer. Dus het is jammer dat er niet in een eerder stadium gekeken is naar wat er kan en wat er moet op basis van het geld wat beschikbaar was, in plaats van wat wenselijk is. Wat mijn fractie verwondert is dat er met al deze financiële problemen nog steeds ruimte is voor hobbyisme, zoals collega's Terwal en Dessing al noemden, de bushokjes. Ook wij hebben daar zo onze ideeën over. Ik hoorde wat mijn collega van GroenLinks hierover

zei, ik zag ook eigenlijk dat het feitelijk weinig nut heeft, maar het geeft vast sommige mensen een goed gevoel en dat mag dus wat kosten. Let wel die 55.000 euro gaat het verschil niet maken, dat snappen wij ook wel. Maar het is een klein en vooral duur voorbeeld de duurzaamheid wensen drukken op de kosten van onze infrastructuur en wat de gevolgen daarvan zijn. De infrastructuur komt sowieso steeds meer onder druk te staan, want er is nogal wat spul wat onderhouden moet worden. Het is daarom treurig dat de provincie binnenkort niet meer in staat is om een van haar kerntaken, namelijk wegenonderhoud en aanleg adequaat uitvoeren. Daar maken wij ons ernstig zorgen over, zoals gezegd vooral over de veiligheid. Wat gaat GS hiermee doen? Gaan we schrappen of gaan we meer geld beschikbaar stellen voor wegenonderhoud en minder aan linkse bezigheidstherapie? Met deze actualisatie kan een nieuwe coalitie hopelijk bijsturen en de nodige harde keuzes maken.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) de ChristenUnie is tevreden over de actualisatie van het iMPI en is wel blij dat de fietstunnel bij Laren van studiefase over is gegaan naar de planfase. Wat we missen in het verhaal is het smalle en slecht onderhouden fietspad op de Naarderweg, N524 wat tot onveilige situaties leidt. Wat is de status daarvan? En is er al zicht wanneer dat aangepakt kan worden?

Gedeputeerde **Olthof** had zich voorgenomen alleen met ja en nee te beantwoorden maar dat zal niet volstaan. Actualisering iMPI, de laatste van deze periode, en we hebben ook al eerder met elkaar gesproken over de financiële consequenties hiervan en de enorme prijsstijgingen in relatie tot de stelposten die we beschikbaar hebben. Daarom hebben we ook het financieel perspectief neergezet om ook wel de volgende periode scherp te krijgen van wat uiteindelijk wel de vervangingsinvesteringskosten maar ook de ambities zijn als we uiteindelijk kijken naar actieve mobiliteit en andere ambities die we met elkaar hebben. Juist om in de volgende periode keuzes te kunnen maken en het zal ook aan de volgende coalitie zijn, van de volgende Staten, om uiteindelijk die afweging te maken. Komen er meer middelen beschikbaar, worden er andere keuzes gemaakt. Dus wat dat betreft hebben we denk ik ook deze periode volledig transparant laten zien van hoe staan we er voor. In dat opzicht, naar de heer Steeman, begrijp ik vanuit uw perspectief wel het chagrijn, of de teleurstelling wat misschien nog wel erger was dan de boosheid. Maar het is op geen enkele wijze bedoeld om hiermee de N200 en N203 af te zetten tegen een A8-A9. Eigenlijk temeer omdat we juist met die N203 en de N200 bezig zijn, we hebben heel actief gesproken, dat willen we ook op korte termijn realiseren, ook daar zien we al op dit moment dat de middelen er niet voor zijn. Daarmee heb ik overigens ook, naar de heer Hoogervorst, niet willen aangeven dat we dat niet moeten doen, maar uiteindelijk zullen we daar wel middelen beschikbaar moeten gaan stellen om dat uiteindelijk wel te realiseren. Daarom hebben we er ook, juist omdat de urgentie op die twee zo dichtbij is en zo hoog is, er hier in de Staten over gesproken. En die A8-A9, een heel ander perspectief, is veel verder weg, veel meer geld. Op dit moment zou het ons ook niet opportuun lijken om die af te zetten tegen bijvoorbeeld andere projecten. Dus het is op geen enkele wijze bedoeld om u hiermee te schofferen, dat is absoluut niet aan de orde geweest.

De heer **Steeman** (D66) vraagt de gedeputeerde of er echt geen andere projecten zijn die hier genoemd kunnen worden zodat dit niet een eigen leven gaat leiden en we de boodschap meegeven aan de volgende Staten-periode dat als er gekozen moet worden de N200 en de N203 als eerste op het lijstje staan.

Gedeputeerde **Olthof** stelt dat het zo niet is bedoeld. Het is juist bedoeld om die urgentie aan te geven dat we deze twee belangrijk vinden, juist omdat we dan extra middelen moeten hebben. Voor alle projecten die nu in de studiefase zitten zijn die middelen er niet. Dus het is meer bedoeld als een heads up, let op, deze vinden we belangrijk. We hadden ook andere projecten kunnen noemen, maar daarmee was uiteindelijk de N200 en N203 niet dichterbij gekomen. Dus het was meer vanuit het gevoel van ze zijn belangrijk, ze komen dichterbij, we zijn bezig. Ik heb vandaag nog gesproken over het plan van aanpak als het gaat over de N200, over de trajectstudie waar we mee bezig zijn. Dus het was meer vanuit die urgentiebehoefte dan dat wij hem hebben willen afzetten. En we kunnen in het vervolg andere projecten noemen, maar daarmee hebben we dit probleem niet opgelost. En het was niet bedoeld om hem te benoemen als project wat als eerste zou moeten afvallen. Dat is nooit de intentie hiervan geweest. Dus als dat het gevoel is, dan vind ik dat jammer. Maar dat is niet het geval geweest. En als u zegt hij moet in deze tekst eruit gehaald worden, ik kan geen teksten meer aanpassen, dan zou u dat moeten doen. Maar uiteindelijk verandert daarmee de situatie niet. We zullen er de volgende keer rekening mee houden, dit was niet de bedoeling geweest en we zullen het anders opschrijven. Overigens, als u het verandert, verandert de situatie van de N200 en N203 niet. Daar zullen we uiteindelijk met elkaar middelen beschikbaar voor moeten gaan stellen. De N200 zit ook in de studiefase, dat was een vraag van GroenLinks. We zijn ermee aan de slag, ook in goed overleg met Bloemendaal. En we hebben natuurlijk een studie gedaan over die stikstof en daar zijn een aantal wegen uitgekomen waar in ieder geval de kans van slagen het grootste is op het gebied van stikstof en ook waar we het meeste rendement, het meeste winst kunnen boeken. En waarom daar de N503 is genoemd, specifiek, dat antwoord moet ik u even schuldig blijven, maar die afweging is nu even gemaakt. Ik weet niet of die 503 toen al was afgevallen omdat uiteindelijk het rendement van de snelheid van heel beperkt was. Dat zou ik even technisch moeten insteken. En dan de stikstofdiscussie zit een beetje in de lijn van dat sedum. We kunnen wel zeggen, het levert niet voldoende op, volgens mij heeft het Statenlid Van der Waart al een heel lijstje opgenoemd. Het is misschien niet de grootste winst die we boeken maar ik denk wel dat daar waar we juist wel deze voordelen kunnen gaan halen, dat we die niet moeten nalaten. En het gaat niet alleen, als we deze realiseren, alleen om woningbouw. We hebben ook met elkaar een natuuropgave te realiseren. Ik weet wel dat een aantal partijen dat een onzinnige discussie vinden, maar de opgave is dat we uiteindelijk een klimaatopgave hebben, dat we een groot probleem hebben en dat we uiteindelijk ook voor de stikstof, zowel voor de natuur als voor de woningbouw en andere projecten, een grote opgave hebben. In onderzoek is uitgewezen dat dit kansrijke wegvakken zijn, juist voor stikstof. Nu gaan we kijken, en daarom is deze studie, wat betekent het uiteindelijk voor de doorstroming, wat betekent dit voor de veiligheid? Dus de conclusie die een aantal van u nu al trekken dat het ten koste van de doorstroming gaat, dat is nu juist de studie die we nu doen. Stikstof eerst, was eerder al onderzocht. Nu kijken wat dit betekent voor de bereikbaarheid.

De heer **Terwal** (VVD) bij interruptie, zonder in een hele stikstofdiscussie te geraken, want dat hoort bij de commissie NLG thuis. De gedeputeerde zegt woningbouw, daarover heeft de rechter juist gezegd dat de stikstofruimte die vrijkomt bij snelheidheidsverlaging op rijkswegen, en ik trek die even door naar de provinciale wegen, niet aangewend mag worden juist voor woningbouwvergunningen of ander soortgelijke vergunningen. Misschien voor de PAS-melders. En dan moeten we kijken wat levert het dan voor effect op. Misschien verbetert het de natuur iets, maar als dat zo weinig is en je zet daar de verslechterde doorstroming tegen af, dan zal de VVD kiezen voor andere maatregelen om die stikstofdepositie te verlagen. En wat betreft de

sedumdakbedekking, het is een beetje een spons in de zee gooien en zeggen, hij neemt wel water op. Klopt, maar heeft dat effect op de zee?

Gedeputeerde **Olthof** vraagt of het zin heeft wanneer hij thuis alleen afval scheidt, of gaat het juist wat worden als we dat met z'n allen doen. Daarmee is natuurlijk elk project op zich, kun je die discussie gaan stellen met elkaar, maar volgens mij hebben we een veel grotere opgave en moeten we dit soort kansen benutten. Als het over stikstof gaat stelt u een aantal conclusies. U gaat er al van uit dat het maar heel beperkt stikstof oplevert en twee dat het leidt tot een probleem met doorstroming. Volgens mij is er een onderzoek geweest naar de stikstof, dat is eerder aan de orde geweest. Er is aangetoond dat deze aanpak in ieder geval leidt tot een verbetering van de stikstofuitstoot, dat zijn niet de enorme aantallen maar het levert wat op. Als het niet voor de woningbouw is, dan zeker voor de natuur. Het is niet alleen voor de woningbouw, het is meer. Uw andere conclusie, dat gaat ten koste van de doorstroming, ik heb al aangegeven daar is studie naar. Als die studie is afgerond, dan kunt u conclusies trekken over de verbetering van de stikstof en de impact op de mobiliteit, en als VVD een afweging maken, vinden we dit verstandig of niet?
Ik heb eerder al aangegeven, pas als we naar de planfase gaan dan hoop ik dat er een concrete begroting bij zit, dat we die afweging goed kunnen maken en dan eigenlijk het belangrijke moment krijgen, gaan we door of gaan we niet door. En wat mij betreft zou die discussie scherper gevoerd mogen worden. Dan kom ik bij het andere, de Koopvaardersschutsluis, de eerste opmerking van de heer Hoogervorst, we hebben niet gezegd dat we hem gaan doen. We hebben wel gezegd dat we over een paar jaar opnieuw die afweging gaan maken en dat we die afweging ook maken in relatie tot het kernnet van wat betekent dit voor de totale vaarwegen en het vervoer over water. Dus die afweging hebben we gemaakt. Ik ga hier niet zeggen dat we dat gaan doen, maar we gaan wel, en dat heb ik u toegezegd, die afweging later nog een keer maken. De Koopvaardersschutsluis, en dat geldt ook een beetje voor de Stolperbasculebrug, ja we hebben met enorme prijsstijgingen te maken. Dat ziet iedereen in de markt en dat is niet de normale indexatie van 2 of 3 procent, dat gaat soms met 20 tot 30 procent. Daar zijn allemaal redenen voor. Dit is ook van hoe we vanuit het verleden werkten, we hebben nu het iMPI, we gaan het straks over het iNHi hebben, we zijn veel scherper aan de wind aan het varen als het gaat over de inschatting van wat het gaat kosten. We zijn bij de Koopvaardersschutsluis ook aan de slag gegaan met die tweefasenaanbesteding, we werken veel vaker in een bouwteam, we komen nog met die risicotafel te waar de heer Terwal het over heeft gehad, dat gaan we ook evalueren wat betekent dat, dat heeft wel geleerd dat wij in het verleden, en dan is uiteindelijk zo'n Koopvaarderschutsluis wel een mooi voorbeeld, dat we eigenlijk bij de studiefase in dat opzicht wel een inschatting hebben gemaakt maar dat in een aantal projecten wat dat betreft nog wel te snel is afgegeven en niet echt gebaseerd is op wat een reële inschatting is van de werkelijke kosten. Dat was ook gebaseerd om het traject kunnen starten om daar uiteindelijk ook de studiekosten uit te kunnen gaan financieren in eerste aanleg. Maar ik heb wel gezegd, als wij uiteindelijk bedragen afgeven dan wil ik dat er veel realistischer beeld is van wat uiteindelijk de werkelijke kosten gaan worden. Of we melden erbij dat het geen realistisch beeld is, maar daar veel scherper in zijn. Ik denk dat we daar in het verleden bedragen hebben genoemd waarvan we nu moeten zeggen, een verhoging van 16 miljoen is ook wel moeilijk uit te leggen.

De heer **Hoogervorst** (SP) bij interruptie, dankt de gedeputeerde voor het antwoord over de Koopvaarderschutsluis tot nu toe. Graag een verheldering, de SP waardeert enorm dat de Gedeputeerde Staten zulke ambities hebben over goederenvervoer over water. De vraag is, belemmert het besluit zoals dat nu genomen is die ambitie? En vervolgvraag daarop, als we een

aantal jaren wachten met het verlengen van die sluis, zijn we dan niet veel meer geld kwijt dan wanneer we het eventueel toch nu zouden doen?

Gedeputeerde **Olthof** stelt dat het de ambities op dit moment niet belemmert omdat men uiteindelijk ook moet gaan kijken wat de rest van het hele netwerk van de vaarwegen gaat doen. Er zitten nog een aantal andere knelpunten en wil je een andere klasse laten varen dan zul je een aantal meer maatregelen moeten nemen, dus dat hangt van meer af. We hebben ook contact gehad met vervoerders in de regio en die belemmert het op dit moment niet. Dus wat dat betreft schaadt het onze ambities niet. We moeten nog wel de afweging maken voor welke klasse gaan we straks uiteindelijk dat netwerk helemaal gereed maken. Daar doen we ook die netwerkstudie voor dat wil ik ook graag bespreken met de transporteurs, dat moeten we samen doen met elkaar vooral. En het andere., Gaat het meer geld kosten? Ik ga niet zeggen dat de prijzen hetzelfde blijven, daar zal een indexatie bijzitten. Maar we zien ook dat een aantal onderdelen van die Koopvaarderschutsluis nu nog niet vervangen hoeven te worden, dus als we het nu doen gaan we versneld afschrijven en dan zijn we daar meer geld aan kwijt. Dus dat komt later en daar hebben we ook gekeken van hoelang duurt het nog voordat een aantal onderdelen afgeschreven zijn. Dus dat is de totale afweging geweest.

De heer **Dessing** (FvD) bij interruptie, aansluitend in het algemeen, hoort de gedeputeerde zeggen over het feit dat we eigenlijk bij de bedragen in de studiefase wat aan de voorzichtige kant zijn geweest en dat we dat eigenlijk niet meer zo moeten doen. Betekent dat, en is dat wellicht een toezegging van de gedeputeerde, dat we kijken naar de toekomst, juist omdat we daar financieel zo kritisch moeten zijn met alles wat er op ons afkomt, dat die projecten en de budgetten die daarvoor nu in de boeken staan dat die worden heroverwogen en misschien ook wat realistischer worden bijgesteld zodat we daarin een realistische afweging kunnen maken?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat nu niet alle capaciteit wordt ingezet om dat te gaan doen. Dat zou zonde zijn. Bij alles wat er nieuw in komt wordt toch kritischer gekeken naar met wat voor bedragen komen er staan en wat is de onderbouwing daarvan. Er zijn nog een aantal projecten, die vloeien nog voort uit de afgelopen jaren, daar zit deze actualisatie in. Dat kan zijn van een studie- naar een planfase, dat kan ook van de planfase naar de realisatiefase zijn. En dat zijn ook de momenten dat we het hier met elkaar gaan bespreken. Want als ik het nu in beeld ga brengen leidt het niet tot een andere situatie, we hebben een actueler beeld. Maar dan krijgen we deze discussie ook weer en ik zou die momenten willen benutten om dan te kijken naar kritisch en dat groeit er dan vanzelf uit. Waarbij ik overigens wil aangeven, we zullen altijd met verschil zitten, we zijn wel heel kritisch aan het kijken, nu zie je het zwaartepunt van plan- naar realisatiefase. We zouden kritischer moeten zijn van de studie- naar de planfase, omdat je bij de planfase verwachtingen wekt, ga je met andere partners in gesprek en daar moet je voorzichtig in zijn. En wellicht moeten we de planfase ook wat korter maken omdat je uiteindelijk, als je nog naar de scope van het project gaat kijken, en dat zou je in de studiefase moeten doen en niet meer in de planfase. Dus we zijn met elkaar kritisch aan het kijken van hoe gaan we zorgen dat we dat proces beter krijgen.
Als het gaat over de Wijckermolen, HOV Beverwijk is het totale project, dan vind ik het te makkelijk om het af te doen als alleen de oorlog bij Oekraïne. Daar zijn meer punten genoemd, de oorlog in Oekraïne is een, de stijgende energieprijzen, de indexatie zijn twee. Maar we hebben ook met partners te maken en met name juist daar ook met een treinvrije periode, die moet je ruim van tevoren aanvragen, dat lukte niet, dus we zien een vertraging ook bij ProRail, we zien ook materialen die bij ProRail, met name vanwege de staal voor het spoor, dat je naar

Tata gaat en je bent vervolgens afhankelijk voor je staalprijs van Oekraïne. Dat maakt het wat dubieus. Maar dat zijn wel de onderdelen die ermee te maken hebben. Dus het is te kort door de bocht om te zeggen het gaat alleen over klimaat of het gaat alleen over de energieprijs, het is echt het totale pakket van stijgende prijzen, van uiteindelijk uitstel door het missen van een treinvrije periode. Dus daar zit veel meer in dan alleen dat onderdeeltje. Dan de Zaanbrug, als u goed kijkt naar ook de kosten dan ziet u ook dat deze indexatie ook door derden betaald wordt, er zit geen bedrag bij van de provincie. Dat wil niet zeggen dat de provincie niks aan indexatie zal betalen, maar hier zie je vooral dat de wensen van Zaanstad ook door Zaanstad betaald zullen worden. In dit voorstel gaan de kosten vooral naar de derden toe. Dan de Partij van de Arbeid over de financiële ruimte. Ik heb het al aangegeven, dit zal bij de volgende coalitie-onderhandelingen een zwak punt gaan worden. We zien dat we heel veel ambities met elkaar hebben, we hebben ook een aantal dingen die we moeten doen, we moeten de basis op orde hebben, dat is niet vrijblijvend, daar moeten we in investeren en daar zullen we keuzes in moeten maken. Dat zal enerzijds zijn een keuze maken in de bestaande middelen, maar we zullen ook moeten gaan kijken kunnen we meer middelen beschikbaar gaan krijgen. En dan vind ik het wat te kort door de bocht om, als het gaat om klimaat en dat soort zaken, hoe klein ze ook zijn, om dat weg te zetten als een linkse hobby. Volgens mij is het namelijk zowel rechts als links, er zijn heel veel partijen, democratisch in ieder geval een meerderheid, overtuigd van de klimaattop die we hebben en ook de investeringen die we daarin moeten doen. Dus ik wil in ieder geval ver van mij werpen dat het alleen om een linkse hobby gaat. Volgens mij is het een linkse noodzaak.
En dan de N524, dat fietspad, ik zou dat graag in willen laten steken als een technische vraag, want ik hoop dat u weet dat ik niet alle fietspaden in mijn hoofd heb zitten wat de kwaliteit betreft, dus die zou ik op die manier graag ingestoken hebben.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) had nog een vraag gesteld voor de 700.000 euro voor de vijf paddentunnels. Het is een behoorlijk bedrag, dus even een toelichting dat de effectiviteit inderdaad gemeten is en dat het inderdaad uiterst zinvol is om 700.000 euro daaraan uit te geven.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij kan bevestigen, die 524 zit in de studiefase en we kijken nu welke oplossing daar mogelijk is. Dan heb ik dat antwoord alvast gegeven. En wellicht in de loop van de avond dat ik ook het antwoord op de paddentunnels weet. Ik zal even laten uitzoeken wat we daarvan weten. Maar aan de andere kant, we hebben met elkaar ook een grote opgave als het gaat om ontsnipperingsbeleid, daar investeren we in en dat zal ook vervangen moeten worden op het moment dat het einde levensduur is. Maar ik weet niet of er überhaupt cijfers zijn, paddentrek wordt jaarlijks geteld, dus daar zijn ze actief in bezig. Dus daar krijgt u van mij een schriftelijke reactie op.

De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn en vraagt aan de commissie of de voordracht als hamerstuk of bespreekstuk doorgaat naar PS.

De heer **Steeman** (D66) geeft aan in principe als hamerstuk maar het zou kunnen zijn dat hij daar nog op terug komt.

## 7. A-agenda Algemeen

### 7a. Eerste Begrotingswijziging 2023 (A-agenda's EFB, M&B 20-2-2023 & NLG 13-02-23)

De **voorzitter** gaat door naar agendapunt 7a, de eerste begrotingswijziging die een bijstelling van de begroting 2023 omvat en waarvan de onderdelen die de commissie M&B aangaan hier worden behandeld als voordracht voor de PS-vergadering van 6 maart.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) geeft aan dat het CDA instemt met de begrotingswijziging op de onderwerpen die de commissie M&B raken. De provinciale bijdrage MIRT bedraagt 24 miljoen euro met als voorwaarde dat dit bedrag wordt ingezet als bijdrage voor die doortrekking van de Noordzuidlijn naar Hoofddorp. Dit is gezien de totale opgave die in het MIRT besproken is een goede investering in de mobiliteit van Noord-Holland. Net zoals wij een bijdrage van gemeenten vragen voor gezamenlijke projecten is het ook logisch dat het rijk ook dat aan ons als provincie vraagt. Belangrijk is dat is afgesproken dat de bijdrage niet risicodragend is. De uitname lijkt ons gezien het incidentele karakter ook een juiste dekking omdat de omvang van de algemene reserve ook na de onttrekking van dit bedrag blijft voldoen aan de daarvoor benodigde omvang. Dit is overigens ook een discussiepunt geweest vanmiddag bij de commissie EFB. Het CDA kan zich ook vinden in de aanpassing van de begroting die voortvloeit uit de actualisatie van het iMPI. Het gaat om een enorm bedrag maar de noodzaak voor deze kredieten is in het iMPI voldoende onderbouwd.

De heer **Terwal** (VVD) geeft aan dat alle kredietaanvragen voor de uitvoering van het iMPI al bij de actualisatie van dat document zijn besproken. De VVD is verheugd met de 24 miljoen euro die beschikbaar wordt gesteld voor het doortrekken van de Noordzuidlijn waarbij het goed is om te zien dat de risico's op forse extra bijdragen voor de provincie zijn beperkt door de voorwaarde te stellen dat er geen prijsindexatie wordt toegepast en er niet-risicodragend wordt geparticipeerd. Voor de VVD-fractie kan de eerste begrotingswijziging als hamerstuk worden afgedaan op de volgende Staten-vergadering met de aantekening dat ze daar met de grootst mogelijke tegenzin zullen instemmen met de verlaging van het krediet voor de Koopvaarderschutsluis en het afsluiten van het krediet bij de jaarrekening van 2022, onder de voorwaarde dat van uitstel geen afstel komt zoals al eerder in een commissievergadering, en zojuist ook, dat is toegezegd door de gedeputeerde.

De heer **Meiland** (D66) geeft aan dat de belangrijkste zaken van het iMPI en hoe deze terugkomen in deze eerste begrotingswijziging al zijn besproken. Het belangrijkste nieuwe punt van aandacht is het doortrekken van de Noordzuidlijn en de financiering daarvoor. D66 heeft onze zorgen daarover uitgesproken op 23 januari tijdens de commissievergadering maar vindt dat de beantwoording toen voldoende was en ook hoe de risicobeheersing is opgeschreven in het huidige stuk. De D66-fractie is dan ook akkoord met de voorgestelde begrotingswijzigingen die uit het programma Bereikbaarheid voortkomen.

De heer **Hoogervorst** (SP) geeft aan dat in de eerste begrotingswijziging voor 2023 in combinatie met de onderwerpen die in deze commissie aan de orde zijn, het voornamelijk gaat over de 24 miljoen die incidenteel beschikbaar wordt gesteld om bij te dragen aan de MIRT-studies van het rijk. In principe is de SP voorstander van het opzijzetten van die 24 miljoen voor het verlengen van de Noordzuidlijn tot aan Hoofddorp, waarbij zij met nadruk stellen dat ze hopen dat dat niet in combinatie wordt met een eventuele uitbreiding van Schiphol of een verdere groei van

Schiphol, want daar kan dat niet de bedoeling voor zijn. De opmerking over de Koopvaarderschutsluis en het afwaarderen van een deel van het krediet is al gemaakt en verder denkt de SP met de opmerkingen die nu gemaakt zijn betreffende die 24 miljoen, dat het stuk als hamerstuk naar PS kan.
Statenlid **Van der Waart** (GL) geeft aan dat ook GroenLinks het eens is met deze eerste begrotingswijziging en dat het als hamerstuk door kan. GroenLinks steunt het voorstel waar het gaat om het doortrekken van de Noordzuidlijn tot en met Hoofddorp en het sluiten van de kleine ring om ov-bereikbaarheid te stimuleren en te verbeteren, maar ook om ruimte te maken op het spoor omdat GroenLinks ook geen voorstander is van groei van Schiphol als het gaat om bewegingen in de lucht maar wel ondergronds op het spoor.

Gedeputeerde **Olthof** dankt de leden voor de steun vanuit de commissie voor de eerste begrotingswijziging. Wat betreft de 24 miljoen, zoals eerder gezegd zijn die niet risicodragend en die worden alleen ingezet voor de verlenging van de Noordzuidlijn tot aan Hoofddorp. Wanneer er in die scope wat verandert, dan verandert deze toezegging ook en het is op geen enkele wijze gekoppeld aan groei van Schiphol.

De heer **Jensen** (JA21) geeft bij de 24 miljoen voor de Noordzuidlijn aan dat JA21 voorstander is van zo'n ontwikkeling die Noord-Holland een economische impuls gaat brengen en de bereikbaarheid vergroot. Dat daarvoor een overheveling vanuit de algemene reserve nodig is vindt JA21 niet zo wenselijk. Wat JA21 betreft zou er ook gekeken kunnen worden naar andere manieren om aan dat geld te komen. Reserves zijn er voor noodgevallen en het is heel verleidelijk om daaraan te zitten voor mooie projecten, maar JA21 is van mening dat daar terughoudender mee omgegaan moet worden. Voor de rest staat er in deze begrotingswijziging dat er bijvoorbeeld voor VTH-kosten 6 miljoen nodig is maar er is eigenlijk geen dekking voor. Dat valt een beetje rauw op het dak aangezien net is geconstateerd dat de provincie redelijk krap zit financieel. Dus laten we nog eens kijken naar de ambities die er zijn voor allerlei mooie dingen. Voor de rest staan er veel kleine bedragen, en vele kleintjes maken een grote, waarvan we ons afvragen of die wel nodig zijn en wat we ervoor krijgen, zoals 166.000 voor het IPO boven op het begrote bedrag. En naar de meer dan 8.6 miljoen die uit de reserve uitvoering mobiliteitsbeleid naar allerlei projecten gaat moet nog eens goed gekeken worden, need to have of nice to have.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat bij de 24 miljoen de afweging is gemaakt van de middelen die nog niet bestemd zijn of die niet een bepaalde reserve raken. Deze 24 miljoen komt voort uit een eerdere schuif die heeft plaatsgevonden en deze raakt ook niet het weerstandsvermogen in die zin dat daar problemen ontstaan. Dit waren uiteindelijk in dat opzicht de makkelijkste middelen om die beschikbaar te stellen waar uiteindelijk geen ander beleid mee geraakt wordt. Daarom is deze afweging gemaakt. Overigens is het een reservering. Wat betreft de 6 miljoen in de begrotingswijziging waarbij wordt gedoeld op de VTH-taken en die ook bij NLG aan de orde is geweest en uitvoerig is besproken, het is niet de bedoeling om daar nu uitgebreid op in te gaan als het gaat over NLG en laten we het hier bij die 24 miljoen.

De **voorzitter** beaamt dat het nu alleen gaat om onderwerpen die M&B betreffen en ziet verder geen inbreng vanuit de commissie. Het verslag van deze beraadslaging zal worden toegevoegd aan de Staten-vergadering van 6 maart.

## 8. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

### 8a. Aanpak en Monitor investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) - MET UITNODIGING VAN DE COMMISSIES NLG en RWK

De **voorzitter** gaat door naar agendapunt 8a, de iNHi, dat ook voor uitnodiging gegaan is naar de commissies NLG en RWK.
De provincie heeft van haar wegen, 645 kilometer, en het grootste deel van haar fietspaden, 384 kilometer, in beeld gebracht hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid, de doorstroming en het effect op de leefbaarheid en de natuur. Dit inzicht helpt de volgende coalitie om te bepalen in welke wegen zij het eerst wil investeren middels de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur, de iNHi. Deze gegevens zijn te zien op de website van de provincie Noord-Holland. Tijdens deze vergadering worden de keuzes die gemaakt kunnen worden na de verkiezingen van 15 maart besproken. Net als bij de technische briefing van 31 oktober jongstleden zijn de andere commissies uitgenodigd.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) is van mening dat het huidige college met deze nota haar schaduw vooruitwerpt. De basis voor beslissingen in de nieuwe coalitie is het Perspectief Mobiliteit, maar dit perspectief is een politieke keuze die wellicht niet voor het volgende college geldt. Het Perspectief Mobiliteit is een anti-autonota en Namens Noord-Hollanders. wijst er consequent op dat in de provincie Noord-Holland veel mensen afhankelijk zijn van de auto. De huidige coalitie probeert de kaders neer te zetten voor de volgende coalitie. Daarbinnen moet de nieuwe coalitie blijkbaar besluiten. De fractie Namens Noord-Hollanders. gaat daar zeker niet zomaar in mee.
Mevrouw Van Geffen bedankt voor de beantwoording van de technische vragen hoewel deze inhoudelijk wat tegenviel omdat in de manier waarop het beleid is opgezet de stedelijke regio's bevoordeeld worden. Dit wordt gezien als een politieke keuze om tot een andere verdeling te komen.
Mevrouw Van Geffen heeft hiervoor niet direct een oplossing maar ziet het beleid zelf als problematisch. Ook de antwoorden op de problemen rond de modelberekeningen stellen niet gerust. Dat modelberekeningen gebruikelijk zijn wil niet zeggen dat we daarmee de problemen niet onder ogen moeten zien, het kan namelijk ook tot verkeerde beleidskeuzes leiden. Daarnaast ontbreekt bij de beïnvloedingsfactoren de sociale functie, inclusief de toegankelijkheid. Nu draait het om effect op het milieu en omgeving maar het effect op de mens en behoefte aan sociale contacten telt evenzeer. Wat betreft Namens Noord-Hollanders. is er daarom flink veel huiswerk op deze nota.
Mevrouw Van Geffen eindigt met een compliment aan de provincie omdat zij alle data, methodieken en analyses openbaar maakt. Dat is een buitengewoon goed voorbeeld voor transparantie en een ambitie om het gesprek aan te gaan.

De heer **Carton** (PvdA) stelt dat het moment waarop in de commissie scherp gestuurd moet worden op mobiliteitskeuzes en geprioriteerd moet worden tussen ambities, kosten en risico's, sneller komt dan gedacht. Eigenlijk al in de komende periode, zoals bij het iMPI zojuist is vastgesteld. Statenbreed zijn er zorgen over de financiering en de infrastructurele opgave. Zorgen die toenemen door de hoge productiekosten en schaarse grondstoffen en technisch personeel, terwijl er naast de benodigde onderhouds- en vervangingsinvesteringen ook hoge ambities zijn op duurzaamheid, openbaar vervoer en fiets. Om zorgvuldige afwegingen met elkaar te kunnen maken is het extra belangrijk dat er goed inzicht is in de

projecten, de te maken keuzes en de consequenties. De fractie van de PvdA is blij dat de commissie met de iNHi beschikt over een instrument om prioriteiten te stellen voor investeringen in de verbeteringen van de Noord-Hollandse infrastructuur en in staat is om de prestaties van deze infrastructuur te monitoren. Dit helpt de commissie om toekomstbestendige keuzes te kunnen maken. De heer Carton betreurt het dat hij zelf niet betrokken zal zijn bij de discussies rond het volgende coalitieakkoord en geeft een compliment voor het leggen van de complexe puzzel van indicatoren van doorstroming, veiligheid tot en met het openbaar vervoer, de systematiek en de aanpak rond het iNHi. De commissie beschikt straks over een waardevol instrument om beter inzicht te krijgen en goede keuzes te maken. Het is ook goed om te zien dat GS in de Aanpak en Monitor Investeringsstrategie zicht geeft op doorontwikkelingen van mogelijke indicatoren. Er is namelijk nog heel veel te ontwikkelen. Er staat nu een goede basis en met deze aanpak en methodiek kunnen GS en PS betere keuzes maken en colleges en Staten daarna ook weer betere keuzes.

Statenlid **Zoon** (PvdD) is van mening dat het misgaat bij het vertrekpunt, het coalitieakkoord. Misschien komt er geen akkoord, of geen akkoord op dit soort investeringen, wat ook logisch zou zijn omdat infra jaren doorloopt. Wat op 16 maart 2023 logisch lijkt voor een krappe meerderheid in de Staten, kan op 16 maart 2024 achterhaald zijn. Mobiliteit houdt zich niet aan bestuurscycli maar heeft een eigen dynamiek. Stuur jaarlijks bij op de ambitiekaart zonder een coalitieakkoord dat buiten de Staten om wordt bedacht. Het iNHi geeft daar zelf ook al antwoord op, er wordt nog gewerkt op uitbreiding van infrastructuurinformatie op onder andere busbanen en voetpaden. In theorie kan dat een hele draai geven aan de prioriteiten, maar vooral kunnen de afwegingen dan nog gemaakt worden.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt bij interruptie of Statenlid Zoon niet ook van mening is dat je ergens een vertrekpunt moet hebben, een coalitieakkoord of iets anders, wat een langjarig perspectief schetst waar we aan toe zijn. Want wanneer er elk jaar bepaald wordt of er ergens wel of geen wegen, fietspaden en busbanen moeten komen, dan wordt de ambtelijke organisatie horendol en wordt er nergens meer infrastructuur aangelegd omdat we dan niet meer weten wat uiteindelijk het punt op de horizon is.

Statenlid **Zoon** (PvdD) denkt dat de heer Terwal twee dingen door elkaar heen haalt. Namelijk, als PS ergens een besluit voor neemt, als er gezegd wordt wij gaan dit fietspad aanleggen en wij als PS zetten daar onze handtekening onder, dan mag de ambtelijke organisatie ervan uitgaan dat dat ook gaat gebeuren. PS draait niet snel dat soort besluiten terug. Maar als in een coalitieakkoord iets onzinnigs wordt gezegd, zoals een verbinding A8-A9 waar vervolgens miljoenen geld in gaat zitten om er vervolgens achter te komen dat die verbinding niet werkt, maar wel uitgevoerd wordt omdat het in het coalitieakkoord staat, dan zijn het onzinnige afspraken waar niet aan meegewerkt zou moeten worden. Laat het besluit liggen in PS, daar heb je echt een meerderheid die een afweging heeft gemaakt en dan kan er van daaruit gewoon meerjarig beleid op gemaakt worden.

De heer **Terwal** (VVD) stelt daartegenover dat het in de politiek gebruikelijk is dat een democratisch gekozen instituut zoekt naar meerderheden en dat die meerderheden bestendigd moeten worden in afspraken en dat die afspraken vaak gegoten zitten in een coalitieakkoord. Daar staan inderdaad soms hele zinnige projecten in, zoals een verbinding

A8-A9, en soms ook onzinnige projecten zoals 55.000 euro voor de bushokjes, waarvoor in het coalitieakkoord een aanzet toe stond.

Statenlid **Zoon** (PvdD) meent dat de heer Terwal zijn eigen vraag heeft beantwoord omdat in coalitieakkoorden inderdaad soms afspraken staan die in minderheden zijn gemaakt en die niet door de Staten zijn bezegeld.

De heer **Dessing** (FvD) zoekt bij interruptie naar een tussenweg tussen de PvdD en de VVD in deze. Hij begrijpt het idee dat je coalities niet altijd in beton hoeft te gieten, omdat dan alles van tevoren vaststaat en er niets meer valt uit te onderhandelen. Hij pleit derhalve ervoor om bepaalde onderwerpen als vrije keuze te laten. Hij is het wel met de VVD eens dat je bepaalde richtingen als een soort leidraad kunt hebben. Er zijn bijvoorbeeld partijen die het heel belangrijk vinden om veel geld uit te geven aan stikstof en er zijn partijen die dat minder belangrijk vinden, dus daar zou je wel afspraken over kunnen maken. Hij vraagt of de PvdD het met FvD eens is dat zo'n soort van tussenweg een optie zou kunnen zijn om dit dilemma te kunnen doorbreken.

Statenlid **Zoon** (PvdD) is het eens met de heer Dessing wanneer hij bedoelt dat PS uitgangspunten, zoals de WHO-norm, hanteert als strakke handvatten waarop het beleid is gestoeld. In dat geval heeft de heer Dessing een goed punt, dan is het beleid gestoeld op uitgangspunten die Statenbreed gemaakt worden en daar heb je geen coalitieakkoord voor nodig.
De PvdD vindt het jammer dat er voor deze nota geen inhoudelijke uitwerking is gegeven, dat zou zonde zijn want de indicatoren die worden genoemd zijn indrukwekkend, helemaal met de aangekondigde verbeteringsslag die nog gemaakt gaat worden. Het is fijn dat er gestuurd wordt op de WHO-normen en dat ook faunapassages zijn meegenomen omdat juist die provinciale ontsnippering een belangrijk uitgangspunt is dat we zouden moeten hebben. De PvdD is van mening dat het iNHi moet sturen op leefomgeving, slachtoffers, zowel mensen als dieren en de modal shift moet ondersteunen. De PvdD had het deze avond graag gehad over de leefbaarheidsverbeteringen die in Den Helder gedaan zouden moeten worden, dat is een van de zwarte strepen op de kaart. Of dat de ontsnippering een onderwerp was geweest, omdat uit de cijfers blijkt dat daar grote punten te maken zijn en dat daarmee de biodiversiteit en de leefbaarheid als uitgangspunt meegenomen hadden kunnen worden in daadwerkelijke voorbeelden. Het iNHi gaat er wel sturing aan geven bij de toekomstige behandeling en daar put Statenlid Zoon een beetje hoop uit.

Statenlid **Van der Waart** (GL) constateert dat het iNHi uit 2014 de afgelopen periode het kader was voor het Mobiliteitsprogramma terwijl er in 2014 anders werd gekeken naar mobiliteit en de wijze waarop geld wordt ingezet voor bereikbaarheid voor iedereen. GL heeft uitgekeken naar het nieuwe iNHi om de duurzame ambities in te bedden. Maar het is nu wel laat, de allerlaatste vergadering voor de verkiezingen. Zoals ook in het stuk zelf wordt benoemd ligt het voor de hand dat het stuk na een nieuw coalitieakkoord in de werkperiode van de Staten wordt vastgesteld. De urgentie is er zeker, vooral omdat de financiering steeds lastiger wordt, maar de timing voelt geforceerd, het lijkt meer een processtuk. GL is wel blij dat er in het iNHi veel terug te vinden is in de indicatoren en de doelstellingen waarover de afgelopen periode is gesproken. Er zijn wel stappen gezet sinds 2014, denk aan de verkeersveiligheid, gezonde leefomgeving en de ontsnippering van de natuur. De indicatoren die genoemd worden zijn vanzelfsprekend, voor welke coalitie er straks ook is. Het is daarmee ook de

basis van een heel belangrijk instrument waarmee de commissie straks weer verder door kan gaan pakken. Het lijkt niet onlogisch om het iNHi en de NIKG's samen te gaan voegen, zeker gezien de financiële uitdagingen die er zijn.
Wat betreft de monitor, die wel vastgesteld is door GS, die is zeer nuttig en geeft heel veel inzicht in waar de commissie voor staat. Zo liggen de ontsnipperingsopgaven veel aan de kust en in het Gooi, de verkeersveiligheid van de fietspaden zoals de N515 bij de Zaanse Schans die -in tegenstelling tot de N522 bij Ouderkerk- gelukkig wel wordt aangepakt. Wanneer de programma's naast elkaar gelegd worden, dan roept dat een heleboel vragen op, maar dat biedt vooral heel veel input voor de discussies straks na de verkiezingen. Overigens verzoekt GL wel om alle fietspaden op te nemen in de monitor en niet alleen diegene die naast een provinciale weg liggen omdat het nu niet compleet is.
Er worden keurige top 10's aangegeven van trajecten waar de gezonde leefomgeving als gevolg van de provinciale mobiliteit in het geding is. Dit zijn geen politieke uitspraken, dit is een opgave waar zo meteen samen aan gewerkt moet worden. Hoewel aan de late kant, ligt er nu een mooie basis om straks weer mee door te gaan.
Als laatste vraagt mevrouw Van der Waart wanneer de viewer bij de monitor klaar is, zodat die ook bij de onderhandelingen op tafel ligt.

De heer **Dessing** (FvD) bij interruptie is benieuwd waarom GL het jammer vindt dat het nu net voor de verkiezingen is. Hij vindt het juist een mooie kans om in de overdracht naar een nieuwe periode met nieuwe keuzes die gemaakt worden in een coalitie, om zelf vast te stellen hoe ze die keuzes willen invullen. Omdat daarmee een heel belangrijk instrument in handen wordt gegeven. De heer Dessing vraagt aan GL of het niet juist een perfecte timing is.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vindt niet zozeer de timing verkeerd. Het heeft haar verbaasd omdat zij had gehoopt dat in de huidige bestuursperiode dit soort dingen ook besproken had kunnen worden. Dat het vanaf nu vierjaarlijks wordt herzien is een goede zaak. Het kan zijn dat er af en toe bijsturing nodig is, maar het feit dat er nu gewerkt is met een versie uit 2014 vindt Statenlid Van der Waart bijzonder.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) bedankt voor het heldere stuk wat na de verkiezingen door de dan benoemde GS-leden en Statenleden zal worden vastgesteld. Zij heeft de bespreking nu en de vaststelling straks zo opgevat dat er nog bepaalde aspecten toegevoegd zouden moeten worden. Wanneer het iNHi het afwegingskader vormt voor de investeringen in de infrastructuur vraagt zij zich af waarom investeringen in nieuwe wegen buiten deze scope vallen. Met het oog op het geheel aan middelen dat voor investeringen mogelijk is, vraagt zij waarom er geen integrale afweging gemaakt wordt tussen het investeren en het verbeteren van de huidige infrastructuur of het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Dat de bron van nieuwe wegen voortkomt uit regionale bestuurstafels betekent niet dat de financiële afweging niet integraal zou moeten gebeuren. Mevrouw Kuiper vraagt hierover een reactie van de gedeputeerde.
Mevrouw Kuiper complimenteert de inzichtelijkheid die de indicatoren opleveren ten aanzien van de staat van de provinciale wegen. Omdat het een afwegingskader is voor investeringen is goed dat daar ook busbanen, vaarwegen en voetpaden aan toe zijn gevoegd. Een nieuwe coalitie zal straks de nieuwe ambities bepalen en aangeven hoe de weging van de indicatoren zal zijn. Het is wel lastig dat er zelfs geen grof financieel afwegingskader is bijgevoegd. Want stel, er komen vier trajecten uit die op basis van een nieuwe weging de hoogste prioriteit hebben. Hoe wordt dan het beschikbare bedrag zo effectief mogelijk ingezet? Het kan zijn

dat één traject zo kostbaar is dat je verder niets kunt doen terwijl er wellicht twee of drie trajecten zijn die gezamenlijk wel financieel haalbaar zijn. Wanneer wordt die afweging gemaakt en hoe maak je dit -net zoals de transparantie bij de hele iNHi- dan zichtbaar?

De heer **Jensen** (JA21) dankt de gedeputeerde voor de nota. De laatste nota was uit 2014 en de wereld is sindsdien veranderd. Het is een helder en integraal instrument en kan helpen bij de besluitvorming als het gaat om investeringen in de infra. Er zijn verschillende factoren die één en ander beïnvloeden maar politieke overwegingen zijn doorgaans toch wel doorslaggevend. De iNHi geeft de grootste prioriteiten aan, wat we willen, waar en wat we willen verbeteren. Maar het is ook een politiek instrument want hoe er nu naar gekeken wordt kan door een nieuwe coalitie weer anders geïnterpreteerd worden. Er is een duidelijke koppeling met het iMPI, vooral wat er allemaal niet of nauwelijks mogelijk is. Een volgende coalitie zal er heel veel nut en noodzaak aan ontlenen. JA21 constateert echter dat er niet zoveel te kiezen valt en ziet dit instrument als een keuze-instrument voor het iMPI en vraagt de gedeputeerde of hij dat ook zo ziet.

De heer **Terwal** (VVD) dankt de gedeputeerde en de ambtelijke ondersteuning voor deze eerste bouwstenen om te komen tot een nieuwe investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur, de iNHi. Evenals de technische briefing op 31 oktober vorig jaar maakt ook deze aanpak en monitor inzichtelijk hoe onze wegen en fietspaden scoren op de huidige zeven indicatoren. Terecht wordt de vaststelling van een nieuw coalitieakkoord gezien als het vertrekpunt richting een compleet vernieuwd iNHi. Bij de coalitieonderhandelingen zullen stevige keuzes gemaakt moeten worden hoe de schaarse financiële middelen aangewend dienen te worden om de provinciale infrastructuur verkeersveiliger, bereikbaarder en leefbaarder te maken, wat betreft de VVD precies in deze volgorde. Voor de indicator ontsnippering van de natuur moet geld gevonden worden in het begrotingsprogramma Groen zodat het vervangen van paddentunnels, waarvoor bij de eerste begrotingswijziging 700.000 euro aan uitgegeven is, daaruit bekostigd kan worden. De heer Terwal vraagt de gedeputeerde hoe hij dit ziet. Na deze algemene opmerkingen heeft de VVD nog specifieke opmerkingen. Zo doet het de VVD-fractie deugd dat de inleiding van het stuk direct stelt dat de aanleg van nieuwe wegen niet wordt uitgesloten. Dat is een zeer verstandige opmerking aangezien de bewoners van de 185.000 woningen die voor 2030 gebouwd moeten worden niet allemaal op de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar zijn voor werk of elders en de auto vaak gepakt zal moeten worden. Dan kun je als provincie maar beter goed inspelen op deze toenemende automobiliteit. Het is ook goed om in de volgende editie van de iNHi de scope uit te breiden met de vaarwegen, zodat er nog meer werk gemaakt kan worden van de gewenste modal shift van weg naar water in het goederenvervoer. Wellicht dat de door de gedeputeerde begin 2024 toegezegde kernnetstudie als waardevolle input kan dienen. Ook hierover vraagt de VVD om een reactie. De VVD is geen voorstander van snelheidsverlaging op provinciale wegen om een naar alle waarschijnlijkheid zeer geringe afname van de stikstofdepositie te bewerkstelligen die niets bijdraagt aan het op gang brengen van de vergunningverlening.
Tot slot ziet de VVD ook in dit document de treurige constatering dat de leefbaarheid op de N203 bij Krommenie en Assendelft ver onder de maat is en in de top drie staat van minst leefbare wegen in Noord-Holland. Dit toont wederom aan dat in het belang van de gezondheid van de duizenden bewoners en scholieren die aan deze weg wonen of naar school gaan, de aanleg van de verbinding A8-A9 echt noodzakelijk is.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) meent dat dit duidelijke document een goed middel lijkt om keuzes te maken, bijvoorbeeld straks bij de coalitieonderhandelingen. De ChristenUnie geeft prioriteit aan het OV en de fiets.

De heer **Alkaduhimi** (DENK) bedankt de gedeputeerde en zijn ambtelijke ondersteuning voor dit inzichtelijk document. Bij het lezen en aanbieden van dit document ervaart DENK een probleem dat binnen deskundige kringen bekend staat met het gezegde, je hebt kleine leugens, grote leugens en statistieken. De indicatoren in dit document bestaan veelal uit gemiddelden en dat is gevaarlijk. Bijvoorbeeld de indicator bereikbaarheid doorstroming wegverkeer, die zijn gemiddeld en dus misleidend omdat het blind maakt voor outliers, dat zijn waardes die eruit springen, die hetzij heel laag zijn of heel hoog zijn. De langzaamst rijdende route bijvoorbeeld, verliezen wij die niet uit het oog op het moment dat de verkeersdoorstroming wordt gereduceerd tot een gemiddelde op het moment dat deze routes worden weggecijferd door een gemiddelde uit te rekenen? Er zitten mensen in die outliers, er rijden dagelijks mensen. Hopelijk besparen we de volgende commissie die met deze monitor moet werken een blinde vlek met getallen die in het bedrijfsleven gezien worden als KPI's en die de daadwerkelijke situatie schetsen van de mensen die dagelijks over deze wegen rijden. Hopelijk worden medianen meegenomen, worden de kleinste getallen met elkaar vergeleken, of de grootste getallen. In ieder geval dat de outliers worden meegenomen in het verhaal. Want op basis van deze cijfers zullen keuzes worden gemaakt en hopelijk maakt de volgende commissie de juiste keuzes.

De heer **Steeman** (D66) vertelt hoe D66 de provinciale infrastructuur betaalbaar wil houden. Investeren in de lagen van de ladder van duurzame mobiliteit blijkt namelijk, keer op keer, onderzoek na onderzoek, de meest effectieve en efficiënte investeringen in mobiliteit en infrastructuur die zelfs geld oplevert. Met het terugdringen van mobiliteitskilometers en door volledig in te zetten op actieve mobiliteit en duurzaam OV op alle vlakken vallen de maatschappelijke kosten en baten positief uit. Voor dat inzicht moeten wel een aantal andere indicatoren gebruikt worden dan de klassieke mobiliteitsindicatoren. Bij voorkeur dus nog meer indicatoren zoals gezondheid, natuur, leefbaarheid, welzijn en welbevinden, sociale contacten, nabijheid of bereikbaarheid, betaalbaarheid en uitstootreductie. Liever deze indicatoren dan indicatoren met verschillende vormen van doorstroming als doel op zich. Die inzet zal onderdeel worden van een nieuwe periode, een nieuw college en hopelijk een nieuw coalitieakkoord dat mobiliteit echt anders gaan benaderen. De commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid heeft de afgelopen vier jaar een aantal enorm mooie stappen gezet en D66 is echt trots dat ze daaraan een steentje heeft mogen bijdragen. Stapje voor stapje is het ouderwetse auto-asfaltdenken van gedeputeerde Post uit 2014 losgelaten en hebben we echt vooruitstrevende besluiten genomen over actieve mobiliteit. We hebben een baanbrekend perspectief neergelegd voor de fiets, we hebben slim ingezet op slimme mobiliteit en alle zeilen bijgezet om het OV, ook in coronatijd, overeind te houden. We gaan nu verkiezingen in en wat D66 betreft gaan we daarna door met duurzaam doorpakken. Het is afgelopen met grote bedragen uitgeven aan het uitrollen van meer asfalt voor meer auto's om problemen met te veel auto's op te lossen. Minder auto's, meer alternatieven voor die auto dus, minder uitstoot, meer leefbaarheid, minder afhankelijkheid van één soort vervoer, veel meer keuze, minder grijs asfalt, meer rood asfalt, meer groen. Minder snel en meer veiligheid, minder openbare ruimte voor blik met wielen en meer openbare ruimte voor mensen.

De heer **Terwal** (VVD) geeft bij interruptie aan dat hij met de heer Steeman van D66 een heel eind op weg kan. Ook de VVD is van mening dat je soms het openbaar vervoer en de fiets zo aantrekkelijk moet maken dat mensen uit eigen beweging -niet verplicht door de overheid- er af en toe voor kiezen de auto te laten staan en dat wanneer ze de auto pakken, het mooi zou zijn als het een elektrische auto is. Echter, een punt van zorg bij de VVD is dat met name in het landelijk gebied de fietsafstanden lang zijn, de doorfietsroutes nog niet allemaal aangelegd. Wat betreft het openbaar vervoer, in Noord-Holland Noord is het aantal mensen wat gebruik maakt van het openbaar vervoer al sinds voor corona niet meer stijgende. De heer Terwal vraagt of de heer Steeman het niet met hem eens is dat in de landelijke gebieden niet ook ingezet moet worden op automobiliteit, bij voorkeur elektrisch en dat daar waar mogelijk ook gewoon soms wegen aangelegd moeten worden. Zeker gezien het feit dat er 185.000 woningen gebouwd moeten worden in Noord-Holland.

De heer **Steeman** (D66) antwoordt dat hij het daarover oneens is met de VVD. Als het OV-gebruik afneemt, dan moet het OV juist aantrekkelijker gemaakt worden om mensen te verleiden het OV te gebruiken. Tijdens de coronaperiode is gebleken dat een klein aantal minder auto's op de weg enorme verschillen maakte voor de bereikbaarheid en de doorstroming, zaken die de VVD ook ontzettend belangrijk vindt. Wanneer er meer geïnvesteerd wordt in asfalt voor nog meer auto's, dan worden de problemen met die auto's en met die doorstroming alleen maar groter. Meer autoasfalt betekent meer auto's en grotere problemen. D66 probeert de problemen met auto's, de files en de doorstroming anders aan te pakken door in te zetten op andere mobiliteit dan private autokilometers. Dat is het grote verschil tussen de VVD en D66 in deze.

De heer **Terwal** (VVD) verwijst nogmaals naar het grote landelijke gebied van Noord-Holland. Zelfs wanneer het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt gemaakt omdat je je telefoon in de bus kunt opladen, de stoelen comfortabeler zijn en de bus betaalbaar, het feit blijft dat veel mensen nog van A naar B reizen om vervolgens de bus van B naar C te pakken en dan nog van C naar D. En wanneer D66 wil inzetten op die ketenreis maar die ketenreis duurt vervolgens twee uur in plaats van een half uurtje met de auto, dan moet de heer Steeman toch beamen dat soms ook automobiliteit nodig is.

De heer **Steeman** (D66) antwoordt dat automobiliteit soms nodig is en soms ook een aantrekkelijker alternatief is. D66 probeert echter zoveel mogelijk alternatieven te bieden zodat zoveel mogelijk mensen die auto laten staan. De VVD zet daartegenover in op zoveel mogelijk mensen de gelegenheid te geven om de auto te pakken door te investeren in autowegen, te investeren in private autokilometers. Dat is een groot verschil van inzicht. De VVD faciliteert juist datgene waardoor de wegen in Noord-Holland en in het landelijk gebied stilstaan. D66 investeert bij voorkeur in nabijheid, in de ketenreis, in slimme mobiliteit, in deelconcepten zodat er minder private auto's op de weg staan, iets waar de VVD ook voorstander van is en waar ook ondernemers die nu hun voertuiguren verliezen in de files, veel profijt van hebben.

De heer **Alkaduhimi** (DENK) hoort hele mooie intenties en wensen maar vraagt hoe er omgegaan moet worden met de realiteit, bijvoorbeeld het grote verschil van reistijd naar het crematorium in Haarlem, 45 minuten met het openbaar vervoer en 15 minuten met de auto.

De heer **Steeman** (D66) antwoordt dat het soms inderdaad handiger is om met een auto een stukje te rijden dan met het openbaar vervoer, dan met de fiets, dan met andere mobiliteitsconcepten, maar bij voorkeur dan natuurlijk in een elektrische auto of een auto die door meerdere mensen gedeeld wordt. De heer Steeman benadrukt dat het niet de bedoeling van D66 is om alle auto's van de weg te halen. D66 is geen anti-autopartij, D66 probeert alternatieven te vinden voor de auto en probeert zoveel mogelijk van die auto's van de weg te halen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) merkt op dat het goederenvervoer nog niet echt aan de orde is geweest en dat het bedrijfsleven ook afhankelijk is van goede verbindingen. Er wordt veel over privéautovervoer gesproken, maar mevrouw Kuiper wil hieraan toevoegen dat de combinatie met het goederenvervoer een belangrijke component is in de afweging.

De heer **Steeman** (D66) sluit zich daarbij aan. Juist het goederenvervoer, transport en logistiek zijn gebaat bij minder auto's op de weg, dan stroomt het alleen maar beter door en zijn er minder voertuigverliesuren.

De heer **Dessing** (FvD) wil de opmerking van de heer Steeman, dat meer asfalt per definitie meer auto's oplevert, nuanceren. Want als je kijkt naar bijvoorbeeld de natuurstudie voor de A8-A9, dan blijkt dat door de verbinding Krommenie ontlast wordt, dat er minder stikstof is dat er minder congestie ontstaat en dat je dus niet op die manier één op één de koppeling kunt leggen dat meer asfalt per definitie meer auto's oplevert omdat de auto's juist beter worden verspreid.

De heer **Steeman** (D66) spreekt dit tegen. Het is een wetmatigheid zelfs dat meer asfalt meer auto's aantrekt. Hoe makkelijker een weg doorstroomt, hoe meer mensen daar gebruik van gaan maken. De heer Steeman is het niet eens met de opvatting dat meer asfalt minder mobiliteit zou opleveren. Meer asfalt levert per definitie meer mobiliteit op.

De heer **Dessing** (FvD) geeft aan dat FvD het daar per definitie niet mee eens is en dat er nog stevig over gesproken moet worden want hij is het niet eens met de conclusie die D66 trekt.

De **voorzitter** verzoekt de leden nieuwe vragen te stellen en niet steeds op hetzelfde onderwerp terug te komen.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of het geen wetmatigheid is dat wanneer je 185.000 huizen bouwt in Noord-Holland voor 2030, dat veel van die bewoners met de bus en met de fiets zullen gaan, maar dat ook heel veel van die bewoners om gewoon op tijd op hun werk of op school te komen ook de auto zullen pakken. Dus dat meer huizen tot meer mobiliteitsbehoefte leidt en soms ook wel zal moeten leiden tot meer wegen. Daarom is de VVD blij met de inleiding van deze iNHi waarin de aanleg van nieuwe wegen niet uitgesloten wordt.

De **voorzitter** hoort geen nieuwe vraag en verwacht geen antwoord.

De heer **Steeman** (D66) had wel een ander antwoord in de koppeling met RWK. Het gaat daarbij om de nabijheid van functies, de nabijheid van mobiliteit. Wanneer er veel huizen bijgebouwd worden moet er ingezet worden op nabijheid, binnenstedelijke verdichting,

wijken bouwen waar die bereikbaarheid al geregeld is en niet buitenstedelijk in het landelijke gebied of woonwijken gaan uitleggen op weilanden, want dat maakt inderdaad nieuwe wegen nodig. Daar moet anders op worden ingezet in ruimtelijk beleid.

De **voorzitter** vraagt de heer Steeman zijn betoog te vervolgen.

De heer **Steeman** (D66) wil het vertalen in beleid en vertalen in uitvoering en dat is wat D66 wenst als basis voor investeringen in de infrastructuur en mobiliteit en daar gaat zij zich de komende vier jaar hard voor maken en daarvoor kunnen ze deze monitor gebruiken.
Wat D66 betreft is het ook de basis voor een nieuwe iMPI en dat is ook wat ze wil meegeven aan deze gedeputeerde, aan de ambtelijke ondersteuning die hier nog mee bezig gaat en zeker aan de onderhandelaars die na 15 maart aan tafel schuiven.

De heer **Hoogervorst** (SP) wil niet herhalen wat al gezegd is, haakt aan bij menig collega maar wil als SP wel nog een aantal opmerkingen maken. De monitor geeft een prachtig overzicht van de zeven belangrijke indicatoren maar de SP mist drie dingen. Zo ontbreekt indicator bereikbaarheid OV. Er staat bij 5 namelijk wel doorstroming OV, maar OV kan pas doorstromen als het wijd en verbreid in de provincie aanwezig is en tijdens de laatste commissievergaderingen is al door iedereen geconstateerd dat aanwezigheid van het OV niet meer het geval is. Er verdwijnen steeds meer OV-verbindingen met name in de wat dunner bevolkte gebieden in de provincie en dat is een gemis.
Wanneer je kijkt naar de campagneleus van de PvdA en GL, dat ze het OV gratis willen maken voor de armen, dan had er de afgelopen jaren misschien beter gezorgd moeten worden dat ook armen in dunbevolkte gebieden het OV kunnen gebruiken.
Vervolgens mist de SP ook de indicator bereikbaarheid en doorstroming via het water, het is een gemis dat dat er niet in staat en de heer Hoogervorst wil graag een reactie hierop van de gedeputeerde.
En breder dan wat nu bij 6 staat, de gezonde leefomgeving die de SP erg belangrijk vindt, zou zij een indicator als leefbaarheid in onze steden, kernen en op het platteland willen zien. Misschien is het een overweging waard om die indicator op te nemen.
Vervolgens spreekt de SP de hoop uit dat dit stuk niet een leidraad is waar de volgende coalitie zich aan zou moeten houden en wil zij samen met collega's ervoor zorgen dat het wel een houvast kan zijn, maar dat er niet met handen en voeten gebonden deelgenomen hoeft te worden aan de coalitietafel en dat iedereen zijn gezond verstand blijft gebruiken.

*Reactie in eerste termijn gedeputeerde*

Gedeputeerde **Olthof** wil als eerste een compliment aan de heer Steeman geven omdat hij altijd weer in staat is met zijn bijdrage een brede discussie te ontlokken die verder gaat dan het onderwerp waarover wordt gesproken. De hele mobiliteitsagenda is inmiddels voorbijgekomen en de gedeputeerde heeft met belangstelling geluisterd naar de politieke standpunten. Het is te merken dat de verkiezingen eraan komen.
Wat betreft het iNHi bedankt de gedeputeerde de ambtelijke organisatie. Het is niet het meest aansprekende document voor de buitenwereld maar het is wel een enorme stap die de provincie de afgelopen drie jaar heeft gemaakt met betrekking tot het iMPI. Drie jaar geleden werd er nog gesproken over het PMI, PMO en werd er gewerkt met een iNHi uit 2014 waarin alleen maar werd gesproken over doorstroming, veiligheid in het algemeen en leefomgeving.

Nu zijn er instrumenten ontwikkeld waarmee de Staten veel meer inzicht wordt gegeven en kunnen in het hele traject veel betere afwegingen gemaakt worden.

De heer **Steeman** (D66) vult bij interruptie aan dat de complimenten aan de ambtelijke organisatie het werk dat is verricht bijna tekortdoen en sluit zich volledig aan bij de woorden van de gedeputeerde.

Gedeputeerde **Olthof** merkt echter ook dat het voor een aantal leden niet ver genoeg gaat omdat de wensen en de ambities veel verder gaan. De indicatoren vliegen over hem heen en gaan verder dan dat hiermee beoogd is. Die ambities worden gedeeld en daarom is het een adaptieve agenda en zou er de komende tijd, als het gaat over het NIKG, meer aan gekoppeld moeten worden. Deze eerste stap is gezet juist om bij een volgende periode een instrument te hebben dat, in antwoord op Statenlid Zoon, geen keuzes maakt -er kunnen nog steeds politieke afwegingen gemaakt worden- maar het is wel een instrument wat in ieder geval een indicatie geeft van wat we belangrijk vinden, op basis van die indicatoren, op basis van een coalitieakkoord, maar uiteindelijk op basis van een besluit van deze Staten.
De ene partij zal misschien de ontsnippering op één zetten, met leefomgeving, terwijl de andere zal zeggen dat de doorstroming van de auto de hoogste prioriteit heeft. Uiteindelijk kom je tot een weging van indicatoren en kun je op basis van die indicatoren zien wat de keuzes zouden kunnen zijn en wat de prioriteiten zijn op basis van de bestaande infrastructuur.
Als reactie op de heer Hoogervorst, het is niet bedoeld voor de leefbaarheid in de steden. Dit is een instrument dat hoort bij bereikbaarheid en mobiliteit en is bedoeld om uiteindelijk een weging te kunnen maken als er geïnvesteerd moet worden in bestaande infrastructuur. Er worden geen oplossingen aangegeven, het geeft aan wat de knelpunten zijn en daar zijn uiteindelijk deze indicatoren voor benoemd.
Als reactie op mevrouw Van Geffen, het Perspectief Mobiliteit is een document wat twee jaar geleden is vastgesteld in deze Staten. Dit iNHi is geen vertaling van het Perspectief Mobiliteit, uiteindelijk is het een instrument dat straks gebruikt kan worden om u inzicht te geven, als u deze indicatoren belangrijk vindt en de weging daarvan, wat zou op basis daarvan de prioritering gaan worden. En daarmee is het ook geen schaduw vooruitwerpen. In de volgende periode worden die indicatoren vastgesteld. Dus er wordt nu niet vastgesteld wat die indicatoren zijn, ook niet op basis van het Perspectief Mobiliteit, uiteindelijk is dat straks aan de volgende Staten en de volgende coalitie omdat met elkaar vast te stellen. En dan blijft u zelf nog altijd de politieke keuzes maken. Realiseert u zich wel dat als u uiteindelijk besluit een politieke keuze te maken anders dan op basis hiervan -dat is uw vrijheid, dat is uw bevoegdheid- dat u dat wel zult moeten onderbouwen met een goed verhaal. Ook naar de omgeving toe. Want als uiteindelijk op basis van deze prioritering iets op nummer drie staat en u besluit nummer zestig toch naar voren te halen, dan zult u uiteindelijk een goede overweging moeten hebben waarom toch zestig belangrijker is dan nummer drie op deze lijst. Maar dat is uiteindelijk de politiek, dat zijn de keuzes die u maakt. Maar we hebben met de iNHi een instrument beschikbaar willen stellen wat u daar in ieder geval een handvat biedt om dat inzicht te krijgen. En toegankelijk zouden wij net zo graag willen hebben als een aantal andere zaken die benoemd zijn, de vaarwegen of als het gaat over de leefbaarheid in de steden. Maar dat zijn geen elementen die direct gekoppeld zijn aan de kwaliteit en de stand van zaken wat betreft die infrastructuur. En dat is de basis waarmee we aan de slag zijn gegaan. U kunt het wel gebruiken om later andere elementen, andere keuzes, om op deze manier hier ook invulling aan te geven. Maar dat is niet wat nu hier voorligt.

Kwalificaties over onzinnige afspraken in een coalitie en dat soort zaken, dat hangt er natuurlijk vanaf, zit je in een coalitie of zit je er niet in. Ik kan me voorstellen dat als de PvdD in de coalitie zit, dat er dan hele zinnige afspraken komen, zitten jullie er niet in dan zullen er waarschijnlijk onzinnige afspraken gemaakt gaan worden. Het gaat er uiteindelijk om dat we u hiermee een instrument willen geven wat je gaat wegen. En het wordt aan u overgelaten of het zinnig of onzinnig is. Er ligt hier een instrument voor invulling die u de volgende periode met elkaar zult moeten maken en dat is aan de Staten of de coalitie.
Een processtuk? Het is een instrument wat wordt ingezet. Het is niet een instrument dat een oplossing biedt, daar is de gedeputeerde duidelijk over naar GL. Dat geldt ook voor extra asfalt, nieuwe investeringen of minder mobiliteit of andere mobiliteit of welke andere keuze dan ook. Dit geeft aan de kwetsbaarheid, de stand van zaken van de bestaande infrastructuur, daar zijn deze indicatoren op. Vervolgens kijk je, als er een wegvak aangepakt moet worden, welke oplossing erbij zou passen. Is dat meer asfalt of moet er een extra buslijn komen, moet er een fietsverbinding komen of moet het op een andere manier ingevuld worden. Of moet je, dat staat ook bij de oplossingen, een OV-knooppunt verder ontwikkelen. Dat zijn de oplossingen waar je dan met elkaar naar gaat kijken. Dit geeft dus niet aan welke oplossing voorligt. En dan zou dus ook een nieuwe infrastructuur een deel van de oplossing kunnen zijn. Maar er zijn ook andere mogelijkheden.
Richting Statenlid Van der Waart (GL), alle fietspaden zitten erin met uitzondering van één, het fietspad door de duinen Noordwijk-Zandvoort. We kijken of deze later nog toegevoegd kan worden. En de Viewer komt beschikbaar na de verkiezingen als die hier behandeld wordt. Er wordt elke dag nog hard gewerkt om dit instrument zo goed mogelijk beschikbaar te krijgen. Maar deze komt dan later.
De financiële afweging, wij kunnen op het moment dat een keuze wordt gemaakt voor een wegvak een beeld geven van wat de verschillende oplossingsrichtingen gaan kosten. Het kan zijn dat er gekozen moeten worden tussen één knelpunt dat misschien een miljard kost en tien knelpunten die bij elkaar opgeteld honderd miljoen kosten. Dat heeft te maken met de financiële middelen van de provincie en heeft te maken met keuzes die op dat moment gemaakt worden, maar dat is het politieke debat wat hier moet plaatsvinden. Dus nogmaals, het is een instrument en het is niet zo dat op dit moment die keuzes worden gemaakt.
Als het gaat over de bekostiging van de paddentunnels of alle andere trajecten die hieruit gaan komen, dat is ook een volgende stap die gezet wordt, daar gaat de iNHi niet over. De iNHi zegt niets over wie wat moet betalen, of überhaupt wat de oplossing is. Laat dat duidelijk zijn.
De gedeputeerde is wel blij dat het instrument is uitgebreid met een aantal indicatoren, waaronder inderdaad die ontsnippering en die gezonde leefomgeving. Het is breed en dat de leden misschien nog wat verfijnder willen hebben. Dat zijn de volgende stappen die we met elkaar moeten bekijken. Maar laten we eerst hiermee aan de slag gaan, want nu ervaart de gedeputeerde dat als er bijvoorbeeld ergens een ongeval heeft plaatsgevonden er ook een sentiment ontstaat dat we die kruising moeten aanpassen terwijl we niet weten of dit op basis van objectieve gegevens het grootste knelpunt is of dat er nog andere zijn. Hiervoor hebben we een instrument dat inzicht kan geven van waar het werkelijk over gaat in plaats van gevoelens.
De uitbreiding vaarwegen is benoemd. Wat betreft het probleem van het gemiddelde, het gemiddelde gaat over een wegvak, dat gaat over heen en terug. Je moet wel iets gebruiken en dat kan later nog verfijnd worden, maar we moeten uiteindelijk weten wat is de gemiddelde reistijd over een wegvak en daar heb je natuurlijk altijd pieken en dalen. Maar als u uiteindelijk van mening bent dat dit niet het juiste beeld is van dat wegvak, dan is het aan u

om te onderbouwen dat het gemiddelde wel klopt maar dat het probleem vele malen groter is en dat deze indicatie onterecht is. Dat is de ruimte die hier in zit. We proberen u houvast te geven en wanneer er andere voorbeelden zijn die gemeten moeten worden, dan hoort de gedeputeerde het graag.
Wat betreft de bereikbaarheid OV en bereikbaarheid water van de SP, de gedeputeerde zou het graag hebben maar het is op dit moment niet van toepassing op het iNHi dat over de bestaande infrastructuur gaat. Bereikbaarheid OV en bereikbaarheid water zouden wel een oplossingsrichting kunnen zijn als je een knelpunt benoemt. En wat betreft meer indicatoren, laten we eerst aan de slag gaan en kijken van wat er eventueel toegevoegd zou kunnen worden. Als je een indicator toevoegt, dan heb je data nodig om er wat mee te kunnen doen. Je kunt wel zeggen de bereikbaarheid van het OV, maar dan heb je wel data nodig om te kunnen meten of dat een knelpunt is op een bepaald deel. Iets wat er niet is kan een probleem zijn maar het is in dit instrument lastig om dat mee te nemen in de ranglijst. Bereikbaarheid over water en bereikbaarheid OV kunnen wel een oplossingsrichting zijn om een bepaald knelpunt op te lossen.

De **voorzitter** merkt op dat de gedeputeerde een vraag van de heer Terwal van de VVD niet heeft beantwoord.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt, aangezien de financiële middelen beperkt zijn, of het mogelijk is de aanleg van bijvoorbeeld een paddentunnel of sedum op bushaltes te bekostigen uit het begrotingsprogramma Groen.

Gedeputeerde **Olthof** verwijst naar zijn opmerking dat de bekostiging geen onderdeel is van dit iNHi. Het is aan de Staten zelf om te bepalen van waaruit projecten bekostigd worden. Er zijn meer projecten, ook op het gebied van infra, waarvan de kosten uiteindelijk verdeeld kunnen worden uit meerdere programma's. Dat gebeurt ook met toeristische fietsroutes bijvoorbeeld en de gedeputeerde kan zich voorstellen dat als het gaat over groen dat daar een combinatie mogelijk is. De iNHi sluit dat niet uit, de iNHi gaat daar helemaal niet over.

De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn over de iNHi.

De heer **Alkaduhimi** (DENK) kondigt nog aan dat hij binnenkort via mail een aantal voorstellen zal doen voor cijfers die gebaseerd kunnen worden op dezelfde data, wellicht kan de gedeputeerde dat meenemen.

De **voorzitter** ziet dat de gedeputeerde de mail in ontvangst zal nemen en concludeert dat het onderwerp voldoende is besproken en schorst de vergadering voor vijf minuten.

*Schorsing van 20.25 tot 20.30 uur*

**8c. Mobiliteit: Ambitie Publieke Mobiliteit (B-agenda M&B 20-02-2023)**

De **voorzitter** memoreert dat agendapunt 8b is verschoven naar achteren en gaat door naar agendapunt 8c, de Ambitie Publieke Mobiliteit. De provincie Noord-Holland biedt nu maar één enkele vorm van een vervoersdienst vanuit een maatschappelijk belang aan, namelijk een concessie. Andere diensten worden nu gemeentelijk, bijvoorbeeld het WMO-vervoer, dan wel landelijk, bijvoorbeeld met NS-concessie, aangestuurd. Ook komen er steeds meer

commerciële producten. De Ambitie Publieke Mobiliteit probeert door de ketenreis te faciliteren en te versterken tot één samenwerkend systeem te komen. Dit is nodig om het groeiende aantal inwoners in Noord-Holland duurzaam te vervoeren. Om de mobiliteit van bepaalde doelgroepen of de bereikbaarheid van bepaalde gebieden op een maatschappelijk gewenst niveau te brengen of te houden is die samenwerking essentieel.
Aan de commissie wordt gevraagd wat zij ziet als belangrijk onderdeel in deze ambitie en dat kunt u nu met elkaar en de gedeputeerde bespreken. De behandeling in de commissie vandaag is de start voor het opstellen van een Ambitie Publieke Mobiliteit, die na het zomerreces dit jaar richting besluitvorming kan. Hiermee kan de ambitie ook als onderlegger dienen voor de nieuwe aanbestedingen ten behoeve van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.

Statenlid **Zoon** (PvdD) is van mening dat publieke mobiliteit draait om collectiviteit en daarom vindt de PvdD een rol voor de overheid die verder gaat dan het openbaar vervoer een goed idee. Het idee van een hubsysteem is interessant maar daar moet wel een overkoepelende visie op komen, dus welke OV-knooppunten zijn een ankerpunt aan de rand van een daily urban system. Daar moet optimaal ingezet worden om te wisselen van mobiliteit. P+R aan de rand van Amsterdam en andere vormen van modal shift binnen de ketenrij zouden eigenlijk vooral plaats moeten vinden in Alkmaar, Heerhugowaard, Hoorn en aan de noordkant van Haarlem, Hoofddorp, Hilversum en Almere aan de zuidkant. Dat scheelt verkeersdruk op de rijkswegen. Buiten de ring zal ruimte blijven voor individueel vervoer, maar er moet wel slim gekeken worden naar OV op maat. Hoe zorg je bijvoorbeeld dat het gebied boven Alkmaar, Heerhugowaard en Hoorn door OV bereikbaar blijft, daar moeten we in het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie al vanaf het begin over na denken. Vraaggestuurd OV zou daarbij een serieuze optie moeten zijn. Initiatieven als de Texelhopper kunnen wellicht doorontwikkeld worden. Binnen het daily urban system-gebied zal de focus meer moeten liggen op de fiets-treincombinatie, met name rond de stations Purmerend, Castricum en Zaandam. Autogebruik zou daar een minder aantrekkelijke optie moeten zijn om te zorgen dat het hart van onze provincie groen en leefbaar blijft, we moeten ook letten op onze niet-menselijke inwoners. Het verdient aanbeveling om te onderzoeken hoe er een integraal kaartsysteem voor de gehele ketenrij opgezet zou kunnen worden zodat de gebruiksvriendelijkheid verbetert. Bij de gebruiksvriendelijkheid horen ook aantrekkelijke stationsomgevingen waar het aangenaam vertoeven is voor de reiziger. Daarbij vindt de PvdD dat deze plekken zoveel mogelijk natuurinclusief ingericht moeten worden. Dat verhoogt niet alleen de aantrekkelijkheid voor de mens, maar levert ook een bijdrage aan de ambities op het gebied van klimaat en biodiversiteit.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) geeft aan dat ze het een lastig moment vindt waarop het stuk over de Ambitie Publieke Mobiliteit als B-stuk wordt aangeboden, zo vlak voor de verkiezingen. Er wordt weliswaar aangegeven dat de ambitie geen nieuw beleid bevat, maar een bundel is van bestaand beleid en gemaakte keuzes en dat daaruit nieuwe inzichten kunnen ontstaan. Als voorbeeld wordt genoemd, niet meer maar beter OV. Mevrouw Kuiper kan dat niet zonder meer beamen omdat er in de provincie ook wordt ingezet op grote woningbouwlocaties en die moeten ook met OV ontsloten kunnen worden en dat is dan nieuw OV.
Er wordt iets gezegd over data-analyse van de vervoersstromen met onder andere het overstappen tussen de vervoerders. Mevrouw Kuijpers heeft daarover een vraag gesteld bij de rondvraag maar die gaat over het nu en de ambitie gaat over de toekomst. In het stuk staat dat er wellicht een aantal relaties uit kunnen voortkomen waar dan toch kansen liggen voor

het OV die nu niet worden benut. Het acteren op deze data biedt niet zozeer een kans voor een breed OV-systeem in Noord-Holland, het is gewoon een noodzaak om die data toe te passen.
Mevrouw Kuiper is een beetje overvallen en er is een volle agenda. Het is een heel belangrijk stuk dat wordt gebruikt om een definitieve ambitie op te stellen die na het zomerreces wordt aangeboden. Nieuwe Statenleden krijgen straks een kant-en-klaar stuk terwijl het wel heel erg bepalend is. Mevrouw Kuiper vraagt hoe het straks gaat richting de nieuwe commissie M&B omdat het een belangrijk onderwerp is en zij het gevoel heeft dat het nu niet besproken wordt op een manier die het eigenlijk verdient.

De heer **Meiland** (D66) sluit zich wat betreft de timing van dit stuk volledig aan bij het CDA. Het is wel een mooie opzet om de ketenreis beter in kaart te hebben en om de inwoners een betere reisbeleving aan te kunnen bieden. Die hubstrategie is daarbij net zoals de Mobility as a Service goed om mee te nemen in die studie en het is fijn dat diverse marktpartijen zich hebben ingeschreven om dat uit te zoeken. D66 heeft wel een belangrijke zorg. In de brief aan PS wordt publieke mobiliteit voorgesteld als een vanuit de overheid geregisseerd collectief vervoersysteem, dat is prima maar het systeem is gebaseerd op een aanbod van vervoersmobiliteiten tezamen, bussen deeltaxi's, deelfiets, deelauto, deelscooter et cetera. Dat klinkt alsof er veel samenwerking is met private partijen. De eerste vraag is of dat zo is. Want de D66-fractie ziet daarin wel een risico voor het vervoersysteem. Als veel reizigers afhankelijk worden van een aanbieder van privaat deelvervoer en die gaat bijvoorbeeld failliet, dan kan een deel van het vervoersnetwerk wegvallen. Dit kan veel problemen veroorzaken voor de inwoners die afhankelijk zijn van de dienstverlening van die private partij. Hoe gaat GS met dit risico om? Wordt dat meegenomen in de studie? Er valt nogal eens een private partij om, zoals onlangs ook het moederbedrijf van de GO-deelscooters. De D66-fractie ziet graag dat dat risico wordt meegenomen en verder wordt uitgewerkt in de definitieve ambitie.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vindt het idee positief en denkt dat met de hubs ook het buitengebied goed voorzien blijft van een OV-verbinding. De ChristenUnie hoopt dat het OV beter zal aansluiten bij de behoeften van de reizigers, maar ook dat de verbindingen met het overige OV, treinen, beter gaat aansluiten zodat meer mensen gebruik kunnen maken van het OV. Bij die hubs denkt zij ook aan mooie punten, punten waarbij je ook je pakket kan laten bezorgen en ophalen, maar ook je deelauto of een fiets.

De heer **Terwal** (VVD) heeft een korte bijdrage gezien de spreektijd op de volle agenda. De VVD kan de geschetste lijnen in de voorliggende brief over de Ambitie Publieke Mobiliteit steunen. Het blijft een delicate balans tussen de vervoersvraag en het daarop afgestemde aanbod aan de ene kant en de exploitatiekosten aan de andere kant. Een interessante gedachte kan dan zijn om in de concessiegebieden vanuit OV-knooppunten en hubs de bus meer te combineren met andere vervoersmodaliteiten, zoals de deelauto, -scooter, -fiets. Essentieel in deze ketenreis is reizigersgemak waarbij vooraf via een makkelijk te hanteren reserverings- en betalingssysteem de hele reis inzichtelijk wordt gemaakt en geregeld kan worden. De VVD-fractie ziet uit naar een verdere uitwerking van deze ambitie.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) sluit zich wat betreft de timing aan bij het CDA en D66. De PvdA maakt zich hele grote zorgen om de financiële uitdagingen en onzekerheid met betrekking tot de mobiliteit want het OV heeft een belangrijke maatschappelijke functie om naar werk of naar school te gaan. Helaas is deze maatschappelijke functie steeds meer uit het zicht geraakt en

de PvdA ziet vervoersarmoede als een heel groot probleem. De PvdA vraagt aandacht voor betaalbaarheid. Het kost bijvoorbeeld 13 euro per gezin om vanuit Hoorn naar Beverwijk te gaan en je doet er anderhalf uur over. Dat is een enorm groot bedrag voor een gezin. Tenslotte vraagt de PvdA aan de gedeputeerde of het mogelijk is om tussentijds die concessies aan te passen als het gaat om vervoersarmoede, zie ook het vorige voorbeeld. En hoe komt het dat ze zo laat met deze ambitie zijn gekomen?

De heer **Hoogervorst** (SP) bij interruptie begrijpt heel goed dat deze commissie niet bedoeld is om een politiek verhaal te houden maar dat hij wel verbaasd is over de bijdrage van de PvdA die zich grote zorgen maakt over het OV, in dit geval het feit dat heel veel plekken, dorpen en kernen in deze provincie al langere tijd niet meer bereikbaar zijn met een bus, om maar wat te noemen. De PvdA was de afgelopen jaren afwezig als het ging om behoud van dit soort fijnmazig openbaar vervoer in de dunbevolkte delen van de provincie. De heer Hoogervorst begrijpt niet goed het verhaal over de grote zorgen dat heel veel mobiliteit is verdwenen en wil heel graag nadere uitleg over deze grote zorgen van mevrouw Abdi.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) denk dat zij duidelijk was. Ze heeft haar zorgen geuit en heeft dat ook al vaker gedaan.

De heer **Hoogervorst** (SP) wil mevrouw Abdi niet persoonlijk aanvallen maar zij zit hier namens de PvdA die in ieder geval de afgelopen acht jaar deel heeft uitgemaakt van het college van GS en hij had verwacht dat ze in die tijd toch wat beter hun best hadden gedaan om de fijnmazigheid van het OV in onze provincie in ieder geval een beetje in stand te houden.

De **voorzitter** hoort geen nieuwe vraag, alleen een agree to disagree.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vindt het een ingewikkeld agendapunt en heeft geprobeerd er een aantal zaken uit te lichten. Het openbaar vervoer, deelmobiliteit en de toegang daartoe moeten in de haarvaten van de samenleving komen. Openbaar vervoer en deelmobiliteit moeten een volwaardige concurrent worden van de auto. Op veel plekken is dat niet het geval, maar het komt zelfs nog voor dat het OV benadeeld wordt door investeringen in wegen. Een mooi voorbeeld daarvan is de Westfrisiaweg tussen Hoorn en Alkmaar, door de aanleg van deze weg nam het aantal reisminuten die iemand tussen deze twee steden in de auto aflegt af. Hierdoor werd het OV minder aantrekkelijk en nam ook het aantal reizigers in de verbindingen tussen Alkmaar en Hoorn af. Zo'n ontwikkeling toont aan dat als je investeert in de weg, ook moet investeren in het OV. Anders neemt de keuzevrijheid ook af, want op het moment dat je niet in het OV investeert word je gedwongen om met de auto te gaan. En dat moeten we niet willen.
Het realiseren van een dekkend hubnetwerk en het versterken van de publieke mobiliteit gaat helpen om die keuzevrijheid te herstellen en waar mogelijk ook het OV aantrekkelijker te maken dan de auto. De inzet op de landelijke en regionale hubs juicht GL dan ook toe en hier ziet zij de grootste rol voor de provincie. Niet alleen als aanjager, maar ook als initiatiefnemer. Daarom zou GL graag een beter beeld krijgen van hoe de hubs nu verspreid zijn over de provincie door middel van een kaart waar die hubs op staan, maar ook waar op korte termijn hubs worden toegevoegd. En ook waar nog witte vlekken zijn, zodat er gestuurd kan worden op waar eventueel hubs erbij zouden moeten komen.

Daarnaast vindt GL dat er bij de hubs ook voldoende mogelijkheden moeten zijn om van de auto op de deelfiets of deelauto over te stappen. Als het aan GL ligt komen er ook bij losse bushaltes een aantal deelfietsen te staan, zodat je ook op die plekken bij aankomst nog een stukje kunt fietsen om op de plek van bestemming te komen.
Het reserveren van een voertuig is erg ingewikkeld, alleen voor deelauto's zijn al vijf, zes aanbieders die allemaal met een eigen app die deelauto aanbieden. Dat geldt ook voor fietsen, ook voor scooters. Als het de gedeputeerde lukt om dat in één app samen te brengen, dan zou dat echt een hele mooie prestatie zijn. Daar helpen we onze inwoners mee. Kan de gedeputeerde zich daarvoor inzetten?

De heer **Dessing** (FvD) heeft bij interruptie een verhelderende vraag aan GL. Hij begrijpt niet wat een noodzaak zou zijn om van de auto over te stappen in de deelauto en vraagt Statenlid Gringhuis om uitleg.

Statenlid **Gringhuis** (GL) denk dat hij het verkeerd heeft gezegd, het was niet zijn bedoeling om dat te zeggen. Hij bedoelde vooral vanuit het OV naar de deelfiets, vanuit het OV naar de deelauto.
GL heeft nog een kritische opmerking, zij mist de kleine gemeenten in de klankbordgroep in het stuk over de hubs. Er zit iemand in van de gemeente Amsterdam en dat is nou net de gemeente die heel veel zelf kan regelen. GL zou willen oproepen om in het vervolgproces ook wat meer gemeenten uit de regio daarin op te nemen.
GL kijkt wel uit naar het vervolg van dit proces omdat zij verwacht dat het veel voordelen gaat opleveren qua deelmobiliteit en ook voor het OV.

De heer **Hoogervorst** (SP) vindt het bijzonder jammer dat dit stuk nu pas komt, zeker wanneer je ziet wat de intentie van het stuk is. Het is op zich goed om eens op een rijtje te zetten hoe we er op dit moment voorstaan. Want dat is het eigenlijk en het biedt ook wat denkrichtingen voor de komende periode. Er staan wat dat betreft niet echt nieuwe dingen in. Dat had de heer Hoogervorst ook niet verwacht en dat zou ook niet handig zijn aan het eind van de periode, want daarmee zou je een nieuwe coalitie richting geven. Een richting die we misschien met z'n allen wel helemaal niet op willen moeten.
Wat betreft de bereikbaarheid van het OV hebben we de afgelopen acht jaar gezien, dat is eigenlijk al daarvoor begonnen maar zeker de afgelopen acht jaar, dat een flink deel van het OV wat als concurrent voor de auto had kunnen dienen inmiddels is verdwenen. De SP wenst voor de inwoners, ook in de dunbevolkte gebieden, dat zij in de nabije toekomst weer een bus mogen verwelkomen in hun dorp, want dat is echt van essentieel belang om de provincie leefbaar te houden. Dat wil de heer Hoogervorst meegeven.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) heeft met interesse het rapport van MaaS en de hubstrategie gelezen en blijft enigszins verbluft achter. Waar het MaaS-rapport nog een rommelig stuk is waarin Amerikaans onderzoek zwaarder weegt dan Nederlands onderzoek, is de hubstrategie een voorbeeld van de hedendaagse wens om als overheid een totaalpakket neer te zetten. Daarbij gaan zich zoveel uitvoeringsproblemen voordoen dat dit een groot beslag gaat leggen op de middelen. Ook in het MaaS-rapport zit wensdenken, deze koers gaat de publieke mobiliteit niet verder helpen.
Mevrouw Van Geffen zou er een grondige analyse op kunnen geven, want zij heeft zich er zeer in verdiept, maar haar spreektijd is beperkt. Ze heeft drie punten op hoofdlijnen. Eén, met de hubstrategie haalt de provincie zich een reeks uitvoeringsproblemen op de hals.

Duidelijk is dat de exploitatie de bottleneck wordt. Niemand kan of wil de exploitatie betalen en via ingewikkelde aanbestedingsconstructies probeert de provincie dat te coördineren terwijl de gemeenten betalen. Een slechte, niet goed onderhouden hub is dan het resultaat. Twee, de hubstrategie is een keiharde anti-auto-agenda. Want zonder flankerend beleid gaat het niet lukken omdat de reiziger liever niet overstapt, en dat is het kernpunt van de hub. De provincie negeert de wens van de reiziger en maakt autorijden onmogelijk door regels voor bouwen zonder parkeerplek, met lage parkeernormen, dure parkeergelden enzovoort in de hoop te bezuinigen op wegen. Maar die wegen zijn natuurlijk ook nodig voor deelvervoer en OV. De hubstrategie is een dwangstrategie en daar is Namens Noord-Hollanders. dus tegen. Drie, wensdenken domineert. MaaS is in de praktijk een grootstedelijk instrument en niet zomaar iets voor de hele provincie. Mevrouw Van Geffen zegt dit op basis van onderzoek. Nederlands onderzoek geeft aan dat het verleidingseffect om anders te reizen via MaaS beperkt is en als het er is leidt het er eerder toe dat mensen minder met het OV gaan reizen dan meer. De hubstrategie spreekt van goede effecten op brede welvaart maar oorzaak en gevolg van de hubs op de gekozen criteria voor brede welvaartsdoelen zijn niet aan te tonen. Verder wijst onderzoek uit dat deelgebruik van licht elektrisch vervoer waarschijnlijk meer nadelen heeft voor het klimaat dan voordelen.
Kortom, zoals de stukken er nu uitzien koersen we op grote problemen in uitvoering en in kosten met onduidelijke opbrengsten voor reizigers en het klimaat en een keiharde anti-auto-agenda die hieronder ligt. Voor Namens Noord-Hollanders. moet het reizigersperspectief centraal staan, veel praktischer dan nu en veel haalbaarder en betaalbaarder. Daarbij zien ze graag dat inclusie en toegankelijkheid van het openbaar vervoer volop wordt meegenomen.

*Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn*

Gedeputeerde Olthof reageert als eerste op de timing. Er is in deze periode vaak over het openbaar vervoer gesproken, ook over de problemen in het openbaar vervoer. Er is gezegd, het openbaar vervoer moet aantrekkelijker zijn als een goed alternatief en niet om auto's te pesten maar wel uiteindelijk die keuzevrijheid bieden en mensen te verleiden om meer met het openbaar vervoer te gaan. Zoals eerder aangegeven, het streven is niet naar meer openbaar vervoer maar wel naar beter openbaar vervoer, wat beter tegemoetkomt aan de wensen van de reiziger. Wat betreft het momentum, het is meer bedoeld om op te halen, omdat er zo vaak over gesproken is, om te laten zien we zijn hiermee bezig en ook uw wensen op te halen, en uiteraard komt het in de volgende periode gewoon nog een keer terug. Het is niet dat er nu een besluit wordt genomen, dit is een eerste gespreksnotitie, een brief waarop u input kunt geven. Gelet op de reacties zijn er een heleboel mensen die met de ingeslagen weg kunnen instemmen en op het moment dat het verder wordt uitgewerkt en we de volgende periode met een uitgewerkt stuk komen, dan kan daar ook met de volgende Staten uitgebreid met elkaar over gesproken worden.
Richting mevrouw Kuiper van het CDA, het is niet zozeer de ambitie om meer openbaar vervoer aan te bieden, maar wel beter openbaar vervoer. En daar wordt breed naar gekeken. Voor de gedeputeerde is het vanzelfsprekend samen met de NS en met Transdev aan tafel te zitten, maar ook een heleboel andere marktpartijen benaderen om te kijken hoe kunnen we dit met elkaar gaan invullen. Het zijn verschillende opdrachtgevers, maar ook van de NS zit de Raad van Bestuur hier aan tafel, samen met het bestuur van Transdev om te kijken, hoe kunnen we in Noord-Holland, met name in het landelijk gebied zorgen dat ook in de kleine kernen dat fijnmazige beter aansluit op het grotere net.

De heer **Dessing** (FvD) grijpt bij interruptie terug op de opmerking van de gedeputeerde over weinig input, of wie zwijgt stemt toe. Dat is wat te kort door de bocht. De richting op zich om te kijken naar slimme keuzes is natuurlijk goed, maar het is niet het totale probleem waar we het hier over hebben. De haalbaarheid en de betaalbaarheid met name, ook vanwege de financiële keuzes die we moeten maken, die zullen ook integraal gewogen moeten worden. Daar is dit stuk alleen niet voldoende voor. Is de gedeputeerde dat eens met de heer Dessing?

Gedeputeerde **Olthof** is het eens met de heer Dessing, maar het is ook niet de bedoeling om nu een besluit te nemen en het is zeker niet bedoeld als wie zwijgt stemt toe. Het was meer bedoeld om reacties op te halen en we zullen het verder moeten uitwerken met alle consequenties van dien en met het financiële perspectief, zoals ook de PvdA al opmerkte, zodat naast de keuzevrijheid ook de betaalbaarheid een belangrijk punt is. Dus er zitten financiële aspecten aan, ook als het gaat om het inrichten van de hubs, MaaS en een fijnmazig openbaar vervoer. Ja, die komen nog. Dus als u hiermee denkt, we hebben gezwegen en we hebben ingestemd, dat is dus niet het geval.

De heer **Dessing** (FvD) wil dat dan meegeven als de bijdrage. Voor Forum voor Democratie is het een kernpunt om dat integraal af te wegen. Ze wachten de uiteindelijke versie af voor nadere besluitvorming.

Gedeputeerde **Olthof** beaamt dat dat zeker de bedoeling is. Het is niet bedoeld om nu een besluit te nemen, want dat zou geen recht doen aan het moment. Het is nu om u de gelegenheid te geven om input mee te geven en dan wordt er de volgende periode verder over gepraat, met alle consequenties van dien, met alle financiële consequenties. Dus daar geen misverstand over.
En ook de data, waar nu nog aan gewerkt wordt, omdat die onlosmakelijk en noodzakelijk zijn om goede afwegingen te kunnen maken. Waar hebben we het eigenlijk over, wat kunnen we hiermee? Dat wordt steeds belangrijker en dat is niet één moment, daar zouden we meer mee moeten gaan doen, data gestuurd. Het is goed dat die er in zit, en ook dat van alle partijen de neuzen dezelfde kant op staan, dat iedereen er belang bij heeft om te zorgen dat het beter gaat worden. Want zowel de NS, Transdev, provincie, de gemeente en alle andere partners, zitten er op die manier in. Om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief is.
De gedeputeerde was verrast door de bijdrage van D66 die de samenwerking met private partijen, de marktwerking ter discussie stelde. Maar als de heer Meiland zegt, we moeten het volledig in overheidshanden doen en daarmee meer zekerheid, zullen er ook partijen zijn die het daarmee eens zullen zijn.

De heer **Meiland** (D66) ontkent bij interruptie nadrukkelijk dat hij dat gezegd heeft. Hij heeft alleen het risico benoemd en dat dat meegenomen gaat worden in de ambitie. Als je het deels in een concessie kan toevoegen, dan zou dat zeker een interessante uitwerking zijn.

Gedeputeerde **Olthof** realiseert zich dat uiteraard. Daarom is het belangrijk dat de overheid hier meer regie op pakt. Het is ook naïef om te zeggen dat de markt dit kan overnemen met alle risico's die eraan vastzitten. Als het gaat over die app gaat het uiteindelijk over de bereikbaarheid van de informatie. Als het gaat over het inrichten van hubs, dan zul je dat moeten afstemmen met elkaar.

Wat betreft de opmerking van GL, en waar ook de gedeputeerde zich zorgen over maakt, dat je straks als reiziger vijf, zes hubs moet gebruiken om uiteindelijk op de plaats van bestemming te komen. Dus hoe ga je die informatie ontsluiten? Hoe zorg je dat het reizigersvriendelijk wordt als je een reis wilt plannen en je hebt daar verschillende mobiliteiten voor nodig, dat dat ergens bij elkaar komt. En inderdaad moet er gekeken worden naar met welke partners we dat gaan doen. Dat is ook een onderdeel van het gesprek, wat voor soorten mobiliteiten kun je daarop aanbieden. Daar zijn we volop mee bezig, dus ja we zullen ook naar die risico's kijken. Maar, voor alle duidelijkheid, op het moment dat je met marktpartijen samenwerkt dan is natuurlijk nooit uit te sluiten dat er financiële of faillissement-risico's aan vast zitten en de continuïteit daarbij wel kwetsbaar kan zijn. Dat probeer je te voorkomen door goede alternatieven te bieden, maar het is niet altijd uit te sluiten.

Wat betreft de Mobipunten, die zitten erin en dat is een van de voorbeelden van die hubstrategie en de combinatie met andere modaliteiten. De essentie hiervan is dat je uiteindelijk naar een goed publiek vervoerstraject wilt gaan, dat bestaat uit het spoor, dat bestaat uit het HOV, dat bestaat ook uit het onderliggend openbaar vervoernet, maar dat vraagt ook om een fijnmazigheid. Kun je daar bijvoorbeeld samenwerken met het WMO-vervoer dat vanuit de gemeente rijdt? Dat is tot nu toe heel erg lastig gebleken, maar er worden wel gesprekken over gevoerd. Kun je daar ook andere modaliteiten aan toevoegen? De deelfiets, de deelauto, om uiteindelijk te zorgen dat mensen op een hub kunnen komen en daar vandaan op hun werk of thuis kunnen komen. Op die manier probeer je naar die combinatie te kijken met elkaar en alle modaliteiten komen daar terug.

De betaalbaarheid van de PvdA is al even genoemd, een belangrijk punt is wel, een les die we geleerd hebben, de tussentijdse aanpassingen, die flexibiliteit. De afgelopen jaren hebben ons ook geleerd dat zeven jaar voor een concessie, of langer of korter, kwetsbaar kan zijn. Er gebeurt veel en de vraag is hoe je in zo'n looptijd ervoor zorgt dat je toch kunt bijsturen. Dat kan zijn met lijnen, dat gebeurt met een evaluatie. Maar wat kun je ook hier nog mee doen? We kijken wel naar de flexibiliteit en hoe kunnen we ook tussentijds toch wat met bepaalde concessies doen.

En de vraag waarom zo laat. Drie jaar geleden ontstond corona, toen moesten alle zeilen bijgezet worden om te zorgen dat we het openbaar vervoer zoals we het hadden zoveel mogelijk in stand konden houden, ondanks dat de vraag compleet wegviel. Vervolgens hebben we het wel zo snel mogelijk opgepakt om te kijken, hoe kijken we naar de toekomst. Ook gebaseerd op de lessen die we de afgelopen jaren geleerd hebben.

Wat betreft de locaties van de hubs, die zullen straks in de uitwerking komen. Het is ook nog de vraag wat voor een soort hubs er komen. Dat laat ook die hub-strategie zien, dat er allerlei verschillende hubs zijn. Hele basale hubs waar je van het ene op het andere OV kan stappen, tot heel erg uitgebreide waar een heel assortiment aan deelmodaliteiten beschikbaar is. Maar ook bijvoorbeeld de OV-knooppunten, dat zijn ook hubs waar een heleboel zaken bij elkaar komen. Dat zal ook in beeld komen.

Amsterdam heeft een reactie gegeven op de hub-strategie. Als het gaat over dit document dan bespreken we dat met alle gemeenten in Noord-Holland Noord. Dat doen we niet alleen met Amsterdam want dit gaat op dit moment namelijk over Noord-Holland Noord, waar we wel de lessen uit willen gebruiken voor de andere regio's.

Wat betreft nieuwe ideeën van de heer Hoogervorst, die had de gedeputeerde graag meegenomen. De heer Hoogervorst kan ze ook nog per mail versturen zodat zijn nieuwe ideeën meegenomen kunnen worden. Het zou zonde zijn als er nu nieuwe ideeën zijn en we

gaan door en dan achteraf horen we dat er nog nieuwe ideeën waren. Dus als er nieuwe ideeën zijn dan deze graag nu meegeven.
Het beeld dat wordt neergezet alsof er de laatste vier jaar een kaalslag heeft plaatsgevonden op het openbaar vervoer klopt niet. Ondanks corona en ook nog daarna is het grootste deel van het openbaar vervoer in stand gehouden. Dat er op een enkele lijn, door gebrek aan vraag of door corona, wat minder gereden wordt is mogelijk. Maar het is niet zo, dat beeld wil de gedeputeerde bestrijden, dat er de afgelopen vier jaar complete lijnen zijn verdwenen en er een enorme kaalslag heeft plaatsgevonden. Dat neemt niet weg, en daarmee is de gedeputeerde het wel eens met de heer Hoogervorst en alle andere leden, dat als het openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt moet worden, dan zal op een andere manier en kritisch gekeken moeten worden hoe we ervoor gaan zorgen dat het een goed alternatief is voor andere modaliteiten. En daar zijn we nu mee bezig.
Wat betreft Namens Noord-Hollanders., dat is een andere manier van naar de wereld kijken. Dat kan, daar is politiek ook voor. Maar dit is absoluut niet bedoeld om auto's te pesten of automobilisten te pesten, dit is juist om mensen keuzevrijheid te bieden. Om uiteindelijk ook voor de mensen met een auto een goed alternatief te bieden, met name in Noord-Holland Noord is het goed om die keuzevrijheid te bieden. Met name in de kleine kernen hebben de mensen op dit moment een beperking en als je geen rijbewijs hebt, dan heb je ook geen alternatief. We moeten met elkaar realistisch zijn, dat alternatief is de verantwoordelijkheid van de provincie, om ervoor te zorgen dat iedereen mobiel is en dat iedereen kan deelnemen aan de samenleving en daar is mobiliteit een absolute randvoorwaarde voor.
De reiziger staat centraal, dat is de essentie van dit verhaal. En de vraag of MaaS wensdenken is, het zijn ontwikkelingen, er zijn op een aantal plekken mooie voorbeelden van, ook in andere Europese landen. Laten we vooral van die mooie voorbeelden leren om te zorgen dat we het hier zo goed mogelijk invoeren. Dat betekent ook dat we nu niet voor een concept kiezen, maar dat we juist breed met een heleboel partijen aan het kijken zijn wat er goed aangeboden zou kunnen worden om deze specifieke vraag, dat fijnmazige in een landelijk gebied, om daar ook een antwoord voor te hebben. Er zijn een aantal maatregelen die in Amsterdam prima werken, die zouden uiteindelijk in Nieuwe Niedorp echt niet passen. We moeten kijken naar wat past bij de vraag die er is.

De **voorzitter** constateert dat alle vragen beantwoord zijn en er geen behoefte is aan een tweede termijn.

## 8d. 4 Afdoeningsvoorstellen moties

### 8d1. Afdoening motie 75-2020 Pont Ilpendam

De heer **Klein** (ChristenUnie) is van mening dat deze motie terecht is afgedaan en is heel blij met het feit dat er een oplossing is gevonden voor 2021 in eerste instantie en ook later voor het vervolg. De concessie loopt nu voor zo'n vier jaar en er wordt onderzoek gedaan naar een brugverbinding. De ChristenUnie vindt het wel heel belangrijk dat ruim voor het einde van de huidige concessie er meer duidelijkheid is over de toekomst. Kan de gedeputeerde toezeggen dat die informatie inderdaad ruim van tevoren beschikbaar komt, over bijvoorbeeld de kosten van de vaste brugverbinding of de kosten van een doorgaande ondersteuning van de pont?

De heer **Steeman** (D66) is blij dat D66 het begrip varende fietspaden heeft toegevoegd aan het provinciale vocabulaire. D66 is ook blij dat het varende fietspad bij Ilpendam voorlopig

gered lijkt maar blijft benieuwd naar een permanente oplossing. D66 sluit zich wat dat betreft aan bij de ChristenUnie, het is een mooie stap maar we zijn er nog niet en het is ook zeker goed om te lezen dat het verenbeleid, het varende fietspadenbeleid, zo prominent in de aandacht is gekomen. Dat laat zien dat je soms in de politiek heel concreet verschil kunt maken. Wat D66 betreft is de motie afgedaan en D66 gaat ervan uit dat varende fietspaden een volwaardig onderdeel blijven van het provinciale fietsbeleid.

Statenlid **Gringhuis** (GL) sluit zich aan bij de woorden van D66 en vindt de motie ook afgedaan.

*Reactie gedeputeerde*

Gedeputeerde **Olthof** geeft een concreet antwoord op de vraag van de heer Klein van de ChristenUnie. Ja, u krijgt zo snel mogelijk en ruim van tevoren duidelijkheid over eventueel een vaste oeververbinding of anders het alternatief van hoe gaan we om met de pont.

De heer **Klein** (ChristenUnie) vindt het heel mooi dat het zo snel mogelijk is en ruim van tevoren, maar zou het misschien iets concreter kunnen?

Gedeputeerde **Olthof** verwacht op hele korte termijn duidelijkheid over die vaste oeververbinding. Bij korte termijn praten we niet over jaren, maar dan praten we over veel eerder. Wellicht dit jaar nog dat we dat weten en daar een beeld van hebben. Niet kort voor betekent niet een half jaartje voordat deze periode afloopt, de periode dat er geld voor beschikbaar is. Dat wordt hiermee niet bedoeld.

De **voorzitter** hoorde de gedeputeerde zeggen een half jaar, of iets dergelijks, inventariseert bij de commissie of de motie als afgedaan kan worden beschouwd en constateert dat dit het geval is.

**8d2. Stand van Zaken 2022 uitvoering Focus Smart Mobility 2022-2025 en afdoening motie M173-2021**

De **voorzitter** vertelt dat de enige indiener van de motie, de heer Koyuncu van DENK, heeft laten weten akkoord te zijn met de afdoening, inventariseert of dit bij de commissie ook het geval is en concludeert dat deze motie kan worden afgedaan.

**8d3. Voortgang Actieagenda Actieve Mobiliteit en afdoening Motie M68-2022**

De heer **Steeman** (D66) is van mening dat het antwoord lijkt op het antwoord dat werd gegeven bij het bespreken van deze motie. Er gebeurt veel, er wordt aandacht besteed aan mensen met een mobiliteitsbeperking, er is wetgeving, internationale verdragen waaraan concessiehouders en de provincie zich moeten houden. Maar ook met dit afdoeningsvoorstel in de hand lijken mensen met een mobiliteitsbeperking geen volwaardig deel uit te maken van het provinciale beleid. Hoe vanzelfsprekend het ook gepresenteerd wordt, hoeveel er al gedaan wordt, hoeveel bijkomend voordeel gewoon infrastructuur ook heeft, het staat er niet echt. Het maakt geen vast onderdeel uit van het staand beleid. Het blijft een beetje voelen alsof deze groep mensen met een mobiliteitsbeperking erbij komt.

De heer Steeman hoort graag van de gedeputeerde hoe deze groep ook daadwerkelijk in besluitvorming, in beeld en in tekst, een plaats heeft gekregen in staand beleid en ook in plannen en uitvoering daadwerkelijk betrokken wordt. Vooralsnog lijkt het antwoord op de motie nogal karig, maar de heer Steeman laat zich graag van het tegendeel overtuigen. En wanneer het op voortgang van de Actieagenda Actieve Mobiliteit aankomt, niets dan lof. Deze agenda blijft vooruitstrevend en is absoluut de focus die Noord-Holland vast moet houden de komende jaren.

Statenlid **Kostić** (PvdD) spreekt haar steun uit voor de woorden van D66, het is een belangrijk onderwerp en het moet goed worden opgepakt.

*Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn*

Gedeputeerde **Olthof** begrijpt het punt van de heer Steeman en er is geen misverstand over wat er bedoeld wordt. Naar aanleiding van deze motie is er contact geweest met de vertegenwoordiger van Iederin en er is afgesproken om contact te houden bij elk onderwerp als het gaat om een project voor actieve mobiliteit, om mensen met een beperking een vast onderdeel van de afweging te laten zijn. Wat verwacht de heer Steeman behalve deze toezegging? Het feit dat er contact is geweest met Iederin, dat het in de organisatie ook vast onderdeel is bij de afweging. Wat verwacht de heer Steeman nog meer van de gedeputeerde? Behalve een nieuwe nota waarin dat wordt opgenomen.

De heer **Steeman** (D66) is zich bewust van een aantal beleidscycli, er zijn stukken beleid vastgesteld in deze periode die ook weer terugkomen op de nieuwe rol. De concrete vraag is, waar gaan deze mensen daadwerkelijk in de besluitvorming straks een plaats krijgen, in beeld en in tekst en in beleid? Anders dan dat u met ze gesproken heeft, afspraken heeft gemaakt en toezegging heeft gedaan. Het staat nog nergens vastgelegd. De heer Steeman wil graag zien waar dat wordt vastgelegd.

Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat bij elk groot project, op het moment dat er gepraat wordt over infrastructuur, aanpassingen van infrastructuur, het belang van mensen met een mobiliteitsbeperking wordt meegenomen. Met andere woorden, als er wordt geïnvesteerd in infrastructuur dan zal het belang van mensen met een mobiliteitsbeperking daarin worden meegenomen. De gedeputeerde heeft geen document dat zegt dat het wordt meegenomen. Op het moment dat we met een actualisatie van de Agenda Actieve Mobiliteit komen dan is het helder dat daar apart ook extra aandacht voor gevraagd zal worden. Dat kan de gedeputeerde toezeggen. Maar daarnaast ook dat in de uitvoering -en daarvan kan de proef op de som genomen worden bij het eerste project- in hoeverre het belang van mensen met een mobiliteitsbeperking daarin is meegenomen. De gedeputeerde doet de toezegging dat dat gebeurt en de toezegging dat bij een volgende actualisatie van de Agenda Actieve Mobiliteit, dat daar extra aandacht besteed wordt en dat het daar een plek in heeft gekregen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) heeft het stuk zo gelezen dat er gewoon gekeken wordt op projectniveau omdat iedere situatie uniek is en er andere maatregelen nodig zijn om mensen met een mobiliteitsbeperking goed te kunnen faciliteren. Als je uitgaat van projectniveau, dan kun je het meeste maatwerk leveren. De vraag is of dat de insteek van de aanpak was. Heeft mevrouw Kuiper dat goed begrepen van gedeputeerde?

Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat en meent dat dat het punt was wat is ingebracht door de Staten. En bij deze motie was dat in de Agenda Actieve Mobiliteit waar op dat moment niet voldoende plek was ingeruimd voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Dat was een terecht punt omdat er een bepaalde vanzelfsprekendheid inzat. Het is extra benadrukt door contact op te nemen met Iederin, door nu te zeggen dat het het beste tot z'n recht komt bij de individuele projecten. Daar moet je gaan kijken wat überhaupt de impact is voor mensen met een mobiliteitsbeperking, soms is die heel groot, soms is die er niet. Op dat niveau kun je het beste het belang van mensen met een mobiliteitsbeperking tot z'n recht laten komen. Dat is wat we hiermee bedoeld hebben, om op die manier te kijken naar toekomstige projecten.

De heer **Steeman** (D66) dankt de gedeputeerde voor de toelichting en de grote toezeggingen die hij doet naar aanleiding van zijn betoog. De heer Steeman is blij om te zien dat de gedeputeerde op deze manier omgaat met de motie en de uitvoering die hij aangeeft en zal de komende jaren actief blijven volgen wat er uiteindelijk terecht komt van de toezeggingen die zijn gedaan en hoe mensen met een mobiliteitsbeperking ook daadwerkelijk vast onderdeel gaan worden van het provinciale beleid.

De **voorzitter** constateert dat alle leden de motie als afgedaan beschouwen.

### 8d4. Afdoening motie M221-2022 Geen BTW op OV kaartjes

De **voorzitter** heeft contact gehad met de indiener van de motie, mevrouw Van Soest (PvdO). Zij is akkoord met de afdoening en heeft geen bijdrage.

Statenlid **Zoon** (PvdD) bevestigt dat PvdD akkoord is en blij is dat het GS onderschrijft dat een ander financieel stelsel rondom mobiliteit nodig is. Er wordt ook al jaren gepleit voor btw op kerosine voor vliegtuigen en de PvdD neemt aan dat de gedeputeerde dat ook meeneemt in die totale mobiliteitsafweging en de communicatie die hij gaat doen.

Gedeputeerde **Olthof** laat weten dat er niet gesproken is over btw op kerosine en hoopt dat Statenlid Zoon niet pleit voor het afschaffen van btw op kerosine.

Statenlid **Zoon** (PvdD herhaalt dat in het antwoord van GS duidelijk gezegd wordt dat er een ander financieel stelsel rondom mobiliteit is, dat er anders gekeken moeten worden naar mobiliteit en beprijzing van mobiliteit. PvdD is voorstander voor het afhalen van btw op het openbaar vervoer, maar dat betekent dat je het ergens erbij moet doen. Dan doet de PvdD de suggestie om dan inderdaad ook te gaan pleiten, niet alleen om de btw op het openbaar vervoer eraf te halen, maar ook om btw te heffen op vliegaccijnzen. Als de gedeputeerde toch al buiten het kader van de provincie kijkt, neem dat dan ook mee in de lobby.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het specifiek ging over beprijzing, met name was dat toentertijd gericht op het betaalbaar en aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer. Daar is voor gepleit. Als het gaat over de luchtvaart is natuurlijk wel besproken dat het prijsmechanisme in dat opzicht wel een knop is waar je aan kunt draaien. Maar er is niet specifiek gepleit om de btw op kerosine te verhogen of op een andere manier aan te passen.

De **voorzitter** sluit de discussie en constateert dat deze motie als afgedaan wordt beschouwd door de commissie.

## 9. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

De **voorzitter** meldt dat mevrouw Van Geffen twee rondvragen heeft ingediend en mevrouw Kuiper heeft één rondvraag ingediend. De twee vragen die zijn ingediend door PvdD zijn bijgevoegd aan de stukken, maar omdat ze vrij laat zijn ingediend kan het zijn dat de gedeputeerde het antwoord schuldig moet blijven als ze te technisch of inhoudelijk zijn.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) vertelt dat haar eerste vraag is ingediend als technische vraag en terugkwam als rondvraag. Ze vraagt zich af wat er politiek is aan de vraag over hoe oud de Leimuiderbrug is en 3D printen. De tweede vraag zijn de fietspaden van Texel. Het fietspad van de provincie wordt het slechtste fietspad van Texel genoemd, het gaat om twee eenrichtingsfietspaden van het veer tot aan de rotonde Akenbuurt in Den Burg. De vraag is of het bekend is dat deze fietspaden in slechte staat zijn en of onderhoud van deze fietspaden in de planning staat en zo ja, wanneer.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de Leimuiderbrug bestaat uit drie bruggen en die dateren uit de jaren zestig. Van 1991-1992 werd het tweede deel, het noordelijke deel aangelegd en meteen daarna in 1993 werd ook het oude gedeelte gerestaureerd. Op dit moment is de techniek nog niet zover om de bewegingswerken, die twee brugvallen, 3D te printen, daar zijn ze te complex en te zwaar voor. Er wordt wel gekeken op andere vlakken wat er 3D geprint kan worden als nieuwe techniek, maar dat is hier nog niet mogelijk.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) vraagt nogmaals wat er politiek was aan deze vraag.

Gedeputeerde **Olthof** weet dat niet.

De **voorzitter** constateert dat daar geen antwoord op is.

De heer **Steeman** (D66) vult aan dat er signalen zijn dat er vaak storing is bij de Leimuiderbrug en dat er daarom nagedacht wordt over het 3D-printen van de bewegende brugdelen. Bewoners en gebruikers van de Leimuiderbrug melden dat de storing verslechterd is vanwege de centrale bediening, zodat er minder snel en minder makkelijk een storingsmonteur aanwezig kan zijn bij de Leimuiderbrug. Dus de vraag aan de gedeputeerde of daar een kans is op verbetering?
De heer Steeman vraagt zich af wat de stand van zaken is van de tunnel bij de Leimuiderbrug, of de provincie er überhaupt over in gesprek is en hoe dat gesprek gaat.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat er geen gesprekken worden gevoerd over een tunnel. Dat zou op die plek heel ingewikkeld zijn en het is op dit moment geen optie. De storingen hebben niets te maken met de centrale brugbediening. Er is lang gezocht naar de oorzaak van de storing en dat heeft ertoe geleid dat er bijna permanent een monteur aanwezig was om dat te vinden. Er is toen een storing hersteld, er kwam een nieuwe storing en vervolgens bleek dat het betreffende onderdeel, mede door Oekraïne en alles wat er speelt, heel lang op zich heeft laten wachten. Dit onderdeel kon heel lang niet hersteld worden. Dat is inmiddels

wel gebeurd, het leek goed te gaan, er is contact over geweest met de collega's in de omgeving daar, en vervolgens blijkt dat vorige week maandag er toch weer storing is geweest. Er wordt maximaal gemonitord op dit moment, ook met monteurs in de nabije omgeving om te zorgen dat er zo snel mogelijk kan worden ingegrepen. Maar het is niet zo dat dit door de afstandsbediening plaatsvindt.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) heeft een aanvullende vraag. Hoe lang gaat het duren voordat er meer drastische maatregelen genomen kunnen worden? Als de brug steeds in storing blijft moeten er op een gegeven moment echt maatregelen genomen worden. Zit daar een grens?

Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat er voortdurend wordt gekeken naar het probleem. Als het over drastische maatregelen gaat, om die brug nu te gaan vervangen of een tunnel aan te leggen, dat is niet in beeld. Er wordt met maximale inspanning geprobeerd het probleem helder te hebben, en dat is helder. Dat is verholpen maar we moeten er ook vanuit gaan dat er altijd een storing mogelijk is. Dat is niet uit te sluiten. Maar er is geen ander scenario in beeld om iets anders te gaan doen bij de brug.
Wat betreft de fietspaden op Texel, het fietspad waar op gedoeld wordt is waarschijnlijk het fietspad langs de Pontweg, langs de N501. Dat heeft de gedeputeerde zelf ook geconstateerd, daar worden ook gesprekken over gevoerd met het college van Texel. Voor dit fietspad staat voor dit jaar een onderhoudsronde gepland en eind 2023, begin 2024 wordt hieraan gewerkt. Overigens is op Texel heel veel geïnvesteerd is in fietspaden, ook in de verbetering van de fietspaden en dit is een van de laatste trajecten waar dat moet gaan gebeuren.

De **voorzitter** constateert dat de vragen afdoende beantwoord zijn.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vraagt of de effecten worden gemeten van de versobering van de dienstregeling van de NS op het gebruik van het Noord-Hollands busvervoer en of de provincie daarover klachten heeft ontvangen. Wat de tweede vraag betreft, mevrouw Kuiper had kunnen weten dat de gedeputeerde al een reactie had gegeven aan de NS over de versobering en daar ook kritische opmerkingen over heeft geplaatst. Dus de tweede vraag hoeft niet meer gesteld te worden. De derde vraag is, is er een tussentijdse bijstelling mogelijk, zowel aan de zijde van de NS als aan kant van de Noord-Hollandse concessies, als we ketenmobiliteit zo aantrekkelijk mogelijk willen houden? Zeker nu blijkt dat de gedeputeerde aan tafel zit met ook de NS. Wellicht is er wat mogelijk.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de effecten niet worden gemeten en geeft aan dat er ontegenzeggelijk een verband zal zijn tussen de problemen op dit moment bij de NS en het effect in het algemeen op het openbaar vervoer is. Dat is ook te zien aan het gebrek aan personeel bij de bus, wat impact zal hebben op een slechter aanbod van openbaar vervoer. Daarom wordt alles ingezet om te zorgen dat het weer hersteld gaat worden. Er heeft geen afstemming plaatsgevonden met de provincie Noord-Holland over de te maken keuze. Dat neemt niet weg dat, nadat werd medegedeeld dat de versobering er aankwam, daarover contact opgenomen is. Mevrouw Kuiper had een terechte vraag, de NS heeft dat zonder afstemming gedaan. De gedeputeerde verwacht niet dat er tussentijdse bijstelling van de NS mogelijk is. Connexxion heeft de dienstregeling wel zoveel mogelijk aangepast aan de gewijzigde aankomsten. Dus we proberen wel te anticiperen met onze eigen concessie op die

gewijzigde dienstregeling van de NS. De NS heeft wel aangekondigd, met het nodige voorbehoud, om in 2024 een aantal verbeteringen weer door te voeren, waaronder het terugbrengen van de spits IC tussen Haarlem en Alkmaar. Dus ze zijn er wel mee bezig, maar de gedeputeerde verwacht niet op hele korte termijn er direct weer aanpassingen plaats gaan vinden.

Statenlid **Zoon** (PvdD) hoort herhaaldelijk dat de voorkeur A8-A9 een verslechtering is van de uitzonderlijke universele waarde en verwijst naar de afspraak dat elk verlies of schade van werelderfgoed ongepast is en adviseert om niet door te gaan met de golfbaanvariant. Daarom heeft de PvdD een aantal vragen. Het coalitieakkoord spreekt over het onderzoeken van de verbinding A8-A9 waarbij de werelderfgoedstatus behouden blijft. Deelt GS de mening van de PvdD dat hiermee de verbinding voldoende onderzocht is en dat de conclusie is dat de huidige voorkeursvariant ongewenst is? Betekent dit advies van ICOMOS dat er anders gekeken moet gaan worden naar oplossingen voor verbeteringen van de leefkwaliteit in Krommenie. Deelt GS de mening van de PvdD dat de optie om meer asfalt aan te leggen als oplossing van de leefbaarheidsproblematiek nu toch echt een doodlopende weg blijkt te zijn. ICOMOS adviseert de staat om alternatieve opties te onderzoeken en geen andere ontwerpopties. Is bekend naar welke opties gerefereerd wordt? En tot slot, provincies denken tegenwoordig steeds vaker out of de box bij asfaltprojecten, zoals provincie Utrecht met een alternatief voor de controversiële A27-verbreding Amelisweerd. Daarbij wordt ingezet op minder auto's, modal shift en andere routes. Ziet GS ook oplossingen in deze richting om leefbaarheid rondom Krommenie te verbeteren en $CO_2$-uitstoot te verminderen?

Statenlid **Van der Waart** (GL) heeft dezelfde vragen als de PvdD en nog twee aanvullende vragen, meer procesmatig. In de brief van GS in reactie op het negatieve advies van ICOMOS wordt benoemd dat het lastig is in te schatten hoe dit advies uiteindelijk weegt in de definitieve beoordeling van UNESCO en of deze zelfs gaat plaatsvinden. De vraag van GL is of er al een gesprek is geweest met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en of bekend is of UNESCO inderdaad ook zelf nog een aanvullend advies zal geven, of dat ze dit gewoon overnemen?

Gedeputeerde **Olthof** in beantwoording op de eerste vraag van de PvdD, de vragen hebben allemaal met elkaar te maken, maar het antwoord op punt A is helder, ook voor de rest van de beantwoording, dat die conclusie op dit moment nog niet gedeeld wordt. En dat heeft te maken met de afspraak dat we het definitieve antwoord van UNESCO afwachten en niet van ICOMOS. ICOMOS is een adviesorgaan voor UNESCO en in dat opzicht is het in het verleden ook gebeurd dat UNESCO een advies van ICOMOS naast zich neer heeft gelegd. Echter, en dat is ook het punt wat Statenlid Van der Waart aangeeft, in het advies van ICOMOS dat naar OCW is gegaan er ook nog niets bekend is hoe OCW hierop reageert. Dat eerst dat gesprek aangegaan moet worden, waarvan de gedeputeerde hoopt het zo snel mogelijk te hebben. Er is nog geen gesprek hierover geweest, de gedeputeerde heeft wel iemand van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed gesproken maar dat was niet specifiek hierover. Als er uiteindelijk duidelijkheid is vanuit OCW of vanuit de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, dat dan bekend is hoe het advies van ICOMOS geïnterpreteerd moet worden. Komt er nog iets van UNESCO of zegt ook OCW dat het advies van ICOMOS gezien moet worden als het definitieve advies van UNESCO. Het zou goed zijn om die duidelijkheid te hebben, dan kan er duidelijkheid gegeven worden hoe we hierin verder gaan. Dat is op dit moment de stand van zaken en dat is exact hetgeen er in de brief staat. De gedeputeerde wil wel naar de andere vragen kijken maar

meent dat die in dat opzicht overbodig zijn omdat u bij die vragen ervanuit gaat dat wij dit punt A onderschrijven.

Statenlid **Zoon** (PvdD) hoopt dat de gedeputeerde tot een andere conclusie komt en dat de andere vragen uiteindelijk wel interessant gaan worden.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij doet wat is afgesproken met de Staten. Statenlid Zoon is het nooit eens met de gedeputeerde maar er zijn ook andere partijen die er waarde aan hechten dat dit zorgvuldig wordt afgelopen, ook de bewoners, daar heeft de gedeputeerde ook mee gesproken. Ook daar heeft hij hetzelfde gezegd, het is niet positief maar de gedeputeerde wil graag weten vanuit OCW en vanuit de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed of dit gelezen moeten worden als een definitief negatief advies van UNESCO, hoe dat wordt geïnterpreteerd. Er is namelijk geen direct contact met UNESCO. Komt er nog een advies van UNESCO en als dat niet komt, hoe moeten we dit dan lezen? En dan zullen we dat ook met u delen en dan weten we waar we aan toe zijn. Dat heeft ermee te maken dat we dit zorgvuldig willen afwikkelen.

Statenlid **Van der Waart** (GL) is ook voor zorgvuldigheid maar er is eerder met elkaar afgesproken -niet iedereen was het ermee eens- dat er gekeken zou worden naar het advies naar de status van het werelderfgoed. Het verhaal van ICOMOS is vrij duidelijk en er is nog steeds geen zicht op financiering. Statenlid Van der Waart vraagt zich derhalve af wanneer de zorgvuldigheid zijn waarde verliest. De vraag is, wat betekent dit?

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er verschillend over gedacht wordt en dat het handig lijkt om ervoor te zorgen dat er bij de verkiezingen en bij de coalitieonderhandelingen duidelijkheid is over deze vraag zodat er ook in de volgende coalitieperiode een besluit over genomen kan worden. De gedeputeerde geeft aan dat hij dan deze twee besluitpunten aanhoudt.

De heer **Dessing** (FvD) heeft een korte vervolgvraag. Kan de gedeputeerde iets zeggen over de planning van die gesprekken met OCW om te kijken wanneer die finale uitslag er zou kunnen zijn. En kan de gedeputeerde iets zeggen over de gesprekken die gaande zijn over die eventuele financiering. Mocht dat nog doorgaan, is daar een eventuele termijn of datum aan te koppelen?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat op korte termijn duidelijk moet zijn hoe het advies van ICOMOS gelezen moet worden. Als OCW en RCE dat bevestigen leest dit als het definitieve advies van UNESCO en dan hoeft de volgende vraag niet beantwoord te worden, want dat is de voorwaarde geweest die in het besluit zat. De gedeputeerde heeft eerder gezegd dat het handig is om zo snel mogelijk te hebben, zodat bij de coalitieonderhandelingen het standpunt van OCW en van de Rijksdienst ook helder is en in dat opzicht er een besluit over genomen kan worden.

De **voorzitter** gaat over naar de volgende rondvraag van Statenlid Kostić over Schiphol.

Statenlid **Kostić** (PvdD) memoreert dat onlangs duidelijk geworden is dat Schiphol een onbeperkte hoeveelheid zeer zorgwekkende stoffen mag uitstoten, het wordt niet gecontroleerd en er wordt geen paal en perk aan gesteld. Daar heeft de PvdD drie vragen

over. De rijksoverheid behoort de gezondheid van mensen te beschermen en dient daarom die zeer zorgwekkende stoffen te beperken. De provincie heeft er niet direct een taak in, maar heeft wel de taak om de gezondheid van de Noord-Hollanders te beschermen. De raad van Amsterdam heeft een brief gestuurd naar het Rijk met het verzoek dit op te pakken. Is GS ook bereid iets vergelijkbaars te doen en het Rijk op te roepen om eisen te stellen aan de uitstoot en om op zo kort mogelijke termijn inzichtelijk te maken hoe groot die uitstoot precies is. Er is ook nog onderzoek gedaan waaruit blijkt dat de meeste Noord-Hollanders toch willen dat er minder vluchten komen, de krimp Schiphol. De vraag is, bent u daarmee bekend? En de vervolgvraag, is het nu niet eindelijk tijd dat u als provincie zegt we vinden het klimaat belangrijk, we vinden natuur belangrijk, we vinden de gezondheid van mensen belangrijk. De gedeputeerde zegt het ook vaak als het gaat om Tata. Is het niet tijd om de daad bij het woord voegen en te zeggen we gaan ons als provincie uitspreken voor krimp Schiphol en gaan we daarvoor lobbyen? Of blijft de gedeputeerde bij het oude standpunt dat alles maar moet kunnen?

Gedeputeerde **Olthof** betreurt de laatste zin van de bijdrage van Statenlid Kostić. De gedeputeerde is de woensdag voor de vergadering bij de minister geweest en hij heeft de minister aangesproken op het feit, wat eerder betoogd is vanuit de BRS en ook vanuit het college, dat het ingewikkeld is dat de Wet luchtvaart een status aparte heeft en dat dat nu extra naar voren komt. Dat er over de ZZS niks geregeld is, dat datgene waar Tata op aangesproken wordt, dat dat blijkbaar voor de luchtvaart niet geldt. De gedeputeerde heeft de minister daar persoonlijk op aangesproken en is ook benaderd door de wethouder van Amsterdam met de vraag of de provincie wil aansluiten bij de brief. Dat wordt nog besproken, om daar via de BRS of via het college daarbij aansluiten of dat we zelf nog wat gaan doen. Maar de gedeputeerde heeft de minister dus aangesproken met als voorbeeld dat ZZS-verhaal, dat het heel erg ingewikkeld is dat waar de hele wereld zich aan heeft te houden, dat de luchtvaart daar blijkbaar buiten valt. Of dat nog gevolgen krijgt is onderwerp van gesprek. Maar het klopt, het is bijna niet meer uit te leggen dat iedereen zich te houden heeft aan het terugdringen van die ZZS, het minimaliseren of het voorkomen ervan, en dat blijkbaar de luchtvaart daarbuiten staat. Dat kan de gedeputeerde onderschrijven. Het artikel van de meerderheid van Noord-Holland is minder zorgvuldig, in dat artikel staat vijftig procent, dat is geen meerderheid. Dus de kop en wat er feitelijk in het artikel staat is door deze en gene wat ingevuld. De gedeputeerde is ervan op de hoogte en het college heeft altijd gezegd, en ook de BRS heeft altijd het standpunt gehad, het gaat er primair om dat de individuele burger beschermd wordt in zijn basisrecht en dat we met elkaar moeten vaststellen wat dat is. Als het gaat over geluidsoverlast, als het gaat over het klimaat, dat is het uitgangspunt altijd geweest. Er is nooit gezegd, het moeten zoveel minder vluchten zijn en dat wordt nu ook niet gezegd. Maar we staan vlak voor verkiezingen en het is niet uit te sluiten dat er dan andere geluiden gaan komen. Maar vanuit het college is op dit moment niet besproken om een ander standpunt in te nemen ten aanzien van het aantal vluchten van Schiphol, wat de afgelopen jaren ook niet is gebeurd.

Statenlid **Kostić** (PvdD) stelt een vervolgvraag. De gedeputeerde zegt dat hij contact heeft gehad met de wethouder over de brief. Kan de gedeputeerde laten weten of hij zich aansluit bij die brief? Of wanneer dat bekend is?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat wanneer hij dat via de BRS doet namens 56 gemeenten en vier provincies dat hij dat afgestemd wil hebben. Hij heeft er in de week voorafgaande aan

de vergadering contact over gehad, de wethouder heeft een briefje gestuurd en dat wil hij delen. Tegelijkertijd geeft hij aan dat een brief één ding is, maar dat hij de minister er ook op aangesproken heeft in een gesprek. De gedeputeerde onderschrijft het standpunt van Statenlid Kostić en hij heeft de minister erop aangesproken. Maar of er een brief gestuurd gaat worden of dat er wordt aangesloten bij de brief van Amsterdam, daar komt hij nog op terug.

Statenlid **Kostić** (PvdD) verwijst naar een onderzoek dat eerder is gedaan door de provincie zelf waarbij inwoners van Noord-Holland hebben gezegd, onze gezondheid gaat boven de uitbreiding van Schiphol, of Schiphol überhaupt. Dat is heel duidelijk en er hoeft verder niet gepraat te worden over percentages. De fundamentele vraag is, als hij ziet dat het niet goed gaat wat betreft die zorgwekkende stoffen, de uitstoot die Schiphol geeft en hij zegt we nemen de gezondheid van omwonenden serieus, kunt u dan niet op zijn minst zeggen, we willen inzetten op een bepaalde krimp van Schiphol? Hoeveel dat is gaan we nu niet zeggen, maar wilt u op zijn minst zeggen dat we inzetten op die krimp?

Gedeputeerde **Olthof** stelt dat wanneer de vraag is of het college een ander standpunt heeft ingenomen ten aanzien van de krimp van Schiphol, het antwoord daarop nee is.

De **voorzitter** sluit deze rondvraag af.

**8b. Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland 2022-2024**

De **voorzitter** gaat over naar agendapunt Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland dat is verschoven naar het eind van de vergadering en wijst de leden op de resterende spreektijden.
Samen met de gemeenten in de Kop van Noord-Holland is een Regionale Agenda Mobiliteit opgesteld. In deze agenda, ook wel Werkagenda Mobiliteit genoemd, staan maatregelen om de mobiliteit in deze regio de komende tijd aan te pakken. Hiervoor wordt het restbudget van het programma De Kop Werkt! ingezet en met deze Werkagenda wordt uitvoering gegeven aan het Perspectief Mobiliteit dat u op 13 september 2021 heeft vastgesteld. Dit kan als een B-stuk behandeld worden, dus de commissieleden kunnen met elkaar en de gedeputeerde de werkagenda bespreken en de input kan door gedeputeerde worden meegenomen naar het PVVB om dat met de wethouders in een ander gremium te bespreken en dan kan dat worden bekeken en wat er eventueel is opgehaald toevoegen aan de agenda.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vindt het een mooi document met aandacht voor de fiets, het OV. In het document worden goede plannen beschreven voor betere OV-verbindingen en bereikbaarheid met de fiets. Het verbaast de ChristenUnie wel dat de N77 nog steeds benoemd wordt in dit document en de afschaling van de N99 erbij. De route die is ingetekend voor de N77 lijkt erg kostbaar en zeker niet natuurvriendelijk. Volgens de ChristenUnie zou een goede verbinding van de N240 naar de N99 een betere en betaalbare oplossing zijn. Op dit moment is dit een van de routes die vanaf de A7 de kortste is naar Den Helder, alleen zijn de wegen op Wieringer niet geschikt om met vrachtwagens of met caravans overheen te rijden. Ook zou het ontzettend helpen als aan de andere kant de N9 stuk veiliger zou zijn en beter geschikt zou zijn voor grotere hoeveelheden verkeer. De ChristenUnie ziet dus meer oplossingen in het verbeteren en het opwaarderen van de huidige N-wegen dan een nieuwe N77 aan te leggen.

De heer **Meiland** (D66) vindt het goed dat de vier gemeentes na het Regioakkoord De Kop Groeit verder zijn gaan werken aan het werkdocument. De fractie van D66 kan de uitgangspunten van het werkdocument prima ondersteunen want deze passen uitstekend bij de ladder van duurzame mobiliteit waar D66 zich voor inzet. Dat betekent dat D66 zich inzet voor het gebruikmaken voor vormen van mobiliteit die zo min mogelijk belasting geven op de ruimte en de leefomgeving en die ook een veilige en comfortabele en betrouwbare reis van deur tot deur kunnen bieden. Een van de agendapunten in het werkdocument is de ontwikkeling van de N77 die moet zorgen voor een afwaardering van de N99. Volgens de heer Meiland is het een soort van lobby maar hij ziet het nog steeds wel als een goede ontwikkeling als een nieuwe weg, nieuw asfalt, gaat leiden tot de afwaardering van een andere weg en als het zorgt voor een slimmere verbinding.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vraagt bij interruptie of de heer Meiland zich ervan bewust is dat deze nieuwe weg langs een natuurgebied gaat en door hele kleine dorpjes. Vindt hij het dan nog steeds een betere oplossing?

De heer **Meiland** (D66) heeft online de weg opgezocht en zag een grote dikke paarse streep dwars door het landschap heen. Het lijkt hem geen ideale oplossing maar het uitgangspunt, als je een nieuwe weg aanlegt en daarmee een slimmere verbinding kan realiseren en een andere weg afwaardeert, dan is dat waar hij zijn woorden aan ontleent.

De heer **Terwal** (VVD) steunt de provinciale ambitie om de komende periode met alle regio's in gezamenlijkheid een regionale agenda mobiliteit op te stellen om zo de samenwerking tussen provincie en gemeenten op mobiliteitsgebied te versterken en efficiënter te maken. De Werkagenda Mobiliteit van en voor de Kop van Noord-Holland is daar een mooi voorbeeld van. Goed dat er in alle ambities en plannen focus wordt aangebracht. Wat betreft de VVD-fractie wordt er nu doorgepakt waarbij bovenaan de wensenlijst een veiliger rijksweg N9 staat. In november vorig jaar is een motie van het CDA en de VVD aangenomen in de Staten om bij Rijkswaterstaat en Rijk aan te dringen op infrastructurele maatregelen die een bijdrage leveren aan het terugdringen van het aantal verkeersongevallen. Op de lijst openstaande moties staat dat er bestuurlijk overleg wordt voorbereid om de inhoud van deze motie met het ministerie te bespreken. Heeft dit overleg inmiddels plaatsgevonden, en zo ja wat was de uitkomst?
Daarnaast hecht de VVD veel waarde aan het verkeersveilig maken van de N99 in Hollands Kroon en de N250 in Den Helder. Ook dient de spoorverbinding tussen Alkmaar en Den Helder in samenspraak met ProRail en de NS geoptimaliseerd te worden, zodat meer mensen op dit traject verleid kunnen worden om in plaats van de auto de trein te pakken.
Tot slot pleit de fractie van de VVD ook voor het aanleggen van de ontbrekende schakels in het netwerk van regionale doorfietsroutes. De fractie is content dat deze in de werkagenda duidelijk benoemd staan als activiteiten waarvoor de krachten gebundeld worden.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vindt het mooi om te zien dat er zoveel gebeurt en dat ook na het afbreken van het programma De Kop Werkt! er ambities zijn voor een toekomstgericht mobiliteitssysteem. Denk aan de Mobipunten, de doelstelling voor actieve mobiliteit om fietsen aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld met de doorfietsroute en de aandacht voor bereikbaarheid van de Kop per spoor met aanvullend OV. Wat wel echt opvalt, vooral omdat we nu de monitoringskaart van het iNHi hebben bekeken en omdat we de actualisering van

het iMPI ook hebben besproken, dat er niet veel relatie lijkt tussen de opgave waar we voor staan in deze regio, ongeacht politieke kleur, en er keuzes gemaakt worden die we niet direct herkennen. Bij het iNHi viel bijvoorbeeld op dat de leefbaarheid van Den Helder onder druk staat, bijvoorbeeld bij de N250. GL wil meer prioriteit vragen voor deze opgave die al vele jaren bekend is, maar lastig oplosbaar vanwege de boot naar Texel. Er is wel een verkenning genoteerd voor de verplaatsing van de aanlanding van de boot naar Texel. Eerder begrepen we altijd dat er weinig mogelijkheden voor zouden zijn, GL hoopt dat het toch wel het geval is om een goede aanlanding te vinden die minder belastend is voor de leefomgeving in het stedelijk gebied van Den Helder. Maar ook elders is te zien dat de aandacht voor leefbaarheid en natuur beperkt is. Het woord natuur is alleen maar terug te zien in de relatie tot de bezoekers die deze regio trekt. Hetzelfde geldt voor landschap en biodiversiteit komt in het geheel niet voor en klimaat alleen in de introductie, daar wordt verder ook niet op ingegaan. Wat GL betreft is dit een vrij grijze werkagenda en het hoogtepunt daarvan is natuurlijk de N77 die wordt genoemd voor de langere termijn als ambitie voor nieuwe weg door het landschap van de Kop. Hierbij is de provincie geen partner en meerdere partijen hier zijn er ook geen voorstander van, een aantal zeker niet. GL vraagt de samenwerkende gemeentes in de Kop om dit voor eens en altijd te laten varen en vraagt de gedeputeerde om via een formele reactie dit te laten weten in reactie op dit stuk. GL zou hierover een motie kunnen overwegen maar wacht het antwoord van de gedeputeerde af.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het belangrijk dat de werkagenda een agenda is van twee partijen, de provincie en de gemeente, en dat het in dat opzicht niet wordt vastgesteld door gemeente en provincie, maar dat er kennis van wordt genomen. Hoe kun je je nou niet vinden in de drie genoemde ambities waarbij met name de verkeersveiligheid van groot belang is? Het CDA sluit zich aan bij de opmerking van de heer Terwal over de N9, de N99 en de N250, en is benieuwd of daar al wat meer informatie over is. Het CDA ziet dit als een waardevol document als basis om verder te werken aan mobiliteit in de Kop van Noord-Holland, waarbij de problemen en hopelijk ook de oplossingen gezamenlijk kunnen worden gedragen.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) complimenteert de uitvoering van de Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland. Het doel van de agenda is de regionale samenwerking te versterken en deze efficiënter maken. De PvdA is heel blij dat het er is, het is van belang dat er aandacht besteed wordt aan de regio, Den Helder, West-Friesland, en ook eigenlijk zo snel mogelijk ook andere regio's. Het beeld is helaas nog dat de MRA de meeste aandacht krijgt en de PvdA ziet het belang van samenwerken, want alleen samen lukt het beter om bereikbaarheid te realiseren.

De heer **Jensen** (JA21) kan zich helemaal vinden in deze werkagenda. Zo te zien wordt er op allerlei manieren nagedacht over hoe de Kop van Noord-Holland bereikbaar blijft met aandacht voor de samenwerking tussen gemeentes, onderwijs, ondernemers en de regio. Dat is heel mooi. De genoemde activiteiten en speerpunten laten zien dat er duidelijk vanuit de integrale visie gekeken wordt naar deze uitdaging. JA21 is verheugd te lezen dat de focus ligt op het veilig en comfortabel ontsluiten van de regio door fiets, OV en de auto. Ook JA21 vindt het fijn dat inwoners van Noord-Holland nog steeds kunnen kiezen voor de auto als de fiets of het OV niet toereikend is, wat in deze regio wel voor de hand ligt.

Statenlid **Kostić** (PvdD) vindt het goed dat er geïnvesteerd wordt in afname van mobiliteit, een eerste stap en daarna kijken naar investeren in andere vormen van mobiliteit dan alleen maar de auto. Zeker in deze regio is het juist belangrijk dat je extra investeert in fiets en OV. Wat

er verkeerd gaat, is de oude focus op de economie. Daar lijkt alles omheen gebouwd, zelfs het verhaal over klimaat en energie dat inderdaad, zoals GL al aangaf, vrij marginaal is. De PvdD sluit zich voor de rest ook aan bij het verhaal van GL en wil wel benadrukken dat het bijzonder is dat natuur en biodiversiteit überhaupt niet in het stuk voorkomen. Natuur als woord komt één keer voor en dan vooral in het kader van nut en noodzaak voor toerisme en recreatie terwijl juist in het Perspectief Mobiliteit, waar dit volgens GS op gebaseerd, is afgesproken dat er wordt ingezet op versterking van natuur en biodiversiteit, dat is een belangrijke rol van de provincie, een kerntaak en dan is het juist aan de provincie om dat in zo'n stuk in te brengen. Als de gedeputeerde dat niet kan toezeggen dan overweegt de PvdD een motie daarover.

*Reactie gedeputeerde in eerste termijn*

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de werkagenda voor Noord-Holland Noord de eerste is die op deze manier is vastgesteld, West-Friesland en de regio Alkmaar zitten ook in de planning. Hij denkt dat juist de samenwerking hier heel erg sterk is. Het Perspectief Mobiliteit is inderdaad de leidraad geweest, maar er is ook rekening gehouden met de ambities van de verschillende regio's. Dat betekent ook dat er een aantal projecten in staan die vanuit de provincie niet op warme steun kunnen rekenen maar er wel in staan als ambitie op lange termijn omdat het ook in de omgevingsvisies van de regio en gemeenten staat, en dat is bijvoorbeeld die N77. Dat is niet iets wat op korte termijn op de prioriteiten staat en hij staat ook niet bij de quick wins, dat is een ambitieniveau wat is meegegeven vanuit de regio. Dus in dat opzicht moet hij op deze manier gelezen worden. Voor de duidelijkheid, de gedeputeerde heeft binnenkort PVVB en zal daar een terugkoppeling geven van de reactie van de commissie op dit stuk.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de gedeputeerde doelt op de reactie van GL en niet de reactie van de commissie, want het wordt hier niet breed gedeeld dat die N77 niet nodig zou mogen zijn.

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat hij een weergave zal geven van deze discussie en bij sommige onderwerpen zal dat breed gedragen zijn en bij sommige wat minder. Hij merkt dat die N77 voor een aantal partijen wel een punt is waar vraagtekens bij worden gesteld. Sommige willen hem helemaal niet en sommige zullen zeggen, misschien een goed alternatief. De gedeputeerde zegt dat hij daar een weergave van zal geven. Maar voor de duidelijkheid, vanuit de provincie zelf, los van de weergave en de terugkoppeling naar de andere gemeenten, staat de N77 niet op het lijstje van studieprojecten of plannen. In dat opzicht heeft die bij ons niet die prioriteit en komt hij op dit moment er ook zeker niet in terug. Datzelfde zal de gedeputeerde bij het onderwerp natuur doen, hij denkt namelijk dat er juist met het Perspectief Mobiliteit met de uitgangspunten verminderen, veranderen en verbeteren en daar zit ook het element minder in. Minder mobiliteit zorgt sowieso voor de minste overlast en de beste doorstroming. Gaat het over veranderen, dan gaat het juist over de modal shift en die zie je terugkomen in het tienpuntenplan als het gaat over de bereikbaarheid. Op al die punten komen die elementen terug. En er zit ook een stukje in verbeteren in, dan gaat het ook over het verbeteren van een stukje infrastructuur, neem de N9. In dat opzicht zit het Perspectief Mobiliteit met de uitgangspunten die daar vastgesteld zijn er wel in. Ook daar zal de gedeputeerde meenemen dat uiteindelijk het thema natuur en biodiversiteit op deze manier geen plek daarin hebben gekregen. Ander beleid is de N77, daar kan je een discussie over hebben. Als het gaat over natuur, biodiversiteit, klimaat, dat is

een breed besluit in deze Staten. Wat dat betreft zal de gedeputeerde ook meegeven dat dit in ieder geval voor de Staten meer aandacht zou wensen.
Wat betreft de motie en de N9, er wordt nog een afspraak gepland met het ministerie, de gedeputeerde heeft gesproken met mensen die dit raakt, heeft gesproken met Kamerleden, ook met de mensen die die motie hebben ingediend eind vorig jaar, om uiteindelijk toch nog aanvullend op het budget wat er beschikbaar is het totale pakket aan maatregelen voor de N9 nog een keer goed te beschouwen. Daar is in opgenomen dat in het eerste kwartaal vanuit Rijkswaterstaat een rapportage moet komen, een terugkoppeling naar de Kamer en die terugkoppeling moet worden gedaan samen met de provincie. De provincie en Rijkswaterstaat hebben er contact over maar de gedeputeerde weet nog niet wat op dit moment de stand van zaken is. Maar er is in ieder geval de opdracht gegeven in de motie die is ingediend in de Tweede Kamer om aan het einde van het eerste kwartaal terugkoppeling te geven over de maatregelen die nodig zijn en wat daar gerealiseerd kan worden. Dus er is volop aandacht voor en in elk onderwerp in Den Haag, wanneer de gedeputeerde daar is, komt er altijd wel een mogelijkheid om de N9 aan de orde te stellen en dat zal hij blijven doen. Er komt nog een vervolgafspraak met het ministerie hierover.
Wat betreft de bereikbaarheid van Den Helder, dat zit voor een deel in het tienpuntenplan, maar dat wordt ook besproken bij het Maritiem Cluster. Op dit moment is het verplaatsen van de aanlanding van de veerboot niet aan de orde. Maar de samenwerking met de gemeente Hollands Kroon, Schagen, Den Helder en Texel is op dit moment heel erg goed en in het Maritiem Cluster, waar het heel specifiek over dat onderdeel gaat, waar ook bereikbaarheid een onderdeel van is, is de samenwerking heel erg positief op dit moment. Dus dat komt daar zeker ook terug. En dan praten we over een brede bereikbaarheid van Texel en wat dat betekent voor Den Helder.

De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn en concludeert dat er voldoende over is gediscussieerd en dat er mogelijk twee moties vreemd worden ingediend.

Statenlid **Van der Waart** (GL) geeft aan dat GL na beantwoording van de gedeputeerde niet meer van plan is een motie in te dienen.

Statenlid **Kostić** (PvdD) bedankt de gedeputeerde voor de toezeggingen en geeft aan geen motie meer in te dienen.

De **voorzitter** concludeert dat het agendapunt afgerond kan worden.

### 10. Schorsing (vervolg op uitloopavond 23 februari 2023)

De **voorzitter** schorst de vergadering tot donderdag 23 februari. De heer Klein zal die vergadering voorzitten, de resterende spreektijden komen te vervallen en de vergadering begint om 19:15 uur. De voorzitter neemt afscheid van de commissie en bedankt haar voor de bijdragen, goede discussies en de fijne samenwerking. Het was altijd op de inhoud, nooit op de persoon. De voorzitter dankt ook gedeputeerde Olthof voor de uitstekende samenwerking de afgelopen jaren en ook gedeputeerde Kocken die er vanavond niet is. De voorzitter dankt namens de commissie de ambtelijke ondersteuning die de commissie van alle goede stukken voorzag, de notulisten die de bijdragen goed wisten te verwoorden en de technische ondersteuning, want een groot deel van deze vergaderingen waren online. Het

waren ruim veertig vergaderingen die de voorzitter met veel plezier heeft mogen voorzitten. De voorzitter bedankt de griffier voor haar fantastische inzet en de heer Klein als plaatsvervangend voorzitter en de insprekers, de inwoners van Noord-Holland.

*De vergadering wordt gesloten om 22:15 uur.*

# Verslag concept

# Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid (uitloopvergadering)

| | | |
|---|---|---|
| Datum commissievergadering | : | 23 februari 2023 |
| Commissievoorzitter | : | Dhr. M. Klein |
| Commissieadviseur | : | Mw. M. van Boheemen |
| Telefoonnummer/E-Mail | : | 023-5144628/ mb@noord-holland.nl |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Aanwezig:** | | | |
| Commissievoorzitter | | | : dhr. M. Klein |
| Commissieadviseur | | | : mw. M. van Boheemen |
| Leden van de commissie: | | CDA | : mw. C. Kuiper |
| | | ChristenUnie | : mw. M. Tolhuis-Anker |
| | | D66 | : dhr. M. Steeman |
| | | DENK | : - |
| | | Fractie Baljeu | : - |
| | | FvD | : dhr. J. Dessing |
| | | GL | : N. van der Waart |
| | | JA21 | : dhr. E. Jensen |
| | | PvdA | : dhr. J. Carton, mw. S. Abdi |
| | | PvdD | : dhr. J. Hollebeek |
| | | PVV | : dhr. M. Deen |
| | | SP | : mw. R. Alberts |
| | | VVD | : dhr. K.J. Terwal |
| | | N-NH. | : mw. G. van Geffen |
| | | PVDO | : - |
| Gedeputeerde(n): | | dhr. J. Olthof | |
| Notulist | | dhr. E. Wendt (Notuleerservice Nederland) | |
| **Afwezig:** | | voorzitter | : mw. M. van Meerten |
| | | CDA | : mw. W. Koning |
| | | SP | : dhr. W. Hoogervorst, mw. H. Bouhlel-Lascaris |
| | | PvdD | : I. Kostić, F. Zoon |
| | | Gedeputeerde | : mw. R. Kocken |
| **Online aanwezig:** | | GL | : J. Gringhuis (p.t.) |
| | | D66 | : dhr. M. Meiland |
| | | PvdO | : mw. W. van Soest (p.t.) |
| **Tevens aanwezig:** | | dhr. T. van der Weide | : VOWA *(inspreker agp. 14)* |
| | | dhr. R. Tieman | : VNO-NCW West *(inspreker agp. 14)* |
| | | dhr. G. Buijs | : Dorpsraad Broek in Waterland *(inspreker agp. 14)* |

| | |
|---|---|
| dhr. H. Scheepstra | : wethouder Verkeer gemeente Waterland<br>*(inspreker agp. 14)* |

Agenda

14. Insprekers mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland
14.a Resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland
14.b N247, Bereikbaarheid Waterland
15. Sluiting

**13. Heropening en mededelingen**

De **voorzitter** heropent de op 20 februari verdaagde commissievergadering om 19.15 uur en verwelkomt alle aanwezigen. Hij geeft aan dat vanavond de zogenaamde Waterland-agenda op het programma staat met bespreking van de mogelijke (onder)doorgang van de N247 bij Broek in Waterland en de bereikbaarheid van Waterland met het kruispunt Het Schouw.

**14. Insprekers mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland**

De **voorzitter** verwoordt dat een onderdoorgang maakbaar en inpasbaar is, maar dat leefbaarheid en kosten een aandachtspunt zijn. In de conform het coalitieakkoord uitgevoerde vervolgstudie zijn één bovengrondse en twee ondergrondse varianten en een door omwonenden aangedragen sub-variant vergeleken met de huidige situatie in een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse.

*Inspreker T. van der Weide (Vereniging Ondernemend Waterland -VOWA) namens regionale bedrijfsleven*

Al ruim zeventig jaar wordt Broek in Waterland fysiek in tweeën gedeeld door de provinciale weg van Hoorn naar Amsterdam, de N247. Op 30 november zijn de varianten voor het opheffen van de tweedeling aan inwoners, bedrijfsleven en andere geïnteresseerden gepresenteerd. Ook de VOWA heef de voor- en nadelen van de scenario's bekeken. Het onderzoek was bijzonder grondig. Voor het bedrijfsleven staat goede bereikbaarheid voorop. Lokale en regionale infrastructuur zijn belangrijk voor een goed ondernemersklimaat. Opheffing van de grote vertragingen door de flessenhals in Broek in Waterland is erg belangrijk. Het ondergronds brengen van de weg zal hieraan zeer bijdragen.
De ondernemers die VOWA vertegenwoordigt, zien dat Broek in Waterland beter af is met de doorgaande weg ondergronds, die de leefbaarheid van het dorp zal verbeteren.
Het ideale scenario voor VOWA is een scenario zonder opstoppingen, globaal tussen Monnickendam en de A10, dat aansluit bij de ontwikkelingen in de regio in de komende decennia. Het is belangrijk in de regio een flink aantal woningen te bouwen. Ook daar is mobiliteit en bereikbaarheid voor nodig. Ieder scenario met meer dan twee keer één rijbaan ondergronds is goed voor het bedrijfsleven. Door voor de busbaan-variant te kiezen, wordt zo ruim mogelijk ingezet op het aantrekkelijk(er) maken van het ov in de regio. Met deze variant kan worden geanticipeerd op toekomstige mobiliteitswensen. Als deze onderdoorgang wordt aangelegd, moet deze zo robuust en toekomstgericht mogelijk worden. De voorkeur gaat uit naar de bewonersvariant (sub-variant), de verlengde onderdoorgang. Deze variant leidt tot de grootste verbetering van de leefbaarheid en sluit goed aan bij het ondernemersuitgangspunt van goede doorstroming en flexibiliteit in de toekomst. Dit scenario is ook het duurste: de teller staat nu op ruim 200.000.000 euro. In deze enorme investering kan mede worden voorzien door aan het

bedrijfsleven uit te leggen dat de provinciale opcenten moeten stijgen in ruil voor een goede infrastructuur.

*Vragen*

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt of de twee keer één-variant ook een verbetering is als, zoals de plannen nu aangeven, de extra strook niet voor auto's bestemd zal zijn.

De heer **Van der Weide** stelt dat de optie met de busbaan de meeste kansen biedt, in acht nemend dat men er dan ook relatief gemakkelijk iets anders mee kan, mochten de gedachten over enkele jaren veranderen. Een doorgaande rijbaan zal iedereen tussen Hoorn en Amsterdam heel blij maken.

Mevrouw **Van Soest** (PvdO) vraagt wat het bedrijfsleven zelf kan bijdragen.

De heer **Van der Weide** geeft aan dat die vraag hem nog niet heeft bereikt. Tot dat het geval is, zegt hij geen nee en geen ja. Kómt de vraag, zal hij er over nadenken.

Mevrouw **Van Soest** (PvdO) kondigt een motie van deze strekking aan.

*Dhr. R. Tieman (VNO-NCW West)*

VNO-NCW zet in op ov. Met de gezamenlijke aanpak voor de MIRT-gelden samen met de MRA, de vervoersregio, de gemeente Amsterdam en de provincie is de jackpot behaald bij het Rijk. Naast deze investeringen in het ov, die ook in het verkiezingsmanifest zijn verwoord, zijn investeringen in asfalt ten behoeve van een betere bereikbaarheid via de weg nodig. De door het CBS geprognotiseerde bevolkingsgroei zal zich vooral manifesteren in Amsterdam (+20,1%), Beemster, Hoorn en Zaanstad. Bedrijven trekken nu al aan de bel omdat het verkeer vast staat. Binnen de marges staat VNO-NCW niet onwelwillend tegenover verhoging van de provinciale opcenten, mits deze worden geoormerkt voor infrastructuur.
Mede op basis van gesprekken met bewoners, zoals bij de informatiesessie op 30 november, pleit VNO-NCW voor de verlengde ondertunneling, ondanks dat die aanzienlijk duurder is. Behalve de infrastructurele argumenten acht VNO-NCW ook de voordelen voor de leefomgeving van groot belang. Bij de variant met twee keer één rijbaan zou naar Rotterdams voorbeeld de busbaan onder dynamische omstandigheden kunnen worden ingezet voor vrachtwagens.

*Vragen*

De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt waarop de voorkeur voor de verlengde variant is gebaseerd.

De heer **Tieman** wijst op de naastgelegen woningen die hinder zullen ondervinden bij de korte variant. Bij de verlengde variant zijn overkruisingen mogelijk voor bijvoorbeeld fietsende kinderen.

De heer **Deen** (PVV) vraagt of spreker naast opcenten nog andere opties heeft.

De heer **Tieman** acht een tolweg nog steeds mogelijk, hoewel het Rijk dit als zijnde niet meer van deze tijd afserveert. Ook hier kan worden verwezen naar Rotterdamse regio (Kiltunnel, vanaf 2024 de Blankenburgtunnel). Verder zouden gereserveerde middelen voor de A8/A9 via herprioritering bij dit project terecht kunnen komen.

De heer **Dessing** (FvD) vraagt of de combinatie van bus- en vrachtverkeer technisch en verkeerskundig kan worden onderbouwd of slechts een luchtballon is.

De heer **Tieman** geeft aan dat dit ter sprake is gekomen tijdens bestuurlijk overleg in Edam-Volendam en geopperd vanuit het bedrijfsleven. Bij de Van Brienenoordbrug – spreker komt uit Rotterdam en komt ook híer met een voorbeeld uit die regio – is daar een variant van te zien. Meer onderzoek zou zinvol zijn.

De heer **Terwal** (VVD) doet een beroep op de integrale blik die hij van VNO-NCW kent en vraagt of er naast de opcenten ook via bezuinigingen op andere vlakken middelen kunnen worden gevonden.

De heer **Tieman** zou in eerste instantie de aandacht op de A8/A9 willen vestigen. Daarnaast is bezuinigen waar dat kan evident, al heeft hij nu geen concrete voorbeelden. Pas nadat is bekeken wat slimmer kan, wordt gekeken naar een (marginale) verhoging van de opcenten.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt zich af of het vrachtverkeer en de bus niet op hetzelfde moment behoefte hebben aan asfalt.

De heer **Tieman** geeft aan dat hij juist om die reden pleit voor dynamische regulering. Maatwerkafspraken met het bedrijfsleven kunnen hieraan bijdragen.

*Dhr. G. Buijs (Dorpsraad Broek in Waterland, Werkgroep Onderdoorgang)*
Sinds 2014 wordt gewerkt aan een ondergrondse oplossing, een idee dat ontstond vanuit de omwonenden. De destijds verzamelde 2.300 handtekeningen uit Broek en omgeving bewijzen het draagvlak in de hele regio. Sinds 2015 is de boosheid omgezet in positieve kracht en is toegewerkt naar een co-creatie met de provincie, die door de provincie uiteindelijk is omarmd. Sinds 2016 is met de provincie aan de voorkant van het plan meegewerkt aan de ondergrondse oplossing. Het proces heeft men als medeprojectleider kunnen volgen.
Gepleit wordt voor een robuuste oplossing die waarde creëert voor toekomstige generaties. Het besluit van PS kan het proces waaraan veel waarde is gehecht, maken of breken. Het dossier toont aan wat gemeenschapskracht kan doen.
Dat de sub-variant verlengde onderdoorgang de voorkeur geniet, is evident. De Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) onderbouwt deze voorkeur als beste oplossing, met name vanwege verbetering van de leefbaarheid. Het knelpunt was al in de studie van Tauw bekend. Via de co-creatie is deze oplossing bedacht. De burgers beseffen dat geld een issue is. Zij hebben aangetoond te kunnen meedenken en willen dat ook op dit vlak doen.
Een vraag aan de fracties is hoe zij gaan zorgen dat de gewenste variant er komt.

*Vragen*
De heer **Steeman** (D66) brengt als eerste de complimenten namens PS over voor de inzet, moeite, creativiteit en uithoudingsvermogen van betrokkenen bij dit proces. Een voorbeeld dat daarna door alle fracties wordt gevolgd.

De heer **Dessing** (FvD) vraagt welke ideeën er leven om aan financiële kant een bijdrage te leveren.

De heer **Buijs** benadrukt dat hij met die opmerking niet verwijst naar een reeds voorhanden zijnde kant en klare oplossing. De creativiteit die leidde tot de in co-creatie ontstane sub-variant kan ook voor dit doel worden ingezet.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt zich af, hoewel betrokkenen met hun vasthoudendheid veel boven tafel hebben gekregen, of écht alles is onderzocht of dat er nog meer opties zijn.

De heer **Buijs** roept in herinnering dat in de beginfase van de planontwikkeling bijvoorbeeld is gekeken naar een mogelijkheid om de weg om het dorp heen te leggen. Snel werd duidelijk dat de ondergrondse variant de enige realistische was. Of meer onderzoek tot meer opties zou leiden, weet hij niet.

De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat er bij de verlengde variant meer mogelijkheden voor overgangen zijn. Toch laat de tekening ten opzichte van de andere variant maar één brug over de Broekervaart zien en wordt het bij elkaar brengen van de twee delen gemist. Dat roept de vraag op of het voorliggende voorstel in beton is gegoten.

De heer **Buijs** geeft aan dat nog niets vast ligt, maar dat een dorpsplein dat Noord en Zuid weer verbindt uitgangspunt is. Het creëren van dat plein en een fietsbruggetje is voor nu meer dan voldoende. Extra dwarsverbanden hoeven niet. Voor de inrichting van het dorpsplein zijn veel creatieve oplossingen mogelijk. De verlengde onderdoorgang verbetert de leefbaarheid van het dorp. Extra weggetjes zijn niet aan de orde.

*Dhr. H. Scheepstra, wethouder Verkeer Broek in Waterland*
Het college van de gemeente Waterland heeft het proces van co-creatie kritisch maar enthousiast gevolgd en de gemeente steunt dit van harte. Afgesproken is dat het bovengrondse deel de verantwoordelijkheid is van de gemeente, het ondergrondse van de provincie. Dat zal te zijner tijd moeten leiden tot een gesprek over definities en reikwijdte van dit begrip: wordt slechts een koepeldak aangeleverd, leidt dit tot een ander gesprek dan wanneer een glad oppervlak wordt aangereikt. Zo valt nog een hoop uit te werken nadat de hoofdbeslissing is genomen.
De wethouder erkent dat de zaak die nu bij de provincie voorligt, om een kostbare oplossing vraagt. Broek in Waterland wil meedenken, maar heeft als kleine gemeente niet veel mogelijkheden om financieel bij te dragen. Over de werkverdeling na besluitvorming wil men graag goede afspraken maken. Broek in Waterland wil vaart maken. Een vraagstuk is hoe de periode van hinder en overlast te managen.
In lijn met de Statenbreed geuite complimenten merkt de wethouder op dat de co-creatie niet vrijblijvend is. Als nu een besluit valt waarmee de inwoners van Broek in Waterland zich in de maling genomen zouden voelen en hun energie niet heeft opgeleverd wat ze hadden mogen hopen, zou dat bijzonder jammer zijn.

*Vragen*
De heer **Terwal** (VVD) vraagt of spreker hiermee bedoelt dat het college van B en W helemaal niets wil bijdragen. Dan zou het een 'free lunch' worden.

De heer **Scheepstra** denkt dat gemeentelijke inzet van geld lastig is. Wel is men van plan via het inzetten van denkkracht mee te werken, wat indirect ook geld kost. Als er financiële ruimte is, zal die zeker worden benut. De gemeente wil echter geen valse verwachtingen wekken.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) vraagt om nadere toelichting op de afspraak dat bovengronds voor de gemeente is en ondergronds voor de provincie.

De heer **Scheepstra** heeft het uitgangspunt meegekregen, maar de stukken daaromtrent nog niet kunnen bestuderen. De specificaties zijn nog niet vastgesteld.

De heer **Dessing** (FvD) denkt dat het een heel grote teleurstelling zou zijn als de gemeente koste wat kost niets zou bijdragen. De gemeenteraad heeft een functie om die co-creatiekracht te sturen. Het gaat om de leefbaarheid van het eigen dorp voor de lange termijn. Het is in het belang van de wethouder om daar kritisch naar te kijken en creatief om te gaan met de grens tussen onder en boven. Dat zou de provincie kunnen helpen de financiering makkelijker te slikken en de bewoners helpen hun werk niet te gronde laten richten.

De heer **Scheepstra** merkt op dat het college van B en W overal in Waterland de leefbaarheid tracht te verbeteren. Het gemeentebestuur heeft met alle kernen te maken. Denkkracht meeleveren: ja. Ontwikkeling openbare ruimte bovengronds, voortzetting co-creatie: ja. De notie van meewerken en in volle kracht vooruit blijft staan. Over de omvang daarvan wil de wethouder PS niet in de maling nemen.

De heer **Dessing** (FvD) suggereert dat voor een voor de gemeente zo belangrijk onderwerp wellicht in de belastingen een oplossing is te vinden.

De heer **Scheepstra** geeft aan dat de belastingdruk jaarlijks bij de begrotingsbehandeling in de raad wordt besproken. Daar wil hij niet op vooruitlopen.

### 14.a Resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland

*Eerste termijn commissie*

De heer **Jensen** (JA21) roept het recente bezoek van de Staten aan Broek in Waterland in herinnering. De noodzakelijke maatregelen komen eigenlijk al enkele jaren te laat. Zeventig jaar geleden is het dorp in tweeën gesneden met de aanleg van de provinciale weg N247. De weg door het dorp is een drukke verkeersader en gezien de woningbouwopgaven in de regio zal de druk toenemen. Forensen van noord naar zuid en omgekeerd dragen bij aan de welvaart, maar het welzijn in Broek in Waterland zal onder druk komen als het dorp door de toenemende drukte aardig wat overlast krijgt. Weinig mensen zullen kiezen voor wonen langs de snelweg. Voor degenen die er al woonden, werd die keus indertijd gemaakt. Het stoppen, optrekken en weer stoppen van spitsverkeer leidt tot veel uitstoot, wat slecht is voor het milieu. De bovengrondse optie is de goedkoopste, maar doet weinig voor de doorstroming. De problemen worden slechts voor korte tijd opgelost. De ondergrondse opties zullen de doorstroming en veiligheid wel verbeteren. Hoewel ondertunneling een architectonisch hoogstandje is, komen de dorpsbewoners er toch weer bekaaid vanaf. Wonen aan de rand van een betonnen bak is geen pretje. Het is de vlag op een modderschuit. Groen aan de noordkant moet wijken. Bij deze oplossing voor de weggebruikers zijn de lasten voor de bewoners. De verlengde tunnel is de meest voor de hand liggende optie. Hierdoor wordt het dorp weer verbonden. De verlegging van de A9 bij Badhoevedorp naar het oude tracé zorgde voor eenzelfde ontwikkeling: betere leefbaarheid, een schonere, veiliger en groenere woonomgeving. Als dit in Broek in Waterland ook kan worden gerealiseerd, winnen alle partijen, ook al zal het er sowieso drukker worden. Bewoners zullen enkele jaren in een bouwput zitten. Zij zullen dit minder erg

vinden als zij daar ook de vruchten van plukken. De kosten zijn aanzienlijk en het geld hiervoor vinden, zal een opgave zijn. Het voordeel van de dure variant is dat als deze er eenmaal ligt de discussie de rest van de eeuw niet meer gevoerd hoeft te worden. Het spreekwoord 'penny wise, pound foolish' is van toepassing, of in het Nederlands: goedkoop is duurkoop.

De heer **Deen** (PVV) stelt dat de co-creatie een groot compliment verdient. Dorpsraad en provincie zijn in dit hele proces samen opgetrokken met als resultaat de breed gedragen uitkomst van deze studie. Het hoogtepunt van de getoonde bevlogenheid en betrokkenheid van de bewoners was het lanceren van de eigen sub-variant. Dat die is meegenomen in de MKBA was een verstandige beslissing van de provincie. Burgerparticipatie zoals het hoort, met burgers die ruimte krijgen en serieus worden genomen. De voorkeur voor de verlengde ondergrondse variant is niet alleen gebaseerd op de doorstroming voor de hele regio die verbetert. Op leefbaarheid scoort deze variant ook beter. De kosten stijgen significant met zo'n 40.000.000 euro ten opzichte van de twee andere ondergrondse varianten. Hoewel de PVV kritisch is op kosten van projecten en programma's vindt de fractie de kostenstijging in dit geval geen onoverkomelijk bezwaar. De mening van de dorpsraad wordt gedeeld dat de toekomstige baten de lasten zullen over treffen. Als het volgende college, met daarin hoogstwaarschijnlijk de PVV, flink schrapt in zinloos stikstofbeleid, klimaatbeleid en diverse subsidies ontstaat ruimte om bij te springen indien nodig en relevant.

De heer **Steeman** (D66), bij interruptie, merkt op dat als wordt geschrapt in de inzet voor stikstof deze tunnel überhaupt niet gebouwd gaat worden.

De heer **Deen** (PVV) verwijst daarvoor naar de volgende Statenperiode.

De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat de voorkeur voor een ondergrondse variant bij deze Staten wel duidelijk is. De variant met de busstroken zal bij de fractie de voorkeur genieten omdat inzetten op ov een belangrijk punt voor de fractie is. Wel voelt de fractie een kleine aarzeling bij de verlengde variant. Het zou mooi zijn als er nog wat meer ruimte zou zijn voor de noodzakelijke vergroting van de leefbaarheid. Voor die 40.000.000 euro zou wat meerwaarde om nog wat extra kwaliteit te creëren het overwegen waard zijn. Het is goed te horen dat de ontwerpen nog niet in beton gegoten zijn.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) verwoordt dat de Dorpsraad volgens zijn memo variant 2 en variant 3 zonder de sub-variant van de verlengde onderdoorgang onacceptabel acht. In deze vergadering wordt nog geen besluit genomen. De bedragen die samenhangen met de diverse varianten zijn in alle gevallen substantieel. De investeringsstrategie van Noord-Holland zal pas na de verkiezingen worden vastgesteld door GS en PS omdat op basis daarvan infrastructurele projecten worden geprioriteerd. Het is aan de nieuwe coalitie aan te geven welke aspecten zij belangrijk vinden. Daar hoort een kostenraming bij. Het gaat hier om een investering voor heel veel jaren. Doe dus het goede voor het dorp en voor de doorstroming en verkeersveiligheid, adviseert het CDA.
De financiële grenzen voor het investeren in mobiliteit zijn bereikt. In het iMPI kan om financiële redenen eigenlijk geen studie meer worden opgenomen, zelfs als de verkeersveiligheid dat eigenlijk wel nodig maakt. Daarom is het goed dat de besluitvorming over de onderdoorgang N247 een plek krijgt bij de coalitieonderhandelingen, na de verkiezingen. Dan kan een integrale afweging worden gemaakt. GS heeft aangegeven dat de adviezen van de stuurgroep en de dorpsraad hierin een plek krijgen. Daarmee wordt recht gedaan aan de brede en zorgvuldige afweging die het proces vraagt. De omvangrijke en langdurige bouwperiode zouden volgens de rapporteurs om een nadere beschouwing vragen. In het eindrapport van de MKBA wordt een bouwtijd van vijf jaar genoemd. GS

geven aan dat er aandacht moet zijn voor het werken in een kwetsbare omgeving. Het CDA vraagt het college om een toelichting.
Ten tweede vraagt de fractie naar de besluitvorming bij de overige partners zoals de vervoerregio, gemeenteraden van Waterland – zojuist was de wethouder te horen – van Edam, Volendam, Purmerend en Amsterdam. Gezien de grote belangen en de grote bedragen die hiermee zijn gemoeid is voor PS van belang hoe zij besluiten.

Mevrouw **Alberts** (SP) stelt dat in het kader van de burgerparticipatie topwerk is geleverd. Het is logisch dat naar de leefbaarheid in Broek in Waterland wordt gekeken. Als over uitbreiding van de woningbouw wordt gedacht, is leefbaarheid een logisch onderwerp. Dan ligt de verlengde ondergrondse variant echt voor de hand. De fractie geeft de variant met de busbaan de voorkeur. Als kritische noot geldt dat dit een ingrijpende maatregel is voor een probleem dat zich voornamelijk tijdens de spits voordoet. Daarbuiten zijn er momenten dat het er doodstil is. In de spits is de tijdwinst twee of drie minuten. De variant waar Broek in Waterland mee is gekomen, is een heel dure. Bovendien is die sterk gericht op autoverkeer. In lijn met de kentering in het denken zou een lightrailvariant of iets dergelijks een plaats moeten krijgen. In plaats van de doorgetrokken Noord-Zuidlijn naar Schiphol was een doortrekking naar het noorden beter geweest.
Inzake de bekostiging leek inspreker Tieman zich neer te leggen bij het niet doorgaan van de verbinding A8/A9. Dat interessante standpunt kan óók worden meegenomen in de collegeonderhandelingen.

De heer **Steeman** (D66) wijst op de gelijkluidende passages over de N247 in de verkiezingsprogramma's van 2019 en 2023, waarbij de leefbaarheid in Broek in Waterland, en de doorstroming op de N247 worden benoemd. Het ov verdient ruim baan en de natuur mag er niet op achteruit gaan. In de laatste vergadering van deze commissie in deze periode ligt er eindelijk een B-stuk ter consultatie voor. Het is voor degenen die tijd en energie hebben gestoken in de co-creatie lastig te zien hoe de politiek het hen nu uit handen neemt. Hopelijk doet de politiek recht aan het harde werk van betrokkenen in de afgelopen jaren.
De financiële perspectieven dwingen de politiek tot harde keuzes. Wat D66 betreft betekent dit vooral inzetten op hoogwaardig en betaalbaar ov. Toch wil D66 zich wel hardmaken voor deze schijnbaar dure investering. De tegenstrijdigheid is een schijnbare. Uit co-creatie is een initiatief ontstaan dat de leefbaarheid in Broek in Waterland verbetert. Het ooit gespleten dorp Broek in Waterland wordt herenigd met behoud van natuur en landschap. Niet door het aanleggen van meer asfalt maar door het verleggen van twee rijstroken ondergronds en het ontvlechten van de busbaan zodat bus en auto elkaar niet hinderen. D66 kiest níet voor meer rijbanen. Deze maatregel dient geen verkapt voorsorteren op een vierbaans snelweg onder het dorp door te worden. Hier dienen afspraken over te worden gemaakt.
Zaken als voertuigverliesuren worden volgens D66 als oneigenlijke argumenten opgevoerd. Als mensen minder tijd nodig hebben voor een reis, reizen ze niet korter, maar verder. Mensen reizen al sinds de jaren zeventig gemiddeld negentig minuten per dag. In die tijd reizen ze steeds verder weg. Voertuigverliesuren zijn slechts relevant in transport en logistiek, maar ook die sectoren zijn gebaat bij blijvende inzet op minder verkeer.
De tijdelijke situatie tijdens de bouw wordt wat D66 betreft zo makkelijk mogelijk gemaakt voor wandelaars, fietsers en ov-reizigers met duurzame manieren van vervoer.
D66 wil een tunnel met twee banen voor auto's en twee banen voor bussen en daar heldere afspraken over maken. Of de verlenging ook helemaal door de provincie moet worden gedragen, is de vraag. Graag een reflectie van de gedeputeerde op de betaalbaarheid en vanuit welke provinciale rol Noord-Holland daaraan zou bijdragen.

De heer **Dessing** (FvD) merkt op dat de bovengrondse variant absoluut niet de voorkeur van de fractie geniet. Van de twee ondergrondse varianten is die met de busbaan de logische. De wisseloptie voor vrachtverkeer op busbaan is interessant. Die sluit men dan niet uit. De 40.000.000 euro extra voor de verlengde onderdoorgang levert volgens de MKBA niets op voor de doorstroming. Het geld wordt dus uitgegeven aan de leefbaarheid. Het is belangrijk voor het dorp, maar ook voor het co-creatieproces: alle effort moet worden beloond. Dan zou die verlengde onderdoorgang een logische optie zijn. De fractie worstelt met die kosten. Het is goed dat dit over de verkiezingen heen wordt getild. Verhoging van de opcenten ziet FvD niet zitten. Dit is immers geen generieke maatregel. Er is enkel winst voor de regio, het dorp en de directe omgeving.
In vervolg op de eerder aan wethouder Scheepstra gestelde vraag wil de fractie van gedeputeerde Olthof weten hoe die de scheiding tussen boven- en ondergronds ziet. Hij raadt de provincie aan toch in gesprek met de gemeente te gaan . De co-creatie verdient dat met elkaar een robuuste oplossing voor die 40.000.000 euro wordt gevonden.

De heer **Terwal** (VVD) merkt op dat een robuuste en toekomstbestendige oplossing voor het bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem voor de VVD altijd uitgangspunt is geweest. Dit vraagt geen lapmiddel, maar een oplossing voor de komende tientallen jaren. Een oplossing kan niet bovengronds worden gevonden. Een historische fout kan nu worden rechtgezet. Gelukkig komt de gedeputeerde ook tot de conclusie dat een bovengrondse oplossing geen robuuste oplossing is voor de doorstroming en bereikbaarheid van de N247. Het is verheugend dat alle drie de varianten van een onderdoorgang maakbaar en inpasbaar zijn.
De VVD vindt dat het ov een aantrekkelijk alternatief moet zijn om de auto te laten staan, niet verplicht maar als men er zelf voor kiest. Cruciaal is dat de bus soepel doorrijdt zodat mensen op tijd op hun bestemming aankomen. Daarom is de fractie voor de ondergrondse variant met twee keer één rijbaan voor auto's en twee keer één busbaan. De busstrookvariant leidt tot hogere baten dan de vluchtstrookvariant.
De keuze tussen de korte en lange variant is een keuze tussen kosten en leefbaarheid. Daarmee is het een keuze tussen het algemeen belang (de belastingbetaler) en het lokaal belang (de dorpsbewoners). De korte variant kost 196.000.000 euro, de lange variant 236.000.000 euro. De lange variant scoort in de MKBA beter op leefbaarheid.
Het is een goede zaak als deze knoop tijdens de snel naderende coalitieonderhandelingen wordt doorgehakt. De VVD staat niet per definitie onwelwillend tegen de lange onderdoorgang, maar vraagt zich af óf dit vraagstuk thuishoort bij de onderhandelingen van een nieuwe coalitie. Graag de reflectie van de gedeputeerde op deze belangenafweging en op het proces om tot een keuze te komen. Ook is de fractie benieuwd welke partners welke bijdrage kunnen leveren.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) noemt dit een mooi voorbeeld van hoe participatie kan werken. De fractie kan zich vinden in de voorkeur van de inwoners, voor wie het in eerste instantie moet functioneren, en kiest dus voor de verlengde ondergrondse variant.

Statenlid **Van der Waart** (GL) geeft aan dat de bovengrondse variant geen verbetering vormt. Niets doen of een route buitenom zijn ook niet acceptabel. De leefomgeving en de barrièrewerking moeten worden aangepakt. Variant 3 met de busbanen geniet de voorkeur boven variant 2, beredeneerd vanuit het vervoer, ook al blijft een aantal bussen bovengronds halteren. Een twee keer tweebaans weg is niet nodig. De verlengde variant is qua beeld en leefbaarheid zonder meer beter. Dit leidt tot een investering in de leefbaarheid van het dorp, tot investeren in ov en het aantrekkelijk

maken van langzaamverkeerroutes. Ook wordt groene ruimte boven op het dek gecreëerd. Een toekomstige extra brug of doorsteek ziet GL ook wel zitten.
De kosten in aanmerking genomen, vindt de fractie het verschil tussen de korte en lange variant minder groot dan gedacht. Dit komt doordat blijkbaar wordt geanticipeerd op de toekomstige Tunnelwet van 2050. Tussen de korte onderdoorgang en de lange onderdoorgang, die een tunnel is, zit een grote kostensprong. Door nu al rekening te houden met die wet, wordt nu ook bij de verkorte onderdoorgang ingezet op twee aparte buizen, vluchtwegen et cetera. Elders in Nederland wordt ervoor gekozen niet op deze wet te anticiperen: 2050 is nog ver weg. Die keuze zou ook hier tot een flinke ruimtebesparing leiden en de bak komt verder van de woningen te liggen. Dat is hier niet als optie gezien, wellicht met redenen. Gekozen kan dan ook worden voor een spitsstrook en daardoor een rijbaan minder. Ook zou GL benieuwd zijn naar een ontwerp voor 50 km/u in de onderdoorgang. De fractie vraagt zich af of er kans is voor optimalisatie. Er wordt een keuze voor lange tijd gemaakt met geld dat er niet is.
Naast de 40.000.000 euro zijn er structurele onderhoudskosten van 1.000.000 euro op jaarbasis. Of dit het waard is in deze tijden van financiële krapte is een lastig te beantwoorden vraag. Van de varianten is de verlengde tunnelbak de beste optie. Een betere besteding dan aan de A8/A9-verbinding.
De vraag is of er nog andere opties zijn en zo niet wat de oplossingen voor financiering zijn.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) stelt dat áls hier iets wordt gedaan het goed moet gebeuren. Daarom is de fractie voor de verlengde tunnelvariant. Een halve tunnel brengt teveel verslechtering voor bewoners. De tunnel dient ruim in de breedte, met een busstrook, en ruim in de hoogte te worden. Zoveel mogelijk verkeer wordt ondergronds gebracht, zodat bovengronds de bewoners van de openbare ruimte kunnen profiteren. Daarom zo min mogelijk asfalt bovengronds. De vergelijking met de Spaarndammertunnel dringt zich op, waar veel openbare ruimte is gewonnen en bewoners bij elkaar zijn gebracht. De plannen zouden wat de fractie betreft allereerst op sociale cohesie getoetst moeten worden.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) kiest voor de toekomstbestendige oplossing en spreekt namens haar fractie de voorkeur uit voor de langere variant met de busbaan. Bij de coalitieonderhandelingen moet ook worden gekeken naar andere opgaves.

*Beantwoording Gedeputeerde Staten in eerste termijn*

Gedeputeerde **Olthof** spreekt namens het college zijn bewondering voor de dorpsraad uit en dankt iedereen die bij dit proces betrokken is geweest en zich heeft ingespannen voor de co-creatie. Bewoners zijn massaal naar de inloopavonden gekomen.
Co-creatie is een mooi proces, maar is niet vrijblijvend. Het heeft veel gevraagd van de mensen die eraan hebben meegewerkt. Degenen die hun nek uitstaken, werden op inloopavonden niet door iedereen positief benaderd. Betrokkenen werden door dorpsgenoten aangesproken, waarbij opmerkingen als 'Hoe kun je dit verzinnen?' klonken. Dat vroeg om een stevige opstelling van de partners.
Wat in 2015 begon als leefbaarheidsvraagstuk is iets geworden dat veel meer behelst. Het gaat over klimaat, milieu, veiligheid en doorstroming. Er ligt een totaalplan waar na de verkiezingen een keuze in gemaakt kan worden.
Van de varianten lijkt de bovengrondse op lange termijn niet houdbaar. Wat ondergronds begon met een enkele rijstrook met een vluchtstrook is uitgemond in twee rijbanen met twee busstroken en een verlengde variant. Na de verkiezingen zal bij de coalitieonderhandeling een afweging van al die

aspecten gemaakt moeten worden, afgezet tegen de kosten. Dan zullen de andere partners aangeven wat ze bereid zijn bij te dragen. Wellicht zijn er ook bij het Rijk mogelijkheden. Die zijn nog niet onderzocht.

Mevrouw **Kuiper** (CDA), bij interruptie, vraagt of bij de start van de stuurgroep een grove financiële toedeling heeft plaatsgevonden.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat dit niet is gebeurd. Mede omdat tijdens het proces al is gesteld dat dit ook bij de partners gaat spelen. De afspraak is dat de provincie voor het ondergrondse deel verantwoordelijk is en de gemeente Waterland voor inrichting, beheer en onderhoud van het bovengrondse deel. Over de detaillering is nog niet gesproken.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de provincie de keuze maakt of dat de stuurgroeppartners ook nog iets te zeggen hebben.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de provincie de keuze maakt, maar de partners vraagt wat de bijdrage gaat worden bij welke variant. Dat gesprek heeft nog niet plaatsgevonden. Ook het geluid van de gemeente en van de dorpsraad wordt meegenomen. De meerwaarde van het proces zit in extra mogelijkheden bij andere financieringsvormen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of de beslissing pas wordt genomen als er duidelijkheid is over de cofinanciering.

Gedeputeerde **Olthof** acht dat waarschijnlijk. Zo niet, dan zou PS vragen wat de andere partners gaan bijdragen. De provincie moet zelf ook weten voor welk deel van de financiering zij gesteld staat. Dat bepaalt welke afweging wordt gemaakt.

Mevrouw **Van Geffen** (NN-H.), bij interruptie, vraagt of de afspraak over de taakverdeling ondergronds-bovengronds al is uitgewerkt.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het bovengrondse grotendeels eigendom en beheer van Waterland wordt, waarbij Waterland zelf gaat over de inrichting. Dat zijn afspraken op hoofdlijnen van jaren geleden die verder moeten worden uitgewerkt. Bovengronds ligt er behalve een opgave voor sociale cohesie ook nog een belangrijke infrastructurele opgave. De investering gaat over leefbaarheid, over klimaat, maar ook over doorstroming. Als dat is gekoppeld aan een woningbouwopgave, zijn er wellicht middelen vanuit BZK te krijgen. Ook is nog niet bekeken of de openbare ruimte zo kan worden benut dat die ook nog wat geld oplevert.

Mevrouw **Kuiper** (CDA), bij interruptie, hoort dat omdat het over ov gaat mogelijk andere financieringsbronnen toegankelijker worden. De ambitie om het ov te versterken, raakt aan meerdere terreinen.

Gedeputeerde **Olthof** heeft willen aangeven dat het toevoegen van woningen aan de noordkant van Broek in Waterland andere financieringsbronnen mogelijk zou kunnen maken.
Hij vervolgt zijn betoog.
Bij de laatste bewonersavond waren de bewoners op voorhand boos omdat die dachten dat alles al was beslist toen zij de korte variant zagen liggen. Het was toen moeilijk hen te overtuigen dat de provincie nog open in het proces zit. Wat er ook gebeurt, het dient zorgvuldig en met kwaliteit te

gebeuren. Mensen die nu vrij uitzicht over de vaart hebben, kijken straks uit op een betonnen bak. In dat soort situaties heeft de provincie een verantwoordelijkheid in te nemen. Over de vraag of dat 40.000.000 euro waard is, gaan de volgende coalitie en de volgende Staten.

De heer **Dessing** (FvD) brengt de financieringsopties ter sprake en vraagt of een scenario denkbaar is waarin de openbare ruimte boven de tunnel verkocht zou kunnen worden om de te kiezen variant te betalen.

Gedeputeerde **Olthof** ziet dat als een gespreksonderwerp met de dorpsraad en met de gemeenteraad van Waterland in een volgende fase van de co-creatie.
Hij vervolgt zijn betoog.
Wat de bouwtijd betreft, geldt dat er weinig bewegingsruimte is. Heel goed moet vooraf worden aangegeven in welke fases wat gebeurt, wat dat betekent voor de doorstroming en voor de leefbaarheid in de omgeving. Het is een complexe opgave in een gebied met een drukke doorstroming. Het proces naar de uiteindelijke keuze toe is hierin even belangrijk als de feitelijke bouw zelf. De impact op de omgeving zal enorm zijn.
Wat de Tunnelwet betreft, is het college uitgegaan van de huidige gangbare situatie. Gekozen kan worden voor versobering. Dat is nu niet gedaan. Bij een verdere detaillering liggen daar wellicht mogelijkheden. De mogelijkheid voor een spitsstrook in het midden is nog niet in detail uitgewerkt. Andere varianten met heel grote verschillen zijn er niet, zoals ook de dorpsraad heeft aangegeven. In de nadere detaillering komt mogelijk nog een aantal varianten voorbij. Daarbij gaat het niet om grote keuzes.
Het proces is zorgvuldig doorlopen. De volgende periode begint met de richting die de nieuwe coalitie op wil gaan. Voordat men bij de Staten komt, is het zaak te horen hoe de andere partners er tegenaan kijken en hoe zij tegenover financiële bijdragen staan en hoe met het bovengrondse en ondergrondse deel wordt omgegaan.

*Tweede termijn commissie*

Statenlid **Van der Waart** (GL) vertrouwt de dorpsraad het maken van een prachtig voorstel voor de sociale cohesie en leefbaarheid toe. Aan de gemeente de oproep te studeren op het verdienmodel. De gedeputeerde wordt gevraagd de opties voor bezuinigingen mee te nemen in de uitwerking voor het vervolg.

De heer **Terwal** (VVD), bij interruptie, vraagt zich af wat hij zich moet voorstellen bij het verdienmodel van het dorpsplein. Veel verder dan een viskraam komt hij niet. Die levert geen 40.000.000 euro op. Woningbouw of bedrijvigheid lijkt er niet mogelijk.

Statenlid **Van der Waart** (GL) meent te weten dat de constructie bebouwing mogelijk maakt, al ziet zij er geen flatgebouwen ontstaan. Ruimte in een dorpscentrum biedt veel kansen voor programmering, zij het met een beperkte verdienmogelijkheid.

*Beantwoording Gedeputeerde Staten in tweede termijn*

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat kan worden gekeken naar bebouwing die past bij het karakter en past bij de ruimte. Grootschalige woningbouw zal dat niet zijn. Hier ligt een grote verantwoordelijkheid voor Waterland zelf. Behalve bekijken welke financieringsvormen mogelijk zijn zal ook moeten worden bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om de kosten te drukken.

De gedeputeerde dankt alle sprekers voor hun bijdragen en de getoonde positieve grondhouding.

De **voorzitter** hoort veel waardering voor het participatie- en co-creatieproces. Het is nu afwachten welke afwegingen een nieuwe coalitie na de verkiezingen zal maken.

### 14.b Bereikbaarheid Waterland

De **voorzitter** verwoordt dat de aanpak van het groot onderhoud aan de provinciale weg N247 tussen Monnickendam en Volendam ten behoeve van betere veiligheid, doorstroming en fietsmobiliteit na uitstel in oktober 2021 nu weer kan worden opgepakt. Tegelijkertijd worden de mogelijkheden onderzocht voor oplossingen op het kruispunt Het Schouw.

De heer **Deen** (PVV) ziet nut en noodzaak van de meeste maatregelen op projectdeel Noord. De door allerlei omstandigheden met bijna 50% opgelopen kosten leiden tot zorgen. Het slim combineren van onderhoud en investeringen is volgens het college efficiënt en duurzaam. De vraag is wat dit aan besparingen oplevert.

Statenlid **Van der Waart** (GL) beschouwt dit als een stuk ter kennisname. Er ligt niet echt een keuze voor. Haar vraag is of deze aanname juist is. De focus bij Het Schouw ligt bij de doorstroming van ov en auto. Daar wil de fractie het aantrekkelijker maken van de fietsroutes aan toevoegen.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vraagt zich, de geschiedenis kennende, af of de aannemer bij een nieuwe aanbesteding weer voor verrassingen met financiële impact komt te staan of dat het bedrag van 32.000.000 nu genoeg is. Daarnaast wordt gevraagd of de omleiding vanaf de A7 bij Purmerend, waardoor er geen vrachtverkeer zwaarder dan 30 ton mag rijden, kan leiden tot meer schade.

De heer **Hollebeek** (PvdD) wijst in aansluiting op GL op de niet aantrekkelijke fietsroute van noord tot zuid, zeker als het waait. Aantrekkelijke fietsroutes beschutten de fietser tegen het langsrazende verkeer en tegen het Hollandse klimaat. De motie Aantrekkelijke Doorfietsroutes wordt in herinnering geroepen. Daar dient bij de inrichting van het noordelijk deel rekening mee gehouden te worden. Om mensen vanuit Edam, Monnickendam en Volendam richting Amsterdam te laten fietsen, moet er nog veel gebeuren.
Bij Het Schouw is het vrij krap. Daar zal ruimte voor de fietser moeten worden gezocht.

De heer **Dessing** (FvD), bij interruptie, vraagt zich af wat met comfortabele fietsroutes wordt bedoeld.

De heer **Hollebeek** (PvdD) legt uit dat het weghalen van bomen en struiken zich wreekt. Op veel provinciale wegen zijn fietsers nu onbeschermd. Een provincie die de ambitie heeft fietsen aantrekkelijker te maken, dient de routes aantrekkelijk te maken.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt dat de noodzaak voor snelle uitvoering voldoende is onderbouwd. Dit is nu slechts een B-stuk. Het is logisch dat pas nadat de definitieve bijdrage van de vervoerregio Amsterdam bekend is, de kredietwijziging à 17.000.000 euro aan PS wordt voorgelegd. De vraag is waarom de start van de nieuwe aanbesteding niet is aangehouden tot dat moment.

De heer **Steeman** (D66) beschouwt dit als een technisch B-stuk. Hoewel dit om veel geld gaat en de financiële perspectieven somber zijn, heeft het geen pas dit hele traject niet af te maken. Het is een half afgemaakt project. D66 sluit zich aan bij de aandacht voor de fietser en vraagt aandacht voor de overige modaliteiten tijdens de werkzaamheden.

Mevrouw **Alberts** (SP) sluit zich aan bij de bijdragen van GroenLinks, Partij voor de Dieren en D66.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt over het projectdeel Noord waar de afstemming met de vervoerregio Amsterdam nog op hangt en wat er gebeurt als de gewenste bijdrage niet komt.
Bij het projectdeel Zuid wacht verdere voorbereiding op vervolg, zodra helderheid is over knooppunt het Schouw. Graag meer duiding over wanneer deze helderheid wordt verkregen.
Spreker dankt aan het slot van zijn laatste bijdrage in deze commissie de voorzitter en plaatsvervangend voorzitter, de geweldige ondersteuning van de commissieadviseur, hij dankt de gedeputeerde voor zijn heldere en eerlijke beantwoording, de ambtelijke ondersteuning, de commissieleden en benoemt de prettige debatten met de leden Steeman en Hollebeek.

De **voorzitter** vraagt anderen die beschouwende gedachten willen delen dit aan het slot van de vergadering te doen.

De heer **Jensen** (JA21) is net als anderen onprettig verrast door de kostenstijging. Een dure vergissing. Er is nog krediet over voor een doorstart. Gevraagd wordt of de gedeputeerde in gesprek gaat met andere partijen dan alleen de vervoersregio en of er een plan B is.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) vindt de prioritering – eerst fiets, dan bus, dan auto – jammer. Het is storend dat elke mogelijkheid wordt aangegrepen om de auto achteraan te zetten

Mevrouw **Abdi** (PvdA) stelt veiligheid, fietsmobiliteit en doorstroming voorop. De aandacht voor de fietser is belangrijk.

*Beantwoording Gedeputeerde Staten in eerste termijn:*

Gedeputeerde **Olthof** erkent dat dit niet het zwaarste agendapunt van deze commissie is. Wel is indertijd bewust de keuze gemaakt om pas op de plaats te maken en terug te gaan naar de tekentafel. Toen vanavond de onderdoorgang Broek in Waterland op de agenda stond, hield de gedeputeerde er rekening mee dat PS zou vragen hoe het met de rest zat. Dit is om PS te melden waar men staat. Er is krediet voor het geheel, maar het noordelijk deel wil GS zo snel mogelijk afronden. Dat gaat om het absoluut noodzakelijke groot onderhoud, maar ook om verbreding van de fietspaden. Het gaat hier om een besparing van 30%. Substantiële bedragen dus. Door het nu niet te doen, zou men een kans laten liggen.
Op vragen over de A7 meldt de gedeputeerde heet van de naald – een SMS die net binnenkomt – dat de omleiding eind maart wordt opgeheven.
Investeren in de fiets is niet om de auto achter te stellen. Er wordt juist in infrastructuur geïnvesteerd. Aan de Schouw-kant wordt getracht de kruisingen ongelijkvloers te maken zodat iedereen kan doorrijden.
De aanbesteding wordt gedaan onder voorbehoud van een definitieve kredietaanvraag. Dan is ook de bijdrage van VRA bekend. Als de VRA niet bijdraagt, zal de provincie de kosten zelf moeten dragen. Het is zaak het programma in stand te houden. Daar heeft het VRA mee ingestemd. Het gaat nu om de exacte bijdrage voor het noordelijk deel. Het is de provincie die heeft geknipt.

Wat er met Zuid gebeurt, is afhankelijk van de studie bij Het Schouw. Daar worden de alternatieven nadrukkelijk bekeken.

De heer **Terwal** (VVD), bij interruptie, begrijpt dat een bestuurder niet op een datum wil worden vastgepind, maar vindt dat de gedeputeerde wel heel erg een open einde voorspiegelt. Hij vraagt om een iets nauwkeuriger tijdsaanduiding.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat wordt aangestuurd op in de loop van 2023.
Hij vervolgt zijn beantwoording.
Er zijn geen andere partijen voor financiering. Er was al aanbesteed en men stond aan de vooravond van uitvoering toen het uitstel zich voordeed. De toen geldende financiële verdeelstaat geldt nu weer. Dit blijft tussen VRA en Noord-Holland. Bij het hervatten van het Noord-deel is gekeken wat er weggelaten kon worden. De gevonden besparingsmogelijkheid van circa 100.000 euro woog niet op tegen het kwaliteitsverlies.

Vooruitlopend op een eventuele beschouwing door commissieleden bedankt de gedeputeerde deze commissie voor de fijne samenwerking voor de inhoudelijke goede en soms scherpe debatten. Medewerkers en organisatie worden bedankt voor hun goede werk.

**Ingelaste rondvraag**

De heer **Steeman** (D66) stelt een vraag naar aanleiding van een publicatie vandaag in het Haarlems Dagblad dat duinonderhoudsorganisatie PWN het fietspad bij Bloemendaal tussen strandopgangen Kattendel en Parnassia wil opgeven en niet langer vrij van zand wil houden. Na acties van de Fietsersbond en raadsleden van Bloemendaal heeft de gemeente in een eerder stadium de toezegging van PWN gekregen dat het historische fietspad, dat een grote rol speelt voor de inwoners van Bloemendaal in stand gehouden zou worden. De vraag aan de gedeputeerde is of het college op de hoogte is van dit voornemen. Zo ja, of het college het belang van dit fietspad onderschrijft voor bewoners van Bloemendaal en rustzoekers op het strand en of het college vindt dat PWN een eerdere belofte naast zich neer kan leggen.

Gedeputeerde **Olthof** is niet op de hoogte van het standpunt van PWN en weet ook niet of het artikel klopt. Hij zegt toe dit na te vragen.

**Reflectie op afgelopen commissieperiode**

De heer **Carton** (PvdA) geeft aan dat hij als vervanger pas laat in de commissie terechtkwam. Hij heeft het werk erg fijn gevonden en gaat het missen en bedankt de commissieleden, voorzitters, griffie en ambtelijke ondersteuning.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) zal na deze 'grande finale' niet meer ten tonele verschijnen in deze fijne commissie, die mede zo aangenaam was doordat de gedeputeerde zo open is. Met een goede mix van inhoud en een grap op zijn tijd werd de perfecte balans gevonden. Dank ook aan de fantastische ondersteuning vanuit de griffie en aan de voorzitters.

Gedeputeerde **Olthof** heeft nog een verheldering: de A7 gaat nog niet open voor het zwaardere verkeer, omdat de kunstwerken op deze route slechter zijn wordt er voorlopig een andere omleiding gekozen.

## 15. Sluiting

De **voorzitter** bedankt de commissieleden, de griffie, de notulisten, de mensen die de klok bedienen en de techniek, en sluit de vergadering om 22.05 uur.

Provincie Noord-Holland

# Lijst Moties commissie Ruimte 11-09-2023

| Onderwerp | Inhoud | Nummer | Status | Fractie | Portefeuillehouder | Datum PS | Stand van zaken GS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid. | PS verzoekt het college om: - de exploitant te informeren over dit besluit en de overeenkomst met betrekking tot reclame uitingen met producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten aan te passen in lijn met dit besluit. | M256-2022 | Aangenomen | PvdA, GroenLinks. | Olthof, J. | 19-12-2022 | 05-06-2023 Door de uitvoerder van het contract voor reclame-uitingen (OFN) is bezwaar gemaakt tegen deze motie. GS hebben op 5 april 2023 naar de uitvoerder (OFN) gereageerd. PS zijn hierover per brief geïnformeerd (ingekomen stukken april 2023). Deze stukken worden geagendeerd |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | voor een commissie zodra de nieuwe commissies gevormd zijn. Het voornemen is om bij de ingang van het nieuwe contract per 1 januari 2024 de wijziging door te voeren. 21-04-2023: uit besluitenlijst GS 4-4-2023: Op 19 december 2022 is Motie 256-2022 aangenomen waarin staat dat de |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees, of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Onze exploitant van de bushaltevoorzieningen OFN is op de hoogte gebracht van de aangenomen motie en de voorgenomen wijziging in de lopende overeenkomst. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | De exploitant heeft als reactie op de aangenomen motie op 19 januari 2023 een bezwaarbrief aan GS verstuurd. Besluit GS: 1. Te reageren op het bezwaar dat contractant OFN maakt in reactie op motie 256-2022 middels bijgevoegde brief 2. PS hierover te informeren middels brief. 25-01-2023: Het besluit is |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | doorgegeven aan de exploitant. In de media is veel aandacht geweest voor deze motie. In januari zijn aanvullende Statenvragen (3) gesteld. Er is een afspraak gemaakt met de exploitant om de gevolgen van Motie te bespreken (30/01). De exploitant en haar onderaannemer hebben een brief met bezwaren |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | gestuurd aan GS (19/01). Er is een juridische toets uitgezet, welke wordt meegenomen in het gesprek met de exploitant op 30/01. |
| Motie Een veiligere rijksweg N9 | PS verzoeken GS: - Zowel bij Rijkswaterstaat als het Rijk aan te dringen op infrastructurele maatregelen die daadwerkelijk een grote bijdragen leveren aan het terugdringen van het aantal | M192-2022 | Aangenomen | CDA, VVD, JA21 | Olthof, J. | 14-11-2022 | 05-06-2023 Zowel bij het Rijk (ministerie en kamerleden) als bij Rijkswaterstaat wordt bestuurlijk, ambtelijk en via public affairs continu aangedrongen op infrastructurele |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | verkeersongevallen op de N9 en hierbij aan te geven dat zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten van Noord-Holland het Rijk verzoeken om de uitkomsten van de motie De Pater-Postma en Dijkstra een verder inhoudelijk vervolg te geven. | | | | | | maatregelen die daadwerkelijk een grote bijdragen leveren aan de verkeersveiligheid op de N9.<br>19-01-2023<br>Een bestuurlijk overleg wordt voorbereid om de inhoud van de motie met het ministerie te bespreken.<br>De Tweede Kamer heeft op 28 november een nieuwe motie aangenomen aangaande de N9, mede op aandringen van |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | de provincie. Hierin verzoekt de Kamer het kabinet in samenwerking met de provincie Noord-Holland te bezien welke stappen er gezet kunnen worden om de N9 veiliger te maken en de Kamer uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023 over de voorgenomen acties te informeren. Hierover vindt ambtelijk overleg plaats met het |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | ministerie en wordt een bestuurlijk overleg voorbereid. Tevens zijn wij ambtelijk in gesprek met Rijkwaterstaat en de regiogemeenten over de uitvoering van kleine maatregelen op de N9 door Rijkswaterstaat. |
| Motie Input boeren en tuinders bij Omgevingsverordening | PS Verzoeken het college van GS om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van | M126-2022 | Aangenomen | GroenLinks, PvdD, PvdA | Rommel, E. | 04-07-2022 | 05-06-2023 Een brief aan PS over afdoening van de motie volgt begin juni. 16-06-2023: |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | boeren en tuinders te consulteren als de provincie input zoekt voor wijzigingen die doorgevoerd gaan worden in de omgevingsverordening | | | | | | uit GS-besluitenlijst d.d. 13-06-2023: Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | hoe invulling is gegeven aan deze motie. Besluit GS: 1. De brief aan Provinciale Staten te verzenden 2. Provinciale Staten te verzoeken motie M126-2022 als afgedaan te beschouwen. 24-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 Geen wijzigingen 22-08-2022 Bij de volgende actualisatie van de |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Omgevingsverordening zullen wij de verschillende landbouworganisaties betrekken. |
| Motie Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB) | PS verzoeken GS: - pilots Verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing uit te voeren in diverse woonregio's, gericht op de huisvesting van plattelandsouderen, plattelandsjongeren of vormen van begeleid wonen. | M53-2022 | Aangenomen | PvdD, SP | Rommel, E. | 23-05-2022 | 05-06-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart. De verwachting is dat de uitkomsten van het onderzoek |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | in de tweede helft van 2023 aan PS kunnen worden voorgelegd. 20-01-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart. 25-10-2022 Geen wijzigingen. 22-8-2022 De motie Meerdere pilots verruiming |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB) wordt uitgevoerd op basis van de resultaten van het onderzoek “Burgerwoning en in het landelijkgebied ” dat de provincie laat uitvoeren. De resultaten zijn in het eerste kwartaal 2023 te verwachten. |
| Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardproce dure bij grote | PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) | M37-2022 | Aangenomen | VVD, CDA, PvdA, D66, JA21 | Olthof, J. | 07-03-2022 | 05-06-2023 In september 2022 is een tussenevaluatie van vijf lopende bouwteams |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| infrastructurele projecten | de opgedane ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen - Bij positieve resultaten de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om | | | | | | gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). PS zullen uiterlijk in het derde kwartaal van 2023 per brief geïnformeerd worden over de uitkomst van deze tussenevaluatie. De motie zal worden afgedaan na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg), voorzien in 2025. 24-01- |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen. | | | | | | 2023 Geen wijzigingen 18-10-22 Geen wijzigingen. 11-8-2022 In september 2022 is een tussenevaluatie van 5 lopende bouwteams gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). De verwachting is dat de resultaten van deze tussenevaluatie begin 2023 met PS kunnen |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | worden gedeeld. 1-6-2022 Bouwteamfase wordt Q2 2022 afgerond waarnaar evaluatie wordt gemaakt en in Q4 2022 aan PS teruggekoppeld wordt. |
| Motie: 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast' | PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de | M7-2022 | Aangenomen | JA21, Liberaal NH, 50PLUS/PvdO, VVD | Olthof, J. | 31-01-2022 | 05-06-2023 Geen wijzigingen 24-01-2023 Geen wijzigingen. 24-10-2022 Geen wijzigingen. 09-08-2022 Motie betreft een voorstel |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting door de aanleg van de A8-A9 te beperken • Initiatieven van bewoners inzake innovatieve oplossingen inzake luchtkwaliteit en geluidsbelasting mee te nemen. | | | | | | dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerking sfase van de Verbinding A8-A9 te starten. 19-04-2022 (idem als volgende actualisatie) |
| Motie bij de begroting jongerenperspe | PS verzoekt het college: • Om in gesprek te gaan met de | M216-2021 | Aangenomen | PvdA, CDA, SP, PvdD, DENK | Olthof, J. | 08-11-2021 | 05-06-2023 De scholierenchallenges hebben |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ctief op bereikbaarheid | jongeren van de NJR jongerendag over mobiliteit • Om de uitkomsten van de NJR jongerendag mee te nemen in het mobiliteitsbeleid voor zover het past binnen het budget en de ambities van provincie Noord-Holland. | | | | | | inmiddels plaatsgevonden. Binnenkort volgt een afdoeningsvoorstel. 19-01-2023 Geen wijzigingen 31-10-2022 Aan deze motie is deels uitvoering gegeven. De provincie heeft gesproken met het bestuur van de NJR. Van het debat op de NJR jongerendag is een transcript gemaakt dat met de provincie is gedeeld. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Helaas stond hier geen directe informatie in over het jongerenperspectief op bereikbaarheid. Aangezien het bestuur geen contactgegevens van de deelnemers beschikbaar heeft, kunnen wij deze jongeren niet alsnog bevragen. Het jongerenperspectief op bereikbaarheid wordt nu op een andere manier |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | gezocht. Voor het komende schooljaar is door de provincie op twee middelbare scholen in Noord-Holland een scholieren challenge gepland, waarbij mobiliteitsvraagstukken centraal staan. De lessen hieruit worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het provinciaal mobiliteitsbeleid. Zodra de scholieren |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | challenge heeft plaatsgevonden en de resultaten bekend zijn, volgt een afdoeningsvoorstel voor deze motie. Dit is naar verwachting in Q2 2023. 07-09-2022 Aan deze motie wordt uitvoering gegeven. De provincie heeft gesproken met het bestuur van de NJR. Van het debat op de NJR jongerendag is een transcript |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | gemaakt dat met de provincie is gedeeld. Helaas stond hier geen directe informatie in over het jongerenperspectief op bereikbaarheid. Aangezien het bestuur geen contactgegevens van de deelnemers beschikbaar heeft, kunnen wij deze jongeren niet alsnog bevragen. Het jongerenperspectief op |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | bereikbaarheid wordt nu op een andere manier gezocht. Voor het komende schooljaar is door de provincie op twee middelbare scholen in Noord-Holland een scholieren challenge gepland, waarbij mobiliteitsvraagstukken centraal staan. De lessen hieruit worden meegenomen bij de verdere uitwerking van |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | het provinciaal mobiliteitsbeleid. Nadat de challenges hebben plaatsgevonden, worden Provinciale Staten hierover geïnformeerd (medio 2023).<br>19-04-2022<br>De provincie is in gesprek met het bestuur van de NJR. De jongeren die deelnamen aan het debat over mobiliteit op 10 november 2021 komen uit verschillende delen van de |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | provincie en het bestuur heeft hun contactgegevens helaas niet beschikbaar. Van het debat is wel een transcript gemaakt dat met de provincie wordt gedeeld zodra de NJR deze beschikbaar heeft. Vervolgens wordt gekeken of op basis van dit transcript contact kan worden gelegd met de debaters en/of dat er lessen |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | uit het debat getrokken kunnen worden voor het provinciaal mobiliteitsbelei d. 11-01-2022 Er is contact gezocht met de Nationale Jeugdraad over de mobiliteitsoplo ssingen die zijn opgehaald tijdens de NJR jongerendag. De inhoudelijke gesprekken over deze oplossingen en hoe ze meegenomen kunnen worden |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | in het provinciale mobiliteitsbeleid moeten nog plaatsvinden. |
| Motie Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten | PS Verzoekt Gedeputeerde Staten: - Provinciale Staten op de hoogte te houden van de ervaringen en lessons learned van de pilot PlasticRoad in het fietspad bij de N247 - Bij (tussentijdse) positieve resultaten te onderzoeken of een verdere uitrol van genoemd | M167-2021 | Aangenomen | VVD, D66, PvdA | Olthof, J. | 13-09-2021 | 05-06-2023 De pilot PlasticRoad is meegenomen in het projectdeel N247 Noord. Het onderzoek naar de grondgesteldheid vergt iets meer tijd dan voorzien. Op basis van de huidige planning zal medio 2024 de uitvoering starten. De oplevering |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | concept in de provinciale infrastructuur haalbaar en betaalbaar is | | | | | | wordt begin 2026 voorzien. 24-01-2023 De stand van deze motie is dat dit meegenomen wordt bij de doorstart van het projectdeel N247 Noord. 24-10-2022 Er wordt gewerkt aan de snelle doorstart van N247-Noord, waarin de PlasticRoad in het fietspad is voorzien. Op basis van de planning zal begin 2024 de uitvoering starten van het |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | noordelijk projectdeel inclusief de pilot Plasticroad in het fietspad. Oplevering wordt voorzien in 2025. 15-08-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. Op basis van de laatste planning zal in 2024 de uitvoering starten van het |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | noordelijk projectdeel inclusief de pilot Plasticroad in het fietspad. 20-04-2022 (idem als volgende actualisatie) 11-01-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De gewijzigde aanpak van het totale project N247 wordt |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | naar verwachting in het eerste kwartaal 2022 gepresenteerd. Dan is ook meer duiding te geven over de uitvoering van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247. 28-10-2021 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De aanleg zal meegenomen |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | worden in de herziene projectplanning N247 en wordt niet meer in 2022 verwacht. |
| Motie Behoud loketfunctie o.a. op stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum | PS verzoekt het college: (Eventueel samen met GS-en van andere provincies) met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations | M4-2021 | Aangenomen | PvdA, SP, DENK, VVD, CU, JA21, PVV | Olthof, J. | 01-02-2021 | 05-06-2023 Er is bestuurlijk overleg geweest waarbij NS heeft aangegeven dat de loketten niet meer behouden kunnen worden. NS heeft op verzoek van gemeenten en provincie beloofd op zoek te gaan |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. | | | | | | naar andere manieren om service aan de reizigers te kunnen bieden. Onlangs is op station Alkmaar hiervoor een pilot opgestart. De motie kan worden afgedaan. 19-01-2023 NS heeft eerder in een bestuurlijk overleg afgesproken op zoek te gaan naar creatieve/alter natieve oplossingen voor het verdwijnen van |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | de publieksbalies. Er loopt nu een pilot op station Alkmaar waarbij reizigers via een videoscherm NS-medewerkers vragen kunnen stellen. De resultaten van deze proef worden medio februari 2023 verwacht en bepaalt ook of deze proef verder wordt uitgerold. De resultaten willen we graag afwachten, |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | omdat dit relevant is voor beantwoording en daarmee het kunnen afdoen van de motie.<br>31-10-2022<br>NS heeft in een bestuurlijk overleg met de wethouders van Alkmaar, Hoorn en gedeputeerde Olthof aangegeven nog op zoek te willen gaan naar andere oplossingen nu de servicebalies op de stations van Alkmaar, Hoorn en |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Hilversum verdwijnen. Het idee is nu om als proef een digitaal scherm te plaatsen op station Alkmaar. Mensen die vragen hebben over de dienstregeling , kunnen via aanraking van het scherm in contact komen met een medewerker van NS. Bij succes van de proef zal deze worden uitgebreid naar de andere |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | stations. 18-08-2022 Er heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de wethouders van Alkmaar, Hoorn en NS. Gedeputeerde Olthof was hier ook bij aanwezig. We hebben daar ons ongenoegen nogmaals geuit over het sluiten van de servicebalies en met name over de wijze waarop dit is gecommunicee |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | rd door NS. NS heeft aangegeven dat het besluit definitief is. Het kan niet meer worden teruggedraaid. Vervolgens hebben bestuurders er op aangedrongen of er nog ruimte is om te zoeken naar creatieve oplossingen (i.e. een servicebalie onderbrengen bij bijvoorbeeld de plaatselijke bloemist). NS heeft, na intern |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | beraad, toegezegd hierover met ons de komende tijd het gesprek aan te gaan.<br>17-03-2022 (idem als volgende actualisatie)<br>11-01-2022 De Raad van Bestuur van NS heeft begin januari definitief een besluit genomen over het serviceaanbod op de stations. Voor de stations Alkmaar, |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Hoorn en Hilversum betekent dit concreet dat de informatiebalie en de servicemedewerkers die normaliter op het station of perron aanwezig zijn, verdwijnen. De Ondernemingsraad van NS wordt de komende maand nog in de gelegenheid gesteld om beroep aan te tekenen tegen dit besluit. De implementatie van de plannen |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | zal naar verwachting in februari van start gaan. Gedeputeerde Olthof heeft begin 2022 een gesprek gehad met de Regiodirecteur van de NS. Er wordt binnen de NS, op verzoek van gemeenten en provincie, bekeken wat er nog mogelijk is qua aanvullende oplossingen tijdens de implementatie (bijv. specifieke oplossingen |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | voor minder-validen, samenwerken met busvervoerder bij het aanbieden van reisinfo etc.). Medio februari zal NS hier meer duidelijkheid over kunnen geven. 03-11-2021 Op 28 oktober 2021 heeft gedeputeerde Olthof met de directie van NS gesproken. Afgesproken is om samen met de gemeente Hoorn en de |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | gemeente Alkmaar op zoek te gaan naar een oplossing voor de tijdelijke sluiting van de servicebalies op stations Hoorn en Alkmaar. 23-06-2021 Er zijn nog gesprekken gaande tussen de Raad van Bestuur van NS en de vakbonden over het behoud van de loketfunctie. Na de zomer wordt er naar verwachting |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | een besluit genomen of de loketfunctie op onder andere de in de motie genoemde stations daadwerkelijk verdwijnt. 17-03-2021 Op 15 april staat een gesprek gepland met Jeroen Olthof en regiodirectie van NS. Dan zal er gesproken worden over de sluiting van de loketten en ook over het voornemen van NS om de functie van procesleider op |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | te heffen op o.a. station Haarlem |
| Optimaal onderhouden snelfietsroutes | PS vragen het college van GS : - een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het fietspad van de toekomst - daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen. | M187-2020 | Aangenomen | D66, GroenLinks, CU, PvdA, PvdD | Olthof, J. | 16-11-2020 | 05-06-2023 Geen wijzigingen 19-01-2023Geen wijzigingen. 18-10-2022 Geen wijzigingen 29-08-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit (zie pag. 12). Deze actie is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt, met als resultaat dat doorfietsroutes |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | afgehandeld worden beschouwd.<br>19-04-2022: (idem als volgende actualisatie)<br>13-01-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is bedoeld de Actieagenda Actieve |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Mobiliteit. 10-11-2021: (idem als volgende actualisatie) 24-08-2021 GS verwachten de gevraagde notitie in Q4-2021 aan te leveren. 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | De strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, die is in de maak. Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend. |
| Varende fietspaden | PS dragen het college van GS op: - de pontveerverbin | M185-2020 | Aangenomen | D66, GroenLinks, CU, PvdA | Olthof, J. | 16-11-2020 | 05-06-2023 Geen wijzigingen 19-01-2023 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | dingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie - te onderzoeken of de pontveerverbindingen die in Provinciaal beheer zijn opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding om continuïteit en frequentie zeker te stellen | | | | | | Geen wijzigingen. 18-10-22 Geen wijzigingen 29-8-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 23 mei door Provinciale Staten is vastgesteld, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: “We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | - of welke andere mogelijkheden er daarvoor zijn - Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen. | | | | | | veerverbinding en die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven." De vraag uit de motie 'of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding', is |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Het onderzoek wordt komende maanden uitgezet. Vanwege ambtelijk capaciteitsgebrek is dat helaas wat later dan eerst gedacht. We verwachten dat we medio 2023 aan Provinciale Staten kunnen terugkoppelen over het onderzoek. 19-04-2022 In de Actieagenda Actieve |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: “We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven.” De vraag uit de motie ‘of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding’, is een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Verwacht wordt dat op zijn |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | vroegst in het vierde kwartaal van 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek.<br>12-01-2022<br>Het onderzoek waar om gevraagd wordt is als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie is geweest, deze zal begin april aan de Staten worden voorgelegd. Verwacht wordt |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 08-11-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen in de concept Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni jl. ter bespreking in de commissie is geweest. Verwacht wordt |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | dat in het vierde kwartaal 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 05-07-2021 Er wordt een onderzoek opgestart. Dit onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B is besproken. Verwacht wordt dat de resultaten van |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | het onderzoek in eind 2021/ begin 2022 aan PS kunnen worden teruggekoppeld 05-04-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan de PS |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | kan worden teruggekoppeld. 07-01-2021 Onderzoek wordt opgestart. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld. |
| Heroverweging Zijpe- en Hazepolder | PS roept het College van Gedeputeerde Staten op: 1. de landschappelijke, cultuurhistorische en in potentie aanwezige | M148-2020 | Aangenomen | PvdA, D66, CU, GroenLinks | Kocken, R. | 22-10-2020 | 20-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | natuurwaarden van de Zijpe- en Hazepolder te betrekken bij een zorgvuldige heroverweging van de begrenzing van de BPL ter plaatse 2. PS te informeren over de uitkomst van deze heroverweging in de Statencommissie RWK | | | | | | uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment wordt nagedacht over de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen worden. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-2022 Er ligt momenteel een plan van aanpak om de komende maanden deze motie af te ronden. Voor het eind van het jaar is er een antwoord naar PS. 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Schagen. Deze zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen nog in een voorfase zit via een faserings- en investeringsstrategie. Inmiddels is de mogelijkheid gevonden om de moties los van de verkenning uit te voeren. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden en het BPL is niet uitwisselbaar. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. Er ligt nu een plan van aanpak klaar waarin de moties in Q1 van 2022 uitgevoerd |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | gaan worden. Zo kunnen vooruitlopend en los van de resultaten van de faserings- en investeringsstrategie (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04-11-2021 Het verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Faserings- en het Investeringstraject Stad Schagen van de Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | laatste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 29-06-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd.<br>22-03-2021<br>De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M115-2020. |
| Weidevogels Zijpe | PS verzoeken het college van GS De Zijpepolder mee te nemen | M115-2020 | Aangenomen | GroenLinks, PvdA | Kocken, R. | 05-10-2020 | 05-06-2023 Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in het verkenningstraject om een integrale afweging te maken tussen de ambities, opgaven en de begrenzing van het BPL in de gemeente Schagen. Daarbij ook recente informatie van lokale en regionale natuurorganisaties te betrekken. | | | | | | wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | wordt nagedacht over de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen worden. Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-2022 Na de verkenning Schagen kunnen de moties afgedaan worden. Hiervoor is reeds een plan |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | van aanpak opgesteld en voor het eind van het jaar is de planning om PS te informeren over de bevindingen.<br>21-04-2022<br>De uitvoering van de motie hangt samen met de discussie over de verkenning van Schagen Oost. Na de meivakantie worden er 2 werksessies gehouden met betrokken partijen waar meningen en |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | informatie met elkaar gedeeld en bediscussieerd gaan worden. Vanuit deze sessies zal een antwoord komen op de moties 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning Schagen. Deze zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen nog in een voorfase zit via een |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | faserings- en investeringsstrategie. Inmiddels is de mogelijkheid gevonden om de moties los van de verkenning uit te voeren. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | en het BPL is niet uitwisselbaar. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. Er ligt nu een plan van aanpak klaar waarin de moties in Q1 van 2022 uitgevoerd gaan worden. Zo kunnen vooruitlopend en los van de resultaten van de faserings- en investeringsstrategie |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld.<br>04-11-2021<br>Het verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investeringstraject Stad Schagen van de Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het laatste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 05-07-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd 22-03-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | van de Zijpepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M148-2020. |

Provincie Noord-Holland

| Onderwerp | Portefeuille houder | Behandeld in | Behandeld in datum | Behandelen in | Inhoud | Stand van zaken |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Eindresultaat Urgentieconferentie en gevolgen voor de Noord-Hollandse OV-concessies | Olthof, J. | Interimcommissie | 26-06-2023 | Ruimte | Om de prijsstijging van 11% te compenseren is een budget van 5 miljoen structureel nodig. Daarom is in een eerder stadium de discussie met de NS en Transdev gestart om beter en ander OV t leveren. Binnenkort vinden gesprekken hierover plaats met gemeentebesturen en na de zomervakantie komt GS hierop terug. | |
| Afdoeningsvoorstel motie 75-2020 | Olthof, J. | M&B | 20-02-2023 | Ruimte | Gedeputeerde Olthof op de vraag van de heer Klein (CU): Ja, u krijgt zo snel mogelijk en ruim van te voren duidelijkheid over eventueel een vaste oeververbinding of anders het alternatief van hoe gaan we om met de pont. Wellicht dit jaar nog. | |
| Aanpak en Monitor investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) | Olthof, J. | M&B | 20-02-2023 | Ruimte | De viewer komt beschikbaar na de verkiezingen als die hier behandeld wordt. Er wordt elke dag nog hard gewerkt om dit instrument zo goed mogelijk beschikbaar te krijgen. | Dit komt terug bij de vaststelling iNHi. |

Provincie Noord-Holland

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mondelinge vragen inzake Opheffen bushalte verzorgingshuis | Olthof, J. | PS | 19-12-2022 | Ruimte | Gedeputeeerde Olthof: Ja, er is een betaalbaar alternatief. Mensen die slecht ter been zijn, kunnen ook de Wmo-taxi bestellen. Daar kunnen ze ook een kaart voor krijgen bij Gooi en Vechtstreek. De kosten van Wmo-taxi's zijn vergelijkbaar met de kosten voor het openbaar vervoer. Ik zal het nog wel met de collega's ook van Gooi en Vechtstreek, met de gemeente, nog eens een keer bespreken om te kijken of dat nog een keer extra onder de aandacht gebracht kan worden. | Beantwoording zal spoedig volgen. |
| Gebiedsgerichte ontheffingen in het kader van de Wet natuurbescherming | Rommel, E. Kocken, R. | RWK | 07-06-2021 | Ruimte | Gedeputeerde Rommel heeft met gemeenten en woningbouwers overlegd over een betere bescherming van specifieke soorten. De eenmalige gebiedsaanpak wordt geëvalueerd en er wordt een monitoringsplan opgesteld. Dit wordt later met PS gedeeld worden. Zodra er meer zicht ontstaat op de afronding van de evaluatie, wordt PS hierover geïnformeerd. | |
| Wensen en bedenkingen | Rommel, E. | RWK | 07-06-2021 | Ruimte | Toegezegd wordt om met gedeputeerde Olthof de wens van de PvdA te bespreken om indien er bruggen over het IJ worden | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Verstedelijkingsstrategie MRA | | | | | aangelegd, ook een OV-rail- of tramverbinding aan te leggen naar dit gebied, evenals de functiewijziging op de Achtersluispolder/Havenstad, mits de randvoorwaarden in acht genomen worden en de nautische en maritieme ruimte in het havengebied geborgd is. | |
| Wensen en bedenkingen Verstedelijkingsstrategie MRA | Rommel, E. | RWK | 07-06-2021 | Ruimte | Toegezegd wordt in het 3e concept van het MRA op de volgende punten aan te passen c.q. duidelijker te maken: - de tekst dat GS niet voornemens is om bedrijventerreinen te verplaatsen voor woningbouw, maar als er plaatsen vrijkomen op bedrijventerreinen door vertrek van bedrijven, deze dan beschikbaar zijn voor andere functies - dat met de tekst over 'regio' en 'MRA' hetzelfde wordt bedoeld, - de relevante tekst over deelname aan het platform Ruimte door Hoogheemraadschap AGV met het oog op de waterbuffering. | GS is geen penvoerder van de Verstedelijkingsstrategie MRA. Bij het 3e concept kan dit terugkomen. |
| Monitoring Aardkundige monumenten | Loggen, C. | PS | 22-10-2020 | Ruimte | Mw. Van Wijnen (GL): Onze motie aardkundige monumenten heeft ook een positief pre advies. Vragen die over waren gebleven uit de commissiebehandeling. Er | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | zijn wat kleine gebiedjes uit die aardkundige monumenten verdwenen. Die zijn niet opgenomen in het BPL en niet in NNN. Dat willen we graag monitoren. Als de toelichting een toezegging kan worden dan trekken we de motie wellicht in. Gedeputeerde Loggen zegt dit toe. | |
| Onderzoek tegengaan verrommeling en verkrotting kassen | Loggen, C. | PS | 22-10-2020 | Ruimte | De VVD vraagt ook hoe Gedeputeerde Staten omgaan met het tegengaan van verrommeling en verkrotting van kassen et cetera, nu de Ruimte-voor-ruimteregeling wordt beperkt. Het is wel wat huiswerk, maar ik zou hier ook een onderzoek naar willen doen. Het is een specifieke problematiek, die op een aantal plekken in de provincie voorkomt. Ik zou daar graag met een onderzoek komen. Hoe kunnen we daar het meest effectief mee omgaan? | |
| Verkenningen discussielocaties | Loggen, C. | RWK | 29-09-2020 | Ruimte | Gedeputeerde Loggen geeft aan dat er voor Castricum, Uitgeest, Wijdemeren en Schagen verkenningen worden gedaan. Zodra die helder zijn, zullen ze ter kennisname met PS worden gedeeld. … Gedeputeerde stelt de volgende afspraak voor. Als uit de verkenning blijkt dat de | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | regels in de Omgevingsverordening goed gevolgd zijn en niet leiden tot een verandering, dan hoeft die discussie zijns inziens niet opnieuw gevoerd te worden. Op het moment dat die wel tot verandering leidt, komt gedeputeerde daar bij PS op terug. De heer Voskuil (PvdA) geeft aan dat de Omgevingsverordening ook voor PS een leerproces is. Hij zou het waarderen als gedeputeerde het vanuit dat perspectief beschouwt. Zou hij er derhalve ook een half A'4tje aan kunnen wijden als er geen wijzigingen zijn, zodat PS zich de termen uit de Omgevingswet en -verordening een beetje eigen kunnen maken? Gedeputeerde Loggen gaat daarmee akkoord, mits PS hem toestaan dat hij dat in geval van geen verandering enkel informatief doet. Ingeval zich wel een verandering voordoet zal gedeputeerde PS actief informeren. Dan ontstaat het gewenste onderscheid. | |

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13045 |
| **Extern Zaak ID** | 2060966 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 4.a |
| **Titel** | Financiën: Tweede begrotingswijziging 2023 (A-agenda alle commissies) |
| **Organisatieonderdeel** | CZ/FIN |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze tweede begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2023.

Provincie Noord-Holland

2023

VOORDRACHT

**Provinciale Staten van Noord-Holland**

**Haarlem, 11 juli 2023**

**Onderwerp: Tweede begrotingswijziging 2023**

**Kenmerk: 2060966/2060984**

**Bijlagen:**

**- Tweede begrotingswijziging 2023**

## 1. Inleiding

Hierbij bieden wij u de Tweede begrotingswijziging 2023 aan. De Tweede begrotingswijziging 2023 is onderdeel van de Noord-Hollandse P&C-cyclus en stelt Provinciale Staten in staat om het budgetrecht uit te oefenen. De P&C-cyclus die bestaat uit de kaderbrief, de begroting, begrotingswijzigingen en de jaarstukken.

In deze begrotingswijziging worden de geraamde inkomsten en uitgaven in de begroting 2023 bijgesteld op basis van een aantal autonome ontwikkelingen en de actuele verwachtingen. Deze begrotingswijziging bevat daarnaast de bijstellingen voor 2023 uit de kaderbrief 2024.

## 2. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

1. De tweede begrotingswijziging 2023 met een positief begrotingsresultaat van € 10,1 miljoen vast te stellen;
2. De bij deze tweede begrotingswijziging gewijzigde mutaties van de begroting 2023 vast te stellen;
3. Het investeringskrediet PNH-Connect op te hogen met € 0,3 miljoen naar € 1,7 miljoen voor de aanschaf van ICT-hardware en deze te dekken uit product 'Materiële overhead CID' binnen het operationele doel overhead;
4. Een reserve voor verleende subsidies m.b.t. "Groene uitweg" in te stellen conform het in deze voordracht opgenomen instellingsbesluit;
5. De gewijzigde lijst met subsidies buiten uitvoeringsregeling vast te stellen.

## 3. Financiële hoofdlijnen

Het Begrotingssaldo van 2023 vóór de tweede begrotingswijziging was € 6,1 miljoen nadelig. Het saldo wordt bij deze begrotingswijziging met € 16,2 miljoen voordelig bijgesteld waarna het begrotingssaldo € 10,1 miljoen voordelig bedraagt. Deze positieve bijstelling wordt voornamelijk veroorzaakt door de ophoging van het provinciefonds. Dit is grotendeels het gevolg van de gestegen loon- en prijsontwikkelingen in de rijksuitgaven. Zie operationeel doel 8.2.1 voor een specificatie van deze ontwikkelingen.

Deze paragraaf heeft als doel om inzicht te geven in de ontwikkelingen die per saldo leiden tot deze positieve bijstelling. In de tabel hieronder worden de oorzaken voor deze bijstelling van het begrotingssaldo weergegeven. Uitgebreidere informatie over de niet begrotingsneutrale wijzigingen is te vinden in de toelichtingen per programma. Deze wijzigingen zijn aangeduid met het kenmerk 'NBN'.

| Omschrijving | Financieel effect op het begrotingsresultaat (x € 1mln.) | Voordelig (V) / Nadelig (N) |
|---|---|---|
| **Begrotingsresultaat na Eerste begrotingswijziging 2023** | **6,1** | **N** |
| | | |
| Kaderbrief 2024 | -5,5 | V |
| | | |
| **Begrotingsresultaat 2023 na Kaderbrief 2024** | **0,6** | **N** |
| | | |
| *Openbaar bestuur:* Vergoeding Statenleden | 0,3 | N |
| *Bereikbaarheid:* Actualisatie van de investeringswerken bij studiefase en verbeter- en uitbreidingsprojecten | -0,9 | V |
| *Bereikbaarheid:* Actualisatie van de investeringswerken bij plan- en realisatiefase infrastructuurprojecten | -1,2 | V |
| *Bereikbaarheid: Actualisatie van de investeringswerken bij het beheren en in stand houden van vaarwegen* | -0,8 | V |
| *Groen: Ophoging budget Wet natuurbescherming* | 0,5 | N |
| *Financiën en Bedrijfsvoering:* Ophoging provinciefonds | -6,4 | V |
| *Financiën en Bedrijfsvoering:* Ophoging dividend | -1,2 | V |
| *Financiën en Bedrijfsvoering: Actualisatie renteresultaat* | 0,5 | N |
| *Financiën en Bedrijfsvoering: Verlaging vennootschapsbelasting* | -1,0 | V |
| *Financiën en Bedrijfsvoering:* Afrekeningsverschillen | -0,9 | V |
| | | |
| **Totaal effect tweede begrotingswijziging** | **-10,7** | **V** |
| | | |
| **Begrotingsresultaat na Tweede begrotingswijziging 2020** | **-10,1** | **V** |

* Een negatief bedrag betekent een positief resultaat

*Begrotingsneutrale wijzigingen*
Begrotingsneutrale wijzigingen zijn mutaties die geen effect hebben op het saldo van de begroting . Ze zijn opgeteld bij elkaar altijd 0. Omdat het totaal aan baten en het totaal aan lasten per programma wel wijzigt, is hierop het budgetrecht van uw Staten van toepassing. Daarom worden deze mutaties hierbij aan u voorgelegd. Het betreft vaak een verschuiving van lasten tussen twee begrotingsprogramma's en bijstellingen van specifieke baten (bijdragen van derden), waar even hoge lasten tegenover staan. Begrotingsneutrale wijzigingen groter dan € 0,1 miljoen zijn toegelicht en worden aangeduid met het kenmerk 'BN'.

*Reserves*
Veel uitgaven van de provincie fluctueren sterk over de jaren en worden gedekt vanuit de bestemmingsreserves. Omdat deze uitgaven gedekt worden vanuit de bestemmingsreserves hebben wijzigingen hierin geen effect hebben op het begrotingssaldo. Op basis van een aantal geactualiseerde lasten, maar ook baten op grond van lagere/hogere verwachte uitgaven in 2023, zijn bij programma 2, 3, 4 en 5 de reserve uitgaven verlaagd/verhoogd. Daarnaast vinden er overhevelingen plaats tussen reserves. De laatste zijn technische mutaties. De belangrijkste verhogingen en verlagingen en mutaties zijn toegelicht in de samenvatting bij de tweede begrotingswijziging. Een nadere toelichting op de mutaties is te vinden bij de programma's.

In deze voordracht beperken wij ons tot een inhoudelijke toelichting op de posten groter dan € 5 mln.. Bij programma 4 wordt € 9 miljoen extra onttrokken ten behoeve van de bijstelling van de verwachte uitgaven voor het project Zaanbrug. Bij programma 5 worden de uitgaven uit de reserve Oostelijke Vechtplassen OVP met € 5,6 miljoen verlaagd in verband met het Programma Natuurnetwerk (PNN) 2024. Dit programma wordt eind 2023 voorgelegd aan de Staten.

Vanuit 4.1.2. reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid wrodt € 11 mln. gestort aan 3.3.2. reserve ontwikkeling Havencomplexen. Dit is voor de samenwerkingsovereenkomst met Den Helder ten behoeve van het creëren van een volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet.

Verder wordt er een bedrag van € 11 miljoen onttrokken aan de 7.1.1 reserve Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds. Dit bedrag wordt toegevoegd aan de 2.1.2 reserve warmtetransitie. Deze overheveling heeft als doel om alle uitgaven voor de energietransitie bij elkaar te houden in één operationeel doel en omdat het programma Economisch herstel en duurzaamheidsfonds (EHDF) eind dit jaar afloopt.

Tot slot wordt er aan de algemene reserve € 23,1 miljoen onttrokken, zijnde het rekeningresultaat, ter dekking van de toegenomen lasten zoals is besloten in de Kaderbrief 2024.

Mutaties in de uitgaven vanuit de reserves, de stortingen in de reserves en de overhevelingen tussen de reserves die geen effect hebben op het begrote resultaat zijn in de toelichting aangeduid met het kenmerk 'RESV'.

*Capaciteitskosten (CAP)*
In deze alinea is de stand van de capaciteitskosten in deze begrotingswijziging toegelicht. De besteding van deze capaciteitskosten is opgesteld op basis van de op dit moment bekende gegevens, zoals vacatures die gedurende het jaar hebben opengestaan of extra inhuur die daarvoor moest worden gedaan. Daarbij is ook beoordeeld naar welke programma's deze capaciteitskosten toegerekend moeten worden. Per saldo hebben de mutaties geen financieel effect op de tweede begrotingswijziging. Wel leidt dit tot verschuivingen tussen programma's. In onderstaande tabel is opgenomen, tot welke verschuiving in de toerekening aan de programma's dit leidt.

| **Ontwikkeling Capaciteitskosten** | **Verschuivingen capaciteitskosten tussen de programma's**<br><br>**(Bedragen x € 1.000)** |
|---|---|
| Programma 1 – Openbaar Bestuur | 36 N |
| Programma 2 – Klimaat en Milieu | 69 N |
| Programma 3 – Ruimte en Water | -288 V |
| Programma 4 – Bereikbaarheid | -1.149 V |
| Programma 5 – Groen | 206 N |
| Programma 6 – Economie, Cultuur en Welzijn | 69 N |
| Programma 7 – Economisch herstel en duurzaamheid | -25 V |
| Programma 8 – Financiën en Bedrijfsvoering | 1.082 N |
| **Totaal effect op saldo** | **0** |

*Capaciteitskosten conform CAO-afspraken*
De CAO-afspraken voor de werknemers van de provincie zijn voor 2023 hoger uitgevallen dan is verwerkt in de Kaderbrief 2023. Daarom zijn de ramingen voor de capaciteitskosten verhoogd. Deze meerkosten zijn in programma 8 geraamd en toegelicht. En zijn in de tweede begrotingswijziging verdeeld over alle begrotingsprogramma's (verwerkt per programma in de "mutaties budgettabel (x 1.000 euro)").

## 4. Ophoging bestaande krediet

In de voordracht bij de Laatste begrotingswijzing 2022 is krediet aangevraagd voor de aanschaf van ICT-hardware voor de netwerkvoorzieningen op de buiten-werklocaties. Zie onderstaand:

**2. Kredietaanvraag netwerkvoorziening buiten-werklocaties**

Ter uitvoering van realisatie van de netwerkvoorziening buiten-werklocaties vragen we het volgende krediet beschikbaar te stellen:

**Investeringskrediet PNH Connect** **€ 1.410.000**
De provincie Noord-Holland maakt naast het hoofdkantoor in Haarlem gebruik van een groot aantal andere locaties. De netwerkvoorzieningen op deze locaties worden geüpdatet. Daarbij vindt ook aanschaf van hardware plaats. De totale projectkosten bedragen € 3,50 miljoen, waarvan € 1,41 miljoen is aan te merken als aanschaf van hardware. De voorzieningen zullen in 2023 in gebruik genomen gaan worden. Voor de aanschaf van de hardware vragen we een krediet aan, waarbij de afschrijvingstermijn op 5 jaar wordt gesteld. De afschrijvingslasten worden gedekt uit het product 'Materiele overhead CID' binnen het operationele doel overhead.

Inmiddels is duidelijk dat dit krediet niet voldoende is. Er dienen additionele componenten en lijnen te worden aangeschaft. Daarom wordt er in deze voordracht voorgesteld om het investeringskrediet op te hogen met € 260.000 naar € 1.670.000. De extra afschrijvingslasten van deze ophoging zullen worden gedekt uit het product 'Materiële overhead CID' binnen het operationele doel overhead.

## 5. Instellingsbesluiten nieuwe reserves ten behoeve van subsidieverlening

*Instellen nieuwe reserves*

In 2023 voorzien wij vooralsnog de verlening van twee subsidies waarop de gewijzigde administratieve verwerking van toepassing is en waarvoor een reserve nodig is om de verwerking conform de vastgestelde uitgangspunten vorm te geven. Het betreft de volgende subsidies:

- Subsidie Project Restauratie en ontsluiting buitenplaats Trompenburgh
- Subsidie Project Entrée Muiden Zuidwest

*Uitgangspunt in het begrotingsformat was dat één operationeel doel maximaal één reserve bevat en dat een reserve is gekoppeld aan één operationeel doel. Reserves voor verleende subsidies en kapitaallastenreserves vormen een uitzondering op de regel dat één operationeel doel maximaal één reserve bevat, omdat het meer financieel technische reserves betreft, waar PS weinig invloed op uit kan oefenen. Deze twee soorten reserves kunnen daarom naast een "gewone" bestemmingsreserve gekoppeld zijn aan een operationeel doel. Een operationeel doel kan daarmee aan maximaal drie reserves (van verschillende soort) gekoppeld zijn.*

*De hierboven opgesomde subsidies zijn gekoppeld aan één operationeel doel, wat leidt tot het instellen van één nieuwe reserve voor deze subsidies. Hieronder zijn de voorgestelde instellingsbesluiten voor deze reserve opgenomen.*

| | |
|---|---|
| | ***Reserve Subsidies Groene Uitweg*** |
| *Functie* | *Doelgericht bestemmingsreserve* |
| *Doel* | *De reserve dient als financiële dekking voor de verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.* |
| *Programma* | ***5. Groen*** |
| *Voeding* | *Voeding vindt plaats vanuit reeds bestaande reserve Groene Uitweg binnen het operationeel doel op basis van het daadwerkelijk verleende bedrag aan subsidies. GS worden geautoriseerd om bij het verlenen van een subsidie waarvoor de last niet geheel in dat boekjaar kan worden genomen het verleende bedrag over te hevelen naar deze reserve.* |
| *Looptijd* | *Onbepaald* |
| *Maximale hoogte* | *De maximale hoogte van de reserve wordt bepaald door het totale bedrag aan verleende subsidies binnen het operationeel doel minus de reeds genomen lasten voor deze subsidies.* |

## 6. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. A.Th.H. van Dijk, voorzitter

mw. M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

**Ontwerpbesluit**

Nr. 2060966/2060984

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 11 juli 2023;

**besluiten**

1. De tweede begrotingswijziging 2023 met een positief begrotingsresultaat van € 10.076.000 vast te stellen;

2. De bij deze tweede begrotingswijziging gewijzigde mutaties van de begroting 2023 vast te stellen;

3. Het investeringskrediet op te hogen met € 260.000, naar € 1.670.000 voor de aanschaf van ICT-hardware en deze te dekken uit product ‘Materiële overhead CID’ binnen het operationele doel overhead vast te stellen;

4. Eén reserve voor verleende subsidies in te stellen conform de in deze voordracht opgenomen instellingsbesluit;

5. De gewijzigde lijst met subsidies buiten uitvoeringsregeling vast te stellen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

# Tweede begrotingswijziging 2023

# Inhoudsopgave


Tweede begrotingswijziging 2023 ..... 1
Inhoudsopgave ..... 2
1 Inleiding en leeswijzer ..... 3
2 Financieel overzicht ..... 4
2.1 Verloop begroting 2023 ..... 4
2.2 Tweede begrotingswijziging in één oogopslag ..... 4
2.3 Samenvatting Tweede begrotingswijziging ..... 5
3 Overzicht per programma ..... 10
Programma 1 Openbaar bestuur ..... 11
Programma 2 Klimaat en Milieu ..... 13
Programma 3 Ruimte en Water ..... 17
Programma 4 Bereikbaarheid ..... 21
Programma 5 Groen ..... 26
Programma 6 Economie, cultuur en welzijn ..... 31
Programma 7 Economisch herstel en duurzaamheid ..... 34
Programma 8 Overzicht Financien en bedrijfsvoering ..... 35
4 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling ..... 40

# 1 Inleiding en leeswijzer

*Inleiding*

Voor u ligt de tweede begrotingswijziging 2023. De tweede begrotingswijziging 2023 is onderdeel van de Noord-Hollandse P&C cyclus die bestaat uit de kaderbrief, de begroting, begrotingswijzigingen en de jaarstukken. In deze tweede begrotingswijziging worden de effecten van de kaderbrief 2024 op de begroting in 2023 verwerkt en worden de geraamde baten en lasten en mutaties in de reserves bijgesteld op basis van recente ontwikkelingen.

*Leeswijzer*

Hoofdstuk 2 bevat het financieel overzicht waarin een samenvatting wordt gegeven van alle financiële ontwikkelingen die zijn opgenomen in deze tweede begrotingswijziging. Hoofdstuk 3 bevat het overzicht van de financiële wijzigingen per begrotingsprogramma. Voor ieder begrotingsprogramma vindt u in dit hoofdstuk de financiële tabel waarop het budgetrecht van uw Staten van toepassing is. De financiële wijzigingen in het programma zijn onder de budgettabel toegelicht per operationeel doel (OD). In hoofdstuk 4 vindt u de voorgestelde wijzigingen op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 2023.

# 2 Financieel overzicht

## 2.1 Verloop begroting 2023

| **Verloop begroting 2023 ( x € 1.000 )** | **Saldo** |
|---|---|
| Begroting 2023 | 1.650 |
| Eerste begrotingswijziging 2023 | 4.459 |
| Kaderbrief 2024 | -5.461 |
| Tweede begrotingswijziging 2023 | -10.723 |
| **Begroting totaal na tweede begrotingswijziging** | **-10.076** |

## 2.2 Tweede begrotingswijziging in één oogopslag

Saldo van lasten en baten per programma (x € 1.000)

| min is voordelig | **Begroot 2023 voor tweede wijziging** | **Tweede begrotings-wijziging**** | **Begroot 2023 na tweede wijziging**** |
|---|---|---|---|
| 1 Openbaar bestuur | 27.399 | 1.119 | 28.518 |
| 2 Klimaat en Milieu | 69.310 | 8.761 | 78.071 |
| 3 Ruimte en Water | 37.518 | 3.027 | 40.545 |
| 4 Bereikbaarheid | 250.085 | 26.306 | 276.392 |
| 5 Groen | 129.846 | 6.443 | 136.289 |
| 6 Economie, cultuur en welzijn | 48.040 | 1.931 | 49.971 |
| 7 Economisch herstel en duurzaamheid | 16.987 | -10 | 16.977 |
| 8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering | -411.690 | -23.328 | -435.018 |
| **Totaal saldo van lasten en baten** | **167.496** | **24.249** | **191.745** |
| Stortingen | 188.864 | 23.275 | 212.139 |
| Onttrekkingen | -350.251 | -63.708 | -413.959 |
| **Totaal mutaties reserves** | **-161.387** | **-40.433** | **-201.820** |
| **Begrotingsresultaat** | **6.109** | **-16.184** | **-10.076** |

* Een negatief bedrag betekent een positief resultaat
** mutaties in de kaderbrief 2024 die betrekking hebben op 2023 zijn in deze tweede begrotingswijziging financieel verwerkt.

## 2.3 Samenvatting Tweede begrotingswijziging

### 2.3.1 Verwerking van ontwikkelingen uit de Kaderbrief 2024

In de kaderbrief zijn een aantal ontwikkelingen en keuzes opgenomen. De bijstellingen zijn totaal € 17,1 mln. In de kaderbrief is voorgesteld om deze bijstellingen te dekken met de inzet van het rekeningsresultaat 2023. Het betreft de volgende wijzigingen die in de door uw Staten vastgestelde kaderbrief zelf zijn weergegeven in hoofdstuk 6.

| **Regel**** | **Financieel kader (x € 1mln.)** | **Voordelig (V) / Nadelig (N)** |
|---|---|---|
| C. Opcenten | -2,4 | V |
| D. Indexeringen | 15,5 | N |
| E. Dividend | -0,4 | V |
| F. Leges | 0,7 | N |
| G. Renteresultaat | 0,2 | N |
| H. Areaaluitbreiding | 0,4 | N |
| I. Faunaschade | 2,5 | N |
| J. Overige technische bijstellingen | -0,8 | V |
| K. Eenmalige uitkering aan werknemers vanwege inflatiecompensatie | 1,4 | N |
| *Totaal bijstellingen Kaderbrief 2024* | *17,1* | *N* |
| *Dekkingsvoorstel kaderbrief: Inzet rekeningsreslutaat 2023* | *-22,6* | |
| **Totaal mutaties kaderbrief** | **-5,5** | **V** |

* Een negatief bedrag betekent een positief resultaat
** De letters verwijzen naar de kaderbrief 2024

### 2.3.2 Niet Begrotingsneutrale wijzigingen. (NBN)

Niet begrotingsneutrale wijzigingen zijn de mutaties in de tweede begrotingswijziging die het begrotingsresultaat beïnvloeden. Het begrotingsresultaat wordt in de tweede begrotingswijziging met € 10,7 mln. voordelig bijgesteld. Het begrotingssaldo wordt bijgesteld na mutaties van € 5,5 mln. negatief (mutaties kaderbrief 2024) naar een saldo van € 10,1 mln. positief na de tweede begrotingswijziging. In de tabel hieronder worden de oorzaken voor deze bijstelling van het begrotingssaldo weergegeven. Uitgebreidere informatie over de niet begrotingsneutrale wijzigingen is te vinden in de toelichtingen per programma. Deze wijzigingen zijn aangeduid met het kenmerk ‘NBN’.

| Omschrijving | Financieel effect op het begrotingsresultaat (x € 1mln.) | Voordelig (V) / Nadelig (N) |
|---|---|---|
| **Begrotingsresultaat na Eerste begrotingswijziging** | **6,1** | **N** |
| | | |
| Verwerken Kaderbrief 2024 | -5,5 | V |
| | | |
| **Begrotingsresultaat 2023 na Kaderbrief 2024** | **0,6** | **N** |
| | | |
| *Openbaar bestuur:* Vergoeding Statenleden | 0,3 | N |
| *Bereikbaarheid:* Actualisatie van de investeringswerken bij studiefase en verbeter- en uitbreidingsprojecten | -0,9 | V |
| *Bereikbaarheid:* Actualisatie van de investeringswerken bij plan- en realisatiefase infrastructuurprojecten | -1,2 | V |
| *Bereikbaarheid: Actualisatie van de investeringswerken bij het beheren en in stand houden van vaarwegen* | -0,8 | V |
| *Groen: Ophoging budget Wet natuurbescherming* | 0,5 | N |
| *Financiën en Bedrijfsvoering:* Ophoging provinciefonds | -6,4 | V |
| *Financiën en Bedrijfsvoering:* Ophoging dividend | -1,2 | V |
| *Financiën en Bedrijfsvoering: Actualisatie renteresultaat* | 0,5 | N |
| *Financiën en Bedrijfsvoering: Verlaging vennootschapsbelasting* | -1,0 | V |
| *Financiën en Bedrijfsvoering:* Afrekeningsverschillen | -0,9 | V |
| | | |
| | | |
| **Totaal effect tweede begrotingswijziging** | **-10,7** | **V** |
| | | |
| **Begrotingsresultaat na Tweede begrotingswijziging 2020** | **-10,1** | **V** |

* Een negatief bedrag betekent een positief resultaat

### 2.3.3 Begrotingsneutrale wijzigingen (BN)

Begrotingsneutrale wijzigingen zijn wijzigingen die geen effect op het saldo van de begroting hebben. Ze zijn opgeteld bij elkaar altijd 0. Omdat het totaal aan baten en het totaal aan lasten per programma wel wijzigt, is hierop het budgetrecht van uw Staten van toepassing. Daarom worden deze mutaties hierbij aan u voorgelegd. Het betreft vaak een verschuiving van lasten tussen twee begrotingsprogramma's en bijstellingen van specifieke baten (bijdragen van derden), waar even hoge lasten tegenover staan. Begrotingsneutrale wijzigingen groter dan € 0,1 miljoen zijn toegelicht en worden aangeduid met het kenmerk ‘BN’.

### 2.3.4 Reserves (RESV)

Veel uitgaven van de provincie fluctueren sterk over de jaren en worden gedekt vanuit de bestemmingsreserves. Omdat deze uitgaven vanuit de bestemmingsreserves worden gedekt, hebben wijzigingen hierin geen effect op het begrotingssaldo. De mutaties die in de uitgaven zijn doorgevoerd, gedekt vanuit de bestemmingsreserves, zijn te vinden in de toelichtingen bij de programma's. Mutaties in de uitgaven vanuit de reserves, de stortingen in de reserves en de overhevelingen tussen de reserves die geen effect hebben op het begrote resultaat zijn in de toelichting aangeduid met het kenmerk 'RESV'. Op basis van een aantal geactualiseerde lasten, maar ook baten op grond van lagere/hogere verwachte uitgaven in 2023, zijn bij programma 2, 3, 4 en 5 de reserve uitgaven verlaagd/verhoogd. Hieronder een overzicht van reserves waarbij de uitgaven boven € 1 miljoen worden verlaagd of verhoogd.

| **Reserve** | **Mutatie uitgaven (x € 1mln.)** | **Verlaagd / Verhoogd** |
|---|---|---|
| 2.1.3 Reserve energietransitie | 3,2 | Verhoogd |
| 3.3.2 Reserve woningbouw | 1,3 | Verlaagd |
| 3.4.2 Reserve meekoppelkansen bij dijkversterkingen | 2,7 | Verhoogd |
| 3.5.3 Reserve waterrecreatie | 2,2 | Verhoogd |
| 4.1.2 Reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden | 9,0 | Verhoogd |
| 5.1.1 Reserve groen: *achterliggende gegevens hierover staan in het PNN 2024 dat eind 2023 aan de staten zal worden voorgelegd* | 4,5 | Verhoogd |
| 5.1.1 Reserve groen | 3,0 | Verlaagd |
| 5.1.2 Reserve groene uitweg | 2,5 | Verhoogd |
| 5.1.3 Reserve oostelijke vechtplassen | 1,4 | Verlaagd |
| 5.1.3 Reserve oostelijke vechtplassen | 5,6 | Verlaagd |
| 5.3.2 Reserve landschap | 1,5 | Verhoogd |
| 5.3.3 Reserve cofinanciering Waddenzee | 2,1 | Verlaagd |

Hieronder een overzicht van overhevelingen en overige reservemutaties:

| **Reservemutaties > € 1 miljoen:** | **Mutatie uitgaven (x € 1mln.)** | |
|---|---|---|
| *Er wordt voor € 11 miljoen vanuit 4.1.2 reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden aan de 3.3.2 reserve ontwikkeling Havencomplexen gestort. Dit is voor de samenwerkingsovereenkomst met Den Helder ten behoeve van het creëren van een volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet.* | *11,0* | *Overheveling* |
| *Er wordt een bedrag van € 11 miljoen onttrokken aan de 7.1.1 reserve Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds. Dit bedrag wordt toegevoegd aan de 2.1.2 reserve warmtetransitie. Deze overheveling heeft als doel om alle uitgaven voor de energietransitie bij elkaar te houden in één operationeel doel en omdat het programma Economisch herstel en duurzaamheidsfonds (EHDF) eind dit jaar afloopt.* | *11,0* | *Overheveling* |
| *Er wordt een bedrag van € 4,6 miljoen minder gestort aan 3.2.5 reserve waardevermindering grond groen. Deze storting komt van 5.1.1 reserve groen. Dus ook een lagere onttrekking bij reserve groen. Dit betreft een afwaardering van aangekochte NNN-gronden in het vorig boekjaar.* | *4,6* | *Overheveling* |
| *De onttrekking vanuit 3.3.2 reserve woningbouw wordt met € 2,1 verminderd en wordt een geen storting gedaan aan 3.3.2 reserve woningbouw subsidies. Dit komt omdat de verwachte subsidie aan de gemeente Amsterdam niet doorgaat. In plaats van een subsidieverlening is besloten dat de provincie zelf een uitvoeringsregeling gaat opstellen en zelf de regie neemt.* | *2,1* | *Overheveling* |
| *Bij 3.4.2 wordt vanuit de reserve meekoppelkansen bij dijkversterking een onttrekking van € 1,2 miljoen gedaan en gestort aan 5.1.1 reserve groen voor een subsidie voor het natuurproject polder IJdoorn.* | *1,2* | *Overheveling* |
| *Bij 4.4.5 wordt een storting aan de reserve groot onderhoud wegen van € 2,5 miljoen gedaan voor de stelpost prijsstijgingen.* | *2,5* | *Storting* |
| *Bij 5.1.1 wordt een bedrag van € 3,9 miljoen opgenomen als uitgaven. Dit heeft betrekking op subsidies PNN. Hierdoor is de onttrekking aan de reserve verleende subsidies PNN hoger.* | *3,9* | *Onttrekking* |
| *Er wordt bij 5.1.1 een nieuwe reserve subsidies groene uitweg ingesteld voor subsidieverlening projecten Trompenburgh en Entrée Muiden West. In deze reserve wordt een storting vanuit 5.1.1 reserve groene uitweg gedaan van € 3,1 miljoen. Uit deze nieuwe reserve wordt vervolgens € 1,2 miljoen onttrokken voor die subsidieverlening.* | *3,1* | *Overheveling* |
| *Bij 6.1.5 wordt een onttrekking van € 1,1 miljoen gedaan vanwege de uitvoeringskosten voor het nationaal strategisch plan en de cofinanciering.* | *1,1* | *Onttrekking* |
| *Bij 8.2.5 wordt aan de algemene reserve een onttrekking gedaan van € 23,1 miljoen voor het dekkingsvoorstel van de kaderbrief 2023.* | *23,1* | *Onttrekking* |

### 2.3.5 Capaciteitskosten (CAP)

In deze alinea is de stand van de capaciteitskosten in deze begrotingswijziging toegelicht. De besteding van deze capaciteitskosten is opgesteld op basis van de op dit moment bekende gegevens, zoals vacatures die gedurende het jaar hebben opengestaan of extra inhuur die daarvoor moest worden gedaan. Daarbij is ook beoordeeld, naar welke programma's deze capaciteitskosten toegerekend moeten worden. Per saldo hebben de mutaties geen financieel effect op de tweede begrotingswijziging. Wel leidt dit tot verschuivingen tussen programma's. In onderstaande tabel is opgenomen tot welke verschuiving in de toerekening aan de programma's dit leidt.

| **Ontwikkeling Capaciteitskosten** | **Verschuivingen capaciteitskosten tussen de programma's**<br><br>**(Bedragen x € 1.000)** |
|---|---|
| Programma 1 – Openbaar Bestuur | 36 N |
| Programma 2 – Klimaat en Milieu | 69 N |
| Programma 3 – Ruimte en Water | -288 V |
| Programma 4 – Bereikbaarheid | -1.149 V |
| Programma 5 – Groen | 206 N |
| Programma 6 – Economie, Cultuur en Welzijn | 69 N |
| Programma 7 – Economisch herstel en duurzaamheid | -25 V |
| Programma 8 – Financiën en Bedrijfsvoering | 1.082 N |
| **Totaal effect op saldo** | **0** |

# 3 Overzicht per programma

# Programma 1 Openbaar bestuur

**Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)**

| | | Begroot 2023 voor tweede wijziging | Tweede begrotings-wijziging | Begroot 2023 na tweede wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 27.458 | 1.128 | 28.586 |
| | Baten | 59 | 9 | 68 |
| | Saldo van baten en lasten | 27.399 | 1.119 | 28.518 |
| | Stortingen | | | |
| 1.4.2 | Resv. Cofinanciering Europese projecten | 3.043 | 0 | 3.043 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 1.4.2 | Resv. Cofinanciering Europese projecten | -4.012 | 0 | -4.012 |
| | Totaal mutaties reserves | -969 | 0 | -969 |
| | Programma Resultaat | 26.430 | 1.119 | 27.549 |

## 1.1.1Functioneren van Provinciale Staten faciliteren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | <u>Bijdrage randstedelijke Rekenkamer</u><br>De vier PS - en (Flevoland, Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland) hebben in het najaar van 2022 het statenvoorstel Naar een toekomstbestendige Randstedelijke Rekenkamer aangenomen. Daarmee is besloten tot het structureel verhogen van de bijdrage aan de Randstedelijke Rekenkamer met een totaalbedrag van € 250.000 (inclusief BTW per 1 januari 2023). Voor Noord-Holland leidt deze ontwikkeling tot een structurele verhoging van de bijdrage aan de Rekenkamer met € 70.000. Daarnaast leidt de indexatie van de bijdrage aan de Rekenkamer tot een verhoging van € 25.000. | Lasten | 95 N |
| NBN | <u>Vergoeding Statenleden</u><br>In 2023 heeft het Rijk besloten de vergoeding voor Statenleden te verhogen. Bij de vergoeding voor Statenleden wordt met deze verhoging aangesloten bij de vergoeding die raadsleden in gemeenten van 100.001-150.000 inwoners ontvangen.<br>(€ 1895,- euro). | Lasten | 311 N |
| NBN | <u>Kosten controle jaarrekening</u><br>In 2022 zijn de accountantsdiensten opnieuw aanbesteed. De kosten voor de jaarrekening controle vallen circa € 50.000 hoger uit dan voorheen. De oorzaak hiervoor is de toenemende complexiteit van de controlewerkzaamheden (met name de toename van het aantal SISA rekeningen) en prijsindexatie door algemene inflatie. | Lasten | 50 N |
| BN | PS hebben besloten om het restant van de fractievergoedingen uit 2022, zijnde 158.000, te doneren aan Giro 555 voor de noodhulp aan slachtoffers van de aardbeving in Turkije en Syrië. Deze uitgave in 2023 is neutraal met de onttrekking aan de algemene reserve waar het restant van de fractievergoedingen uit 2022 uit wordt onttrokken. Zie ook OD 1.1.1 Functioneren van Provinciale Staten faciliteren. | Lasten | 158 N |

| | | | |
|---|---|---|---|
| BN | De fractievergoedingen worden geïndexeerd vanuit de stelpost indexering. Zie ook OD 8.2.1 stelposten. | Lasten | 81 N |

### 1.2.1Kwaliteit van optimaal bestuur optimaliseren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | De indexering van de bijdrage aan de Metropool Regio Amsterdam (MRA) die in voorgaande jaren niet was toegepast, is nu verwerkt . Met deze ophoging is de begroting gelijk aan het bedrag dat aan de MRA betaald moet worden. | Lasten | 94 N |
| BN | Voor de reguliere indexering van de bijdrage aan de MRA is € 43.000 opgenomen. Deze worden geïndexeerd vanuit de stelpost indexering. | Lasten | 43 N |

### Capaciteitskosten programma 1 Openbaar bestuur

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| CAP | De toerekening van de capaciteitskosten naar de operationele doelen is geactualiseerd. Dit leidt tot verschuivingen van de begrote capaciteitskosten tussen de programma's. Het effect op de totale omvang van de begroting is nul. | Lasten | 36 N |

# Programma 2 Klimaat en Milieu

**Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)**

| | | Begroot 2023 voor tweede wijziging | Tweede begrotings-wijziging | Begroot 2023 na tweede wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 74.399 | 11.163 | 85.562 |
| | Baten | 5.089 | 2.402 | 7.491 |
| | Saldo van baten en lasten | 69.310 | 8.761 | 78.071 |
| | Stortingen | | | |
| 2.1.1 | Resv. Duurzame elektriciteit | 2.867 | 0 | 2.867 |
| 2.1.2 | Resv. Warmtetransitie | 3.267 | 11.600 | 14.867 |
| 2.1.2 | Resv. Subsidies Warmtetransitie | 0 | 0 | 0 |
| 2.1.3 | Resv. Energietransitie | 3.967 | 0 | 3.967 |
| 2.1.4 | Resv. Circulaire Economie | 350 | 0 | 350 |
| 2.2.2 | Resv. Gezonde leefomgeving | 3.300 | 0 | 3.300 |
| 2.2.2 | Resv. Verduurzaming bestaande Woningvoorraad | 0 | 0 | 0 |
| 2.2.3 | Resv. Bodemsanering | 319 | 0 | 319 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 2.1.1 | Resv. Duurzame elektriciteit | -3.506 | -200 | -3.706 |
| 2.1.2 | Resv. Warmtetransitie | -12.199 | -352 | -12.551 |
| 2.1.2 | Resv. Subsidies Warmtetransitie | -775 | 0 | -775 |
| 2.1.3 | Resv. Energietransitie | -3.376 | -3.963 | -7.339 |
| 2.1.4 | Resv. Circulaire Economie | -890 | 0 | -890 |
| 2.2.2 | Resv. Verduurzaming bestaande Woningvoorraad | 0 | 0 | 0 |
| 2.2.2 | Resv. Gezonde leefomgeving | -3.467 | -380 | -3.847 |
| 2.2.3 | Resv. Bodemsanering | -3.060 | 0 | -3.060 |
| | Totaal mutaties reserves | -13.204 | 6.705 | -6.499 |
| | Programma Resultaat | 56.106 | 15.466 | 71.572 |

## 2.1.1Opwekking van duurzame elektriciteit bevorderen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | In de meicirculaire van het provinciefonds is een decentralisatie uitkering 'Regionale energiestrategieën' opgenomen. De lasten voor regionale energie strategieën worden met dit ontvangen bedrag binnen 2.1.1 verhoogd. Het bedrag wordt overgeboekt van het provinciefonds dat onder OD 8.1.2. is opgenomen. | Lasten | 1.055 N |
| RESV | Reserve Duurzame Elektriciteit<br>Voor de inhuur van een beleidsadviseur RES en een Ecologisch landschapsadviseur wordt € 200.000 opgenomen in de begroting. Deze lasten worden uit de reserve Duurzame Elektriciteit onttrokken. | Lasten<br>Onttrekking | 200 N<br>- 200 V |

## 2.1.2Bijdragen aan de warmtetransitie

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Reserve Warmtetransitie<br>De begrote uitgaven vanuit de reserve Warmtetransitie worden met € 352.000 verhoogd, de belangrijkste oorzaken hiervan:<br><br>Voor de uitvoeringsregeling (UVR) Energiebesparingsprogramma wordt € 3 miljoen opgenomen.<br><br>Voor de UVR Stimulerend Energietoezicht Bedrijven (SEB) Noord-Holland 2021 was een bedrag van € 3,7 miljoen opgenomen. Maar aan het eind van 2022 zijn meer subsidies verleend dan verwacht, daarom is het restant bedrag voor deze UVR € 1,7 miljoen en worden de lasten met € 2 miljoen verlaagd.<br><br>In de begroting was rekening gehouden met het oprichten van een expertpool voor gemeenten. Aangezien er in dit proces nieuwe inzichten zijn, waarbij het Rijk ook een rol heeft, is besloten het opgenomen bedrag hiervoor te verlagen met € 598.000. In het komende jaar zal gekeken worden of deze expertpool nog moet worden opgezet en in welke hoedanigheid.<br><br>In de reserve Warmtetransitie wordt € 11 miljoen gestort vanuit de reserve Economische Herstel en duurzaamheidsfonds (EHDF), OD 7.1.1. Dit bedrag wordt besteed aan de UVR Energiebesparingsprogramma en de subsidie voor Contingentenaanpak. Het programma EHDF loopt eind van dit jaar af. Deze uitgaven beginnen dit jaar en lopen in de komende jaren door. Om alle uitgaven bij elkaar te houden onder één OD, hebben we dit bedrag al overgeheveld vooruitlopend op einde van het programma EHDF.<br><br>In de reserve Warmtetransitie is € 600.000 gestort vanuit de reserve Energietransitie (OD 2.1.3). Bij het opsplitsen van de reserve Energietransitie in 3 verschillende reserves is het budget dat in de reserve Energietransitie zat verdeeld. Afspraak was, dat als er een tekort zou ontstaan binnen een van de reserves het tekort binnen deze reserves opgelost zou worden. Vandaar nu de overheveling van de reserve Energietransitie naar de reserve Warmtetransitie.<br><br>Overige mutaties < € 100.000 | Lasten<br>Onttrekking<br><br><br><

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Voor energietransitie algemeen worden de verwachte uitgaven verhoogd met € 485.000, dat is voor:<br>- Voor het capaciteitsbudget wordt € 200.000 toegevoegd.<br>- de Subsidie op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling Ontwikkelingsbedrijf NHN, Data Science Alkmaar € 150.000<br>- De proceskosten worden verhoogd met € 135.000, dat is voor het uitwerken van nationaal beleidskader duurzaamheid naar provinciaal biomassa beleid, het uitwerken van het klimaatbeleid en een bijdrage aan het landelijk programma Energiearmoede.<br><br>Voor Waterstof valt er uit de reserve een bedrag van € 108.000 vrij. Hierbij is aangegeven dat het vrijvallende budget in de jaren 2023 t/m 2028 besteed zal worden als exploitatiebudget voor de leasekosten van de waterstof pickup.<br><br>Bij OD 6.1.4 wordt bij het landbouwportaal een haalbaarheidsstudie mestverwerking uitgevoerd. Daarvoor is nog<br>€ 100.000 extra budget nodig. Daarom wordt dit bedrag overgeheveld van Energietransitie naar het budget voor niet duurzame goederen OD 6.1.4.<br><br>Daarnaast wordt er € 600.000 uit de reserve Energietransitie overgeheveld naar de reserve Warmtetransitie, zie ook de toelichting in OD 2.1.2.<br><br>Overige mutaties < 100.000 | | |

## 2.2.1VTH taken uitvoeren en coördineren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Door indexatie van het budget in dit programma wordt het budget van de omgevingsdienst voor de VTH taken met € 2,9 miljoen verhoogd. Deze worden geïndexeerd vanuit de stelpost indexering.<br><br>Voor de capaciteit rond Tata Steel ontvangen we van het Rijk € 3 miljoen. De verwachting is dat € 2,5 miljoen hiervan uitgegeven wordt in 2023. Daarmee is het budget voor de omgevingsdienst in 2023 opgehoogd. | Lasten<br>Baten | 5.583 N<br>-2.500 V |
| KB | Betreft de verwerking van regel F - 'Leges' uit de kaderbrief 2024 in de TBW2023. | Baten | 495 N |

## 2.2.2Gezonde leefomgeving bevorderen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Met Tata Steel is een anterieure overeenkomst overeengekomen. Daarin is onder andere afgesproken dat Tata Steel de kosten voor ambtelijke inzet (werkuren) voor het opstellen van een projectbesluit voor het project Heracless-Groen Staal aan de provincie Noord-Holland vergoedt. Voor 2023 gaat het om een bedrag van € 397.000 dat in de begroting wordt opgenomen. | Lasten<br>Baten | 397 N<br>-397 V |
| RESV | Reserve gezonde leefomgeving<br>De begrote uitgaven voor het actieprogramma geluid worden naar aanleiding van een actualisatie met € 380.000 verhoogd. | Lasten<br>Onttrekkingen | 380 N<br>- 380 V |

## Capaciteitskosten programma 2 Klimaat en Milieu

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| CAP | De toerekening van de capaciteitskosten naar de operationele doelen is geactualiseerd. Dit leidt tot verschuivingen van de begrote capaciteitskosten tussen de programma's. Het effect op de totale omvang van de begroting is nul. | Lasten | 69 N |

# Programma 3 Ruimte en Water

**Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)**

| | | Begroot 2023 voor tweede wijziging | Tweede begrotings-wijziging | Begroot 2023 na tweede wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 50.493 | 997 | 51.490 |
| | Baten | 12.975 | -2.030 | 10.945 |
| | Saldo van baten en lasten | 37.518 | 3.027 | 40.545 |
| | Stortingen | | | |
| 3.2.1 | Resv. subsidies OD 3.4.1 | 8.000 | 0 | 8.000 |
| 3.2.1 | Resv. OV-Knooppunten | 6.200 | 0 | 6.200 |
| 3.2.3 | Resv. Ontwikkeling Havencomplexen | 0 | 11.062 | 11.062 |
| 3.2.4 | Reserve subsidies OD 3.4.4 | 0 | 0 | 0 |
| 3.2.5 | Resv. Waardevermindering grond Groen | 6.000 | -4.634 | 1.366 |
| 3.3.1 | Resv. Woonbeleid | 0 | 0 | 0 |
| 3.3.2 | Resv. Woningbouw subsidies | 2.055 | -2.055 | 0 |
| 3.3.2 | Resv. Woningbouw | 1.200 | 0 | 1.200 |
| 3.4.2 | Resv. Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen | 0 | 150 | 150 |
| 3.4.2 | Resv. Subsidies Meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling | 2.200 | 200 | 2.400 |
| 3.4.3 | Resv. Klimaatadaptie | 1.500 | 0 | 1.500 |
| 3.5.3 | Resv. Waterrecreatie | 1.562 | 0 | 1.562 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 3.2.1 | Resv. OV-Knooppunten | -9.830 | -50 | -9.880 |
| 3.2.1 | Resv. subsidies OD 3.4.1 | -2.775 | 0 | -2.775 |
| 3.2.3 | Resv. Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens | 0 | 0 | 0 |
| 3.2.3 | Resv. Ontwikkeling Havencomplexen | -125 | 0 | -125 |
| 3.2.3 | Resv. Kapitaallasten Investeringen Havencomplexen | 0 | 0 | 0 |
| 3.2.4 | Resv. Ruimtelijke Ontwikkeling | -341 | 0 | -341 |
| 3.2.4 | Reserve subsidies OD 3.4.4 | -840 | 500 | -340 |
| 3.3.1 | Resv. Woonbeleid | -782 | -100 | -882 |
| 3.3.2 | Resv. Woningbouw | -6.343 | 3.350 | -2.993 |
| 3.3.2 | Resv. Woningbouw subsidies | -631 | 0 | -631 |
| 3.4.2 | Resv. Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen | -18.826 | -4.132 | -22.958 |
| 3.4.2 | Resv. Subsidies Meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling | 0 | 0 | 0 |
| 3.4.3 | Resv. Klimaatadaptie | -2.734 | 0 | -2.734 |
| 3.5.3 | Resv. Waterrecreatie | -1.393 | -2.382 | -3.775 |
| | Totaal mutaties reserves | -15.903 | 1.909 | -13.994 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Programma Resultaat | 21.615 | 4.936 | 26.551 |

### 3.2.2Beleid luchthavens uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| KB | Betreft de verwerking van regel 10 - 'Leges' uit de kaderbrief 2024 in de TBW2023 | Baten | -5 V |

### 3.2.3Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Reserve ontwikkeling Havencomplexen<br>In de reserve ontwikkeling Havencomplexen is een storting gedaan van € 11 miljoen vanuit 4.1.2 reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid. Dit is voor de samenwerkingsovereenkomst met Den Helder ten behoeve van het creëren van een volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet. | Storting | 11.062 N |

### 3.2.4Ruimtelijke structuur versterken

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Vanuit het budget van de omgevingsvisie wordt € 300.000 gestort aan 4.1.1 reserve Mobiliteitsbeleid voor 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' (SBAB). | Lasten | - 300 V |
| RESV | Reserve subsidies OD 3.4.4<br>De lasten voor de subsidie GEM Bloemendalerpolder wordt in 2023 met € 500.000 verlaagd, omdat deze last al in 2022 is genomen. | Lasten<br>Onttrekking | - 500 V<br>500 N |

### 3.2.5Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Reserve waardevermindering grond Groen<br>Jaarlijks worden de in het vorig boekjaar aangekochte NNN-gronden afgewaardeerd. De geraamde verwerving in 2022 is lager uitgevallen waardoor de daaraan gekoppelde storting in de Reserve waardevermindering grond Groen ook navenant lager is. | Storting | -4.634 V |

### 3.3.1Afstemming en regionale programmering woningbouw

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Reserve Woonbeleid<br>Voor de proceskosten wordt € 100.000 extra budget opgenomen. | Lasten<br>Onttrekking | 100 N<br>-100 V |

### 3.3.2Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | De last voor de subsidie flexibele schil aan gemeente Amsterdam vanuit de SPUK flexibele schil was geraamd op € 620.000. Maar dit is bijgesteld naar € 220.000 waardoor het budget voor flexibele schil met € 400.000 is verlaagd.<br>Voor deze subsidie aan gemeente Amsterdam was € 571.000 als bijdrage van het Rijk geraamd. Dit moet echter € 220.000 worden, waardoor de baten zijn verlaagd met € 351.000. | Lasten<br>Baten | - 400 V<br>351 N |
| RESV | Reserve Woningbouw<br>De lasten zijn met € 1,3 miljoen naar beneden bijgesteld.<br>Het Rijk heeft budget beschikbaar gesteld voor cofinanciering flexibele schil (inzet capaciteit bij gemeenten). De verwachting was dat de meeste uitgaven hiervan in 2023 zouden zijn. Maar er is besloten dat de provincie zelf een uitvoeringsregeling gaat opstellen voor gemeenten in plaats van dat de MRA de regeling uitvoert. Hierdoor zal het zwaartepunt van de lastneming in 2024 komen te liggen. De verwachting is dat er dit jaar € 750.000 wordt uitgegeven aan woonzorgvisies en instandhouding flexibele schil. Daarom wordt het beschikbare budget van € 2,0 miljoen met € 1,3 miljoen verlaagd.<br><br>Voor de verwachte subsidie aan de gemeente Amsterdam was € 2,1 miljoen gestort in de reserve subsidie Woningbouw. Maar in plaats van deze subsidieverlening wordt er een uitvoeringsregeling opgesteld zodat de provincie zelf de regie voert. Hierdoor wordt zowel de storting als de onttrekking in de reserve subsidie van € 2,1 miljoen teruggedraaid. | Lasten<br>Onttrekking<br><br>Storting<br>Onttrekking | -1.295 V<br>1.295 N<br><br>-2.055 V<br>2.055 N |

### 3.4.2Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Vanuit het Rijk is een bedrag van € 1,4 miljoen ontvangen. Dit betreft een SPUK voor de UVR ambitieprogramma ruimtelijke kwaliteit kust zone Hoorn-Amsterdam. Dit bedrag zou als subsidie verleend worden aan polder IJdoorn maar wordt dit jaar niet verleend, vandaar dat deze raming wordt teruggedraaid in de begroting. | Lasten<br>Baten | -1.350 V<br>1.350 N |
| RESV | Reserve Meekoppelkansen bij dijkversterkingen:<br>Voor de lasten van de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) Markermeerdijken was voor de uitvoeringskosten € 7,3 miljoen geraamd. Maar naar aanleiding van de actualisatie van de samenwerkingsovereenkomst Markermeerdijken zijn de lasten dit jaar € 10 miljoen. Dit is de reden waarom de lasten met € 2,7 miljoen zijn verhoogd.<br><br>Er wordt voor het Natuurproject Polder IJdoorn, voor subsidieverlening vanuit het Subsidieregeling Kwaliteitsimpuls Natuur en Landschap NH (SKNL)-budget bij de reserve Groen, € 1,2 miljoen overgeheveld vanuit de reserve Meekoppelkansen naar Reserve Groen. Dit budget komt oorspronkelijk uit de UVR Actie Programma Ruimtelijke Kwaliteit (APRK).<br><br>Vanuit de reserve Waterrecreatie wordt € 150.000 overgeheveld naar de reserve Meekoppelkansen voor steiger Markermeerdijken wat opgenomen is in de SOK.<br><br>Voor de subsidie aan gemeente Hoorn op de lijst subsidie buiten uitvoeringsregeling wordt € 200.000 van reserve meekoppelkansen bij dijkversterkingen overgeheveld naar reserve subsidie meekoppelkansen bij | Lasten<br>Onttrekking<br>Storting | 2.732 N<br>- 4.132 V<br>350 N |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | dijkversterking en kustonwikkeling.<br><br>Overige mutaties < 100.000 | | |

### 3.5.1Schoon en voldoende grondwater bevorderen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| KB | Betreft de verwerking van regel F - 'Leges' uit de kaderbrief 2024 in de TBW2023 | Baten | 80 N |

### 3.5.2Schoon en voldoende oppervlaktewater bevorderen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | UVR kennisontwikkeling Bodem en Water.<br>Het beschikbare budget voor de UVR is € 245.000 in plaats van € 605.000. Vandaar dat het budget met € 360.000 is verlaagd. Het budget voor deze UVR wordt ontvangen van de waterschappen, daarom worden ook de geraamde baten verlaagd met € 360.000. | Lasten<br>Baten | - 360 V<br>360 N |

### 3.5.3Waterrecreatie stimuleren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | De verwachte uitgaven uit de reserve Waterrecreatie wordt met € 2,2 miljoen verhoogd op basis van het geactualiseerde Bestedingsplan 2023. De oorzaken hiervan ligt voornamelijk aan de volgende onderdelen uit het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2021-2025:<br>• Aquapunctuurpunten en meekoppelkansen (subsidies buiten UVR en opdrachten), € 628.000;<br>• Nog te beschikken Subsidies UVR-en uit subsidieplafond 2022, € 747.000<br>• Diverse Innovatieprojecten, € 356.000;<br>• Subsidie buiten UvR: RWS Vaarwegmarkeringsdienst, boeien voor lijn Hoorn-Volendam, € 265.000.<br><br>Vanuit de reserve Waterrecreatie wordt € 150.000 gestort in de reserve Meekoppelkansen voor steiger Markermeerdijken, zie de toelichting bij OD 3.4.2. | Lasten<br>Onttrekking<br><br><br><br><br><br><br><br>Onttrekking | 2.232 N<br>-2.232 V<br><br><br><br><br><br><br><br>-150 V |

### Capaciteitskosten programma 3 Ruimte en Water

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| CAP | De toerekening van de capaciteitskosten naar de operationele doelen is geactualiseerd. Dit leidt tot verschuivingen van de begrote capaciteitskosten tussen de programma's. Het effect op de totale omvang van de begroting is nul. | Lasten | -288 V |

# Programma 4 Bereikbaarheid

### Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

| | | Begroot 2023 voor tweede wijziging | Tweede begrotings-wijziging | Begroot 2023 na tweede wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 271.519 | 26.231 | 297.751 |
| | Baten | 21.434 | -75 | 21.359 |
| | Saldo van baten en lasten | 250.085 | 26.306 | 276.392 |
| | Stortingen | | | |
| 4.1.1 | Resv. Mobiliteitsbeleid | 205 | 300 | 505 |
| 4.1.2 | Resv. Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden | 32.935 | 0 | 32.935 |
| 4.1.2 | Resv. verleende subsidies OD 412 | 0 | 0 | 0 |
| 4.2.1 | Resv. Openbaar Vervoer Projecten | 67 | 0 | 67 |
| 4.4.2 | Resv. Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur | 20.074 | 0 | 20.074 |
| 4.4.4 | Resv. Kapitaallasten Wegen | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.4 | Resv. Kapitaallasten Vervangingsinvesteringen Kunstwerken (VIK) | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.4 | Resv. Investeringen wegen | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.4 | Resv. Kapitaallasten OV | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.5 | Resv. Groot Onderhoud Wegen | 22.786 | 2.151 | 24.937 |
| 4.4.6 | Resv. Kapitaallasten Vaarwegen | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.6 | Resv. Groot Onderhoud Vaarwegen | 8.178 | 179 | 8.357 |
| 4.4.7 | Resv. Innovatieprojecten Mobiliteit | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.7 | Resv. Kapitaallasten innovatieprojecten | 0 | 0 | 0 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 4.1.1 | Resv. Mobiliteitsbeleid | -2.030 | 0 | -2.030 |
| 4.1.2 | Resv. Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden | -26.496 | -20.426 | -46.922 |
| 4.1.2 | Resv. verleende subsidies OD 412 | 0 | 0 | 0 |
| 4.2.1 | Resv. Openbaar Vervoer Projecten | -16.356 | 0 | -16.356 |
| 4.4.2 | Resv. Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur | -3.291 | 0 | -3.291 |
| 4.4.4 | Resv. Kapitaallasten Wegen | -141 | -10 | -151 |
| 4.4.4 | Resv. Kapitaallasten OV | -58 | -1 | -59 |
| 4.4.4 | Resv. Kapitaallasten Vervangingsinvesteringen Kunstwerken (VIK) | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.4 | Resv. Investeringen wegen | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.5 | Resv. Groot Onderhoud Wegen | -31.416 | 538 | -30.878 |
| 4.4.6 | Resv. Kapitaallasten Vaarwegen | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.6 | Resv. Groot Onderhoud Vaarwegen | -9.898 | 919 | -8.979 |
| 4.4.7 | Resv. Innovatieprojecten Mobiliteit | -4.146 | 0 | -4.146 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 4.4.7 | Resv. Kapitaallasten innovatieprojecten | -403 | -29 | -432 |
| | Totaal mutaties reserves | -9.990 | -16.379 | -26.370 |
| | Programma Resultaat | 240.095 | 9.927 | 250.022 |

## 4.1.1Mobiliteitsbeleid en -strategie opstellen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Vanuit OD 'Ruimtelijke structuur versterken" wordt € 300.000 gestort in de reserve Mobiliteitsbeleid voor 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' (SBAB). | Storting | 300 N |

## 4.1.2Mobiliteitsbeleid met partners uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Reserve mobiliteit uitvoeren<br>Het totale subsidiebedrag voor 2023 bedraagt € 822.000,-. Door de bekendheid van de subsidiemogelijkheid in de diverse informatieverzoeken verwacht PNH dit jaar meer aanvragen. Een deel van aanvragers die vorig jaar niet tijdig zijn ingediend door het ontbreken van benodigde stukken, worden dit jaar opnieuw ingediend. Voor de uitvoeringsregeling Verkeersveilige uitwegen Noord-Holland 2023 wordt een extra bedrag opgenomen van € 250.000, zodat het totale budget voor deze uitvoeringsregeling voor 2023 € 750.000 wordt.<br>Vanuit de reserve uitvoeren Mobiliteit wordt € 11 miljoen onttrokken en gestort in de reserve ontwikkeling Havencomplexen. Dit is voor de samenwerkingsovereenkomst met Den Helder ten behoeve van het creëren van een volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet.<br><br>Uit de reserve uitvoeren Mobiliteit wordt € 9 miljoen onttrokken ten behoeve van de bijstelling van de verwachte uitgaven werken derden project Zaanbrug (OD 4.4.5).<br><br>Overige mutaties < € 100.000 | Lasten<br><br>Onttrekking<br><br>Onttrekking | 250 N<br><br>- 11.398 V<br><br>-9.028 V |

## 4.2.1OV-concessies beheren en verlenen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Het budget voor de OV is verhoogd door prijsindexactie. | Lasten | 2.765 N |
| KB | Betreft de verwerking van regel J - Overige technische bijstellingen- uit de Kaderbrief 2024. | Lasten | 3.568 N |

### 4.3.1Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | De kosten van de leasewagens van de weginspecteurs stijgen door hogere brandstofkosten (waterstof).<br><br>Actualisatie van de investeringswerken (waaronder verwerken van kredietbesluiten en herijken datum van ingebruikname) heeft geleid tot het naar beneden bijstellingen van de afschrijvingskosten. Dit zorgt voor lagere afschrijvingskosten van €91.000 | Lasten<br><br>Lasten | 35 N<br><br>-91 V |
| BN | Verhoging budgetten met prijsindexatie ten laste van stelpost | Lasten | 2.702 N |
| KB | Betreft de verwerking van regel F - 'Leges' uit de kaderbrief 2024 in de TBW2023 (Begrotingsneutrale wijziging).<br>Betreft de verwerking van regel J - Overige technische bijstellingen- uit de Kaderbrief 2024 (Begrotingsneutrale wijziging). | Baten<br><br>Lasten | 75 N<br><br>1.959 N |

### 4.4.2Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Actualisatie van de investeringswerken (waaronder verwerken van kredietbesluiten en herijken datum van ingebruikname) heeft geleid tot het naar beneden bijstellingen van de afschrijvingskosten. Dit zorgt voor lagere afschrijvingskosten van €846.000 | Lasten | -846 V |

### 4.4.4Plan- en realisatiefase infastructuurprojecten uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Actualisatie van de investeringswerken (waaronder verwerken van kredietbesluiten en herijken datum van ingebruikname) heeft geleid tot het naar beneden bijstellingen van de afschrijvingskosten. Dit zorgt voor lagere afschrijvingskosten van €1,2 miljoen | Lasten | -1.158 V |
| BN | | | |
| RESV | Actualisatie van de investeringswerken (waaronder verwerken van kredietbesluiten en herijken datum van ingebruikname) heeft geleid tot hogere afschrijvingskosten van €11.000 en ook voor hogere onttrekkingen aan de kapitaallasten reserves voor hetzelfde bedrag. | Lasten<br>Onttrekkingen | 11 N<br>-11 V |
| KB | Betreft de verwerking van regel J - Overige technische bijstellingen- uit de Kaderbrief 2024. | Lasten | -700 V |

### 4.4.5Infrastructuur beheren en in stand houden

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Verhoging onderhoudsbudgetten met prijsindexatie ten laste van stelpost | Lasten | 3.796 N |
| | Bijstelling verwachte uitgaven project werken derden Zaanbrug gedekt door hogere onttrekking reserve Mobiliteitsbeleid derden | Lasten | 9.028 N |
| | Verhoging storting in reserve groot onderhoud wegen met prijsindexatie t.l.v. stelpost | Stortingen | 2.455 N |
| RESV | Verhoging i.v.m. bijstelling verwachte uitgaven variabel onderhoud in gebiedscontracten n.a.v. actualisatie van de jaarplannen. | Lasten | 1.500 N |
| | Onttrekking ter dekking van bijstelling verwachte uitgaven variabel onderhoud | Onttrekkingen | -1.500 V |
| KB | Betreft de verwerking van regel H - Areaaluitbreiding- uit de Kaderbrief 2024. | Lasten | 211 N |
| | Betreft de verwerking van regel J - Overige technische bijstellingen- uit de Kaderbrief 2024 (Begrotingsneutrale wijziging). | Lasten | 2.929 N |
| | Betreft de verwerking van regel H - Areaaluitbreiding- uit de Kaderbrief 2024. | Storting | 231 N |
| | Betreft de verwerking van regel J - Overige technische bijstellingen- uit de Kaderbrief 2024 (Begrotingsneutrale wijziging). | Storting | 1.503 N |

### 4.4.6Vaarwegen beheren en in stand houden

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Actualisatie van de investeringswerken (waaronder verwerken van kredietbesluiten en herijken datum van ingebruikname) heeft geleid tot het naar beneden bijstellen van de afschrijvingskosten. Dit zorgt voor lagere afschrijvingskosten van €801.000 | Lasten | -801 V |
| BN | Verhoging onderhoudsbudgetten met prijsindexatie ten laste van stelpost | Lasten | 511 N |
| | Verhoging storting in reserve groot onderhoud vaarwegen met prijsindexatie ten laste van stelpost | Stortingen | 1.001 N |
| RESV | Verhoging i.v.m. bijstelling verwachte uitgaven variabel onderhoud vaarwegen in gebiedscontracten n.a.v. actualisatie van de jaarplannen. | Lasten | 564 N |
| | Onttrekking ter dekking van bijstelling verwachte uitgaven variabel onderhoud vaarwegen | Onttrekkingen | -564 V |
| KB | Betreft de verwerking van regel J - Overige technische bijstellingen- uit de Kaderbrief 2024 (Begrotingsneutrale wijziging). | Lasten | 445 N |
| | Betreft de verwerking van regel J - Overige technische bijstellingen- uit de Kaderbrief 2024 (Begrotingsneutrale wijziging). | Storting | 661 N |

### 4.4.7Innovatieprojecten infrastructuur uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Actualisatie van de investeringswerken (waaronder verwerken van kredietbesluiten en herijken datum van ingebruikname) heeft geleid tot het naar boven bijstellen van de afschrijvingskosten met €29.000. Dit zorgt ook voor hogere onttrekkingen aan de kapitaallasten reserves met hetzelfde bedrag. | Lasten<br>Onttrekkingen | 29 N<br>-29 V |

### Capaciteitskosten programma 4 Bereikbaarheid

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| CAP | De toerekening van de capaciteitskosten naar de operationele doelen is geactualiseerd. Dit leidt tot verschuivingen van de begrote capaciteitskosten tussen de programma's. Het effect op de totale omvang van de begroting is nul. | Lasten | -1.149 V |

# Programma 5 Groen

**Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)**

| | | Begroot 2023 voor tweede wijziging | Tweede begrotings-wijziging | Begroot 2023 na tweede wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 150.088 | 10.500 | 160.588 |
| | Baten | 20.242 | 4.057 | 24.299 |
| | Saldo van baten en lasten | 129.846 | 6.443 | 136.289 |
| | Stortingen | | | |
| 5.1.1 | Resv. Groen | 23.730 | 1.200 | 24.930 |
| 5.1.1 | Resv. verleende subsidies OD 511 | 0 | 0 | 0 |
| 5.1.1 | Resv. Kapitaallasten Groen | 1.718 | 0 | 1.718 |
| 5.1.2 | Resv. Groene Uitweg | 107 | 0 | 107 |
| 5.1.2 | Resv. Subsidies Groene Uitweg | 0 | 3.122 | 3.122 |
| 5.1.3 | Resv. Oostelijke Vechtplassen | 4.058 | 0 | 4.058 |
| 5.1.4 | Resv. Laag Holland | 0 | 0 | 0 |
| 5.3.2 | Resv. Landschap | 4.000 | 0 | 4.000 |
| 5.3.3 | Resv. Cofinanciering Waddenzee | 2.000 | 0 | 2.000 |
| 5.3.3 | Resv. Subsidies Cofinanciering Waddenzee | 0 | 0 | 0 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 5.1.1 | Resv. Groen | -52.512 | 3.165 | -49.347 |
| 5.1.1 | Resv. Kapitaallasten Groen | -70 | 0 | -70 |
| 5.1.1 | Resv. verleende subsidies OD 511 | 0 | -3.854 | -3.854 |
| 5.1.2 | Resv. Groene Uitweg | -4.516 | -5.626 | -10.142 |
| 5.1.2 | Resv. Subsidies Groene Uitweg | 0 | -1.167 | -1.167 |
| 5.1.3 | Resv. Oostelijke Vechtplassen | -10.255 | 6.973 | -3.282 |
| 5.1.4 | Resv. Laag Holland | -2.454 | -599 | -3.053 |
| 5.2.1 | Resv. Uittreding Goois Natuurreservaat | 0 | 0 | 0 |
| 5.3.2 | Resv. Landschap | -4.000 | -1.455 | -5.455 |
| 5.3.3 | Resv. Cofinanciering Waddenzee | -5.094 | 2.065 | -3.029 |
| | Totaal mutaties reserves | -43.288 | 3.824 | -39.464 |
| | Programma Resultaat | 86.558 | 10.267 | 96.825 |

### 5.1.1Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura-2000 gebieden

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | De Lasten- en Batenraming voor de SPUK middelen voor het Programma Natuur (L16) is in 2023 met een bedrag van € 4,4 miljoen verhoogd. Deze wijziging wordt vnl. veroorzaakt door de 2e openstelling van het Programma Natuur met een subsidieplafond van € 4,6 miljoen in 2023. Deze raming wordt ook opgenomen in het Programma Natuurnetwerk (PNN) 2024. | Lasten<br>Baten | 4.370 N<br>-4.370 V |
| | Een bedrag van € 939.000 aan baten en lasten heeft betrekking op de SPUK middelen voor de "Regeling specifieke uitkering provinciale versnellingsvoorstellen transitie landelijk gebied (L25)". Dit is het gehele bedrag dat voor deze SPUK ontvangen is m.b.t. het voorstel "Integrale aanpak stikstof reductie Ronde Hoep" en wat verwacht wordt dit jaar uit te geven. | Lasten<br>Baten | 939 N<br>-939 V |
| RESV | <u>Reserve Verleende subsidies PNN</u><br>Er wordt een bedrag van € 3,9 miljoen opgenomen als uitgaven uit de reserve Verleende subsidies PNN, dit heeft betrekking op subsidies van meer dan € 1,5 miljoen die in de loop van het jaar 2022 verstrekt zijn maar waarvan de jaarlijkse uitgaven nog niet in de meerjaren raming opgenomen kon worden. | Lasten<br>Onttrekking | 3.854 N<br>-3.854 V |
| | <u>Reserve Groen</u><br>De verwachte uitgaven uit de reserve Groen is € 4,5 miljoen hoger, de achterliggende gegevens hierover staan in het PNN 2024 dat eind 2023 aan uw Staten zal worden voorgelegd. | Lasten<br>Onttrekking | 4.455 N<br>-4.455 V |
| | Er wordt voor het Natuurproject Polder IJdoorn, voor subsidieverlening vanuit het SKNL-budget bij de reserve Groen, € 1,2 miljoen overgeheveld vanuit de reserve Meekoppelkansen naar Reserve Groen, zie de toelichting bij OD 3.4.2. | Storting | 1.200 N |
| | Er kan vanuit de reserve Groen € 4,6 miljoen minder overgeheveld worden naar de reserve Waardevermindering grondaankopen Groen, zie de toelichting bij OD 3.2.5. | Onttrekking | 4.634 N |
| | Actualisering van lasten op grond van lagere verwachte uitgaven 2023 aan groenprojecten leidt tot een lagere onttrekking uit de reserve. Daarnaast worden hogere baten verwachte waardoor een de onttrekking aan de reserve lager wordt. | Lasten<br>Baten<br>Onttrekking | -2.637 V<br>-349 V<br>2.986 N |

### 5.1.2Programma Groene uitweg uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | <u>Reserve Groene Uitweg:</u><br>Actualisering van lasten op grond van hogere verwachte uitgaven 2023 aan projecten Groene Uitweg leidt tot een hogere onttrekking uit de reserve. | Lasten<br>Onttrekking | 2.504 N<br>-2.504 V |
| | Verwachte subsidie-uitgaven projecten Trompenburgh en Entrée Muiden Zuidwest leiden tot een hogere onttrekking uit de reserve. | Lasten<br>Onttrekking | 1.167 N<br>-1.167 V |
| | Overheveling naar reserve Subsidies Groene Uitweg.<br><u>Reserve Subsidies Groene Uitweg:</u><br>Overheveling van reserve Groene Uitweg t.b.v. subsidieverlening projecten Trompenburgh en Entrée Muiden West | Onttrekking<br>Storting | 3.122 V<br>3.122 N |

### 5.1.3Programma Oostelijke vechtplassen uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Er wordt een bijdrage van derden verwacht van € 1,4 miljoen ten behoeve van o.a. de kosten van het baggerproject die gezamenlijk betaald worden binnen het Gebiedsprogramma Oostelijke Vechtplassen (OVP).<br><br>De verwachte uitgaven uit de reserve OVP is met € 5,6 miljoen verlaagd, de achterliggende gegevens hierover staan in het PNN 2024 dat eind 2023 aan uw Staten zal worden voorgelegd. | Onttrekking<br>Baten<br><br>Lasten<br>Onttrekking | 1.356 N<br>-1.356 V<br><br>-5.617 V<br>5.617 N |

### 5.1.4Gebiedsprogramma Laag Holland uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Een bedrag van € 2,6 miljoen aan baten en lasten heeft betrekking op de SPUK middelen voor Vitaal Platteland (L7), deze wijziging heeft vooral betrekking op de subsidie aan Staatsbosbeheer (SBB) Vitaal Platteland Waterland-Oost die voor € 2,5 miljoen uit deze SPUK middelen betaald gaat worden. | Lasten<br>Baten | 2.551 N<br>-2.551 V |
| RESV | De verwachte uitgaven uit de reserve Laag Holland worden met € 599.000 verhoogd op basis van het geactualiseerde Bestedingsplan 2023. | Lasten<br>Onttrekking | 599 N<br>-599 V |

### 5.2.1NNN en agrarische natuur beheren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Bijdrage Rijk aan Aanvalsplan Grutto. Op basis van de meicirculaire 2023 wordt de algemene uitkering verhoogd. Dit bedrag is bestemd voor het Aanvalsplan Grutto. Dit bedrag is neutraal met de ontvangst in het provinciefonds in Programma 8. | Lasten | 156 N |

### 5.2.2Recreatiegebieden en recreatieve routes beheren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | De hogere Lasten van € 515.000 op het budget voor de recreatieschappen heeft betrekking op de indexering van de participantenbijdrage voor de recreatieschappen. Dit wordt overgeboekt vanuit de stelpost prijsstijging waarvoor bij de Kaderbrief 2024 rekening mee is gehouden. | Lasten | 515 N |

### 5.2.3Uitvoering geven aan de Wet natuurbescherming

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | De bijdrage aan de IPO begroting 2023 is opgehoogd vanwege de Wet natuurbescherming. | Lasten | 525 N |

| | | | |
|---|---|---|---|
| BN | In de decembercirculaire provinciefonds 2022 heeft de provincie € 755.000 van het Rijk ontvangen t.b.v. Natuurinclusief na-isoleren. Deze decentralisatie-uitkering is niet meer besteed in 2022 en daarom is het bedrag geoormerkt vrijgevallen in het resultaat van 2022. De in 2023 geraamde uitgaven van € 249.000 wordt toegevoegd aan het budget van de Wet Natuurbescherming. | Lasten | 249 N |
| KB | Betreft de verwerking van regel F - 'Leges' uit de kaderbrief 2024 in de TBW2023 | Baten | 30 N |

### 5.2.4Tegemoetkoming faunaschade uitkeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| KB | Betreft de verwerking van regel I - Faunaschade- uit de Kaderbrief 2024. | Lasten | 2.500 N |

### 5.3.2Bijdragen aan regionale samenwerking t.a.v. groen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Een bedrag van € 5,5 miljoen aan lagere baten en lasten heeft betrekking op de SPUK middelen voor Impuls Veenweiden (L10). Dit wordt enerzijds veroorzaakt door grondaankopen die geraamd waren als last, maar die geactiveerd zullen worden als investering in Materiële vaste activa (€ 3 miljoen). Hiernaast schuift een deel van de activiteiten door naar 2024, omdat uitvoering vertraging opgelopen heeft, mede door het vergunningen traject en de onzekerheden rond de opgaven PPLG (€ 2,5 miljoen). | Lasten<br>Baten | -5.491 V<br>5.491 N |
| RESV | De verwachte uitgaven uit de reserve Landschap wordt met € 1,5 miljoen verhoogd op basis van het geactualiseerde Bestedingsplan 2023. Enkele oorzaken van deze verhoging:<br>• Landschapsversterking Westeinderscheg verhoogd met € 1 miljoen<br>• Landschapsversterking rond kern Schagen verhoogd met € 800.000<br>• Landschapsversterking Noord-Kennemerland verlaagd met € 600.000<br>• Buitenpoort Castricum is doorgeschoven van 2022 naar 2023 voor een bedrag van € 200.000. | Lasten<br>Onttrekking | 1.455 N<br>-1.455 V |

### 5.3.3Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | De verwachte uitgaven uit de reserve Cofinanciering Waddenzee wordt met € 2,1 miljoen omlaag bijgesteld op basis van het geactualiseerde Bestedingsplan 2023 waarbij de uitgaven gelijkmatiger over de komende jaren verdeeld worden. De voornaamste oorzaak van deze verlaging is het doorschuiven van het project Building with Nature (in 2023 geraamd voor € 1,5 miljoen) naar 2024. De middelen zijn bedoeld voor projecten in het kader van de Uitvoeringsregeling Cofinanciering Waddenfonds Noord-Holland, het Investeringskader Waddengebied en daarmee samenhangende proceskosten. | Lasten<br>Onttrekking | -2.065 V<br>2.065 N |

## Capaciteitskosten programma 5 Groen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| CAP | De toerekening van de capaciteitskosten naar de operationele doelen is geactualiseerd. Dit leidt tot verschuivingen van de begrote capaciteitskosten tussen de programma's. Het effect op de totale omvang van de begroting is nul. | Lasten | 206 N |

# Programma 6 Economie, cultuur en welzijn

**Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)**

| | | Begroot 2023 voor tweede wijziging | Tweede begrotings-wijziging | Begroot 2023 na tweede wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 48.120 | 1.956 | 50.076 |
| | Baten | 80 | 25 | 105 |
| | Saldo van baten en lasten | 48.040 | 1.931 | 49.971 |
| | Stortingen | | | |
| 6.1.1 | Resv. Herstructurering Bedrijventerreinen | 2.500 | 0 | 2.500 |
| 6.1.2 | Resv. MKB innovatie-instrumenten | 5.672 | 0 | 5.672 |
| 6.1.4 | Resv. Duurzame Landbouw | 0 | 0 | 0 |
| 6.1.5 | Resv. Europese landbouwprojecten | 500 | 0 | 500 |
| 6.4.1 | Resv. Monumenten | 5.532 | 0 | 5.532 |
| 6.4.2 | Resv. Subsidie SvA/NHW Werelderfgoed | 3.265 | 0 | 3.265 |
| 6.4.2 | Resv. SvA/NHW Werelderfgoed | 1.355 | 0 | 1.355 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 6.1.1 | Resv. Herstructurering Bedrijventerreinen | -3.599 | 0 | -3.599 |
| 6.1.2 | Resv. MKB innovatie-instrumenten | -8.921 | 0 | -8.921 |
| 6.1.4 | Resv. Duurzame Landbouw | 0 | 0 | 0 |
| 6.1.5 | Resv. Europese landbouwprojecten | -1.429 | -1.053 | -2.482 |
| 6.4.1 | Resv. Monumenten | -6.378 | 0 | -6.378 |
| 6.4.2 | Resv. SvA/NHW Werelderfgoed | -5.755 | 0 | -5.755 |
| | Totaal mutaties reserves | -7.258 | -1.053 | -8.311 |
| | Programma Resultaat | 40.782 | 878 | 41.660 |

## 6.1.4Een duurzame agrosector behouden en versterken

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Bij OD 6.1.4 wordt bij het landbouwportaal een haalbaarheidsstudie mestverwerking uitgevoerd. Daarvoor is nog € 100.000 extra budget nodig. Daarom wordt dit budget overgeheveld van Energietransitie naar OD 6.1.4. | Lasten | 100 N |

## 6.1.5Europese landbouwprojecten cofinancieren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | *Reserve Europese projecten landbouwsubsidies*<br><br>Voor de uitvoeringskosten Nationaal Strategisch Plan (NSP) wordt € 500.000 opgenomen. Ook voor de cofinanciering hiervan wordt | Lasten | 1.053 N |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | € 500.000 opgenomen. Tenslotte is voor de bijdrage regieorganisatie Gemeenschappelijke Landbouw Beleid (GLB) is € 53.000 geraamd.<br><br>Deze lasten worden gedekt door een onttrekking uit de Reserve Europese projecten landbouwsubsidies. | Onttrekking | -1.053 V |

### 6.2.1Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | De indexering van Probiblio in de Kaderbrief was niet goed verwerkt. Met deze technische mutatie wordt dit gecorrigeerd. | Lasten | 143 N |
| BN | Voor de reguliere indexering van Probiblio is € 139.000 opgenomen. Deze worden geïndexeerd vanuit de stelpost indexering. | Lasten | 139 N |
| KB | Betreft de verwerking van de indexering van Probiblio zoals opgenomen in het addendum Begroting 2023. | Lasten | -143 V |

### 6.3.3Investeren in behoud van archeologisch erfgoed

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | <u>Indexering</u><br>Voor indexering van de kosten van Huis van Hilde is € 106.000 opgenomen. Deze worden geïndexeerd vanuit de stelpost indexering. | Lasten | 106 N |

### 6.4.1Investeren in behoud en herbestemming monumenten

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Voor de indexering van monumentenzorg is € 262.000 opgenomen. Deze worden geïndexeerd vanuit de stelpost indexering. | Lasten | 242 N |

### 6.4.2UNESCO stelling van Amsterdam behouden en herbestemmen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Voor het ontwikkelkader Geniedijk ontvangt de provincie € 25.000 van het Rijk. Dit bedrag wordt toegevoegd aan het exploitatiebudget van de Stelling van Amsterdam. | Baten<br>Lasten | -25 V<br>25 N |

## Capaciteitskosten programma 6 Economie, cultuur en welzijn

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| CAP | De toerekening van de capaciteitskosten naar de operationele doelen is geactualiseerd. Dit leidt tot verschuivingen van de begrote capaciteitskosten tussen de programma's. Het effect op de totale omvang van de begroting is nul. | Lasten | 69 N |

# Programma 7 Economisch herstel en duurzaamheid

**Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)**

| | | Begroot 2023 voor tweede wijziging | Tweede begrotings-wijziging | Begroot 2023 na tweede wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 18.667 | -10 | 18.657 |
| | Baten | 1.680 | 0 | 1.680 |
| | Saldo van baten en lasten | 16.987 | -10 | 16.977 |
| | Stortingen | | | |
| 7.1.1 | Resv. Economisch herstel en duurzaamheid | 0 | 0 | 0 |
| 7.1.1 | Resv. Subsidies Economisch herstel en duurzaamheid | 733 | 0 | 733 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 7.1.1 | Resv. Economisch herstel en duurzaamheid | -17.058 | -11.000 | -28.058 |
| 7.1.1 | Resv. Subsidies Economisch herstel en duurzaamheid | -370 | 0 | -370 |
| | Totaal mutaties reserves | -16.695 | -11.000 | -27.695 |
| | Programma Resultaat | 292 | -11.010 | -10.718 |

## 7.1.1Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Reserve Economisch Herstel en duurzaamheidsfonds<br>In de reserve Warmtetransitie wordt € 11 miljoen gestort vanuit de reserve Economische Herstel en duurzaamheidsfonds (EHDF). Dit is voor de UVR Energiebesparingsprogramma en de subsidie voor Contingentenaanpak. Het programma EHDF loopt eind van dit jaar af. Deze uitgaven beginnen dit jaar en lopen in de komende jaren door. Om alle uitgaven bij elkaar te houden onder één OD hebben we deze bedragen overgeheveld vooruitlopend op einde van het programma EHDF. | Onttrekking | - 11.000 V |

## Capaciteitskosten programma 7 Economisch herstel en duurzaamheid

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| CAP | De capaciteitskosten en toerekening aan de programma's zijn beoordeeld. Dit heeft geen financiële consequenties voor de tweede begrotingswijziging. Wel leidt deze wijziging tot verschuivingen tussen programma's. | Lasten | -25 V |

# Programma 8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering

**Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)**

| | | Begroot 2023 voor tweede wijziging | Tweede begrotings-wijziging | Begroot 2023 na tweede wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 105.668 | -10.282 | 95.386 |
| | Baten | 517.358 | 13.046 | 530.404 |
| | Saldo van baten en lasten | -411.690 | -23.328 | -435.018 |
| | Stortingen | | | |
| 8.1.8 | Resv. Bedrijfsvoering | 1.420 | 0 | 1.420 |
| 8.1.8 | Resv. Huisvesting | 0 | 0 | 0 |
| 8.2.5 | Algemene Reserve | 2.200 | 0 | 2.200 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 8.1.8 | Resv. Bedrijfsvoering | -5.025 | -1.245 | -6.270 |
| 8.1.8 | Resv. Huisvesting | -782 | 0 | -782 |
| 8.2.3 | Resv. Go-gelden | 0 | -99 | -99 |
| 8.2.5 | Algemene Reserve | -51.893 | -23.095 | -74.988 |
| | Totaal mutaties reserves | -54.080 | -24.439 | -78.519 |
| | Programma Resultaat | -465.769 | -47.767 | -513.536 |

## 8.1.1Lokale heffingen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| KB | KB2024: Betreft de verwerking van regel C -'Opcenten Motorrijtuigenbelasting' uit de kaderbrief 2024 in de TBW 2023 | Baten | -2.400 V |

## 8.1.2Uitkering provinciefonds

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Op basis van de meicirculaire is de stand van de algemene uitkering geactualiseerd. De baten worden met € 6,4 miljoen verhoogd. Dit wordt met name verklaard door een hoger accres. Dit hangt samen met de trap op trap af systematiek. Als de rijksuitgaven stijgen, stijgt ook het accres. De rijksuitgaven stijgen o.a. door loon- en prijsontwikkelingen, rentelasten en de uitgaven samenhangend met de kabinetsreactie op de parlementaire enquêtecommissie aardgaswinning Groningen. | Baten | -6.408 V |
| BN | In de algemene uitkering van de meicirculaire is een bijdrage opgenomen voor 'het aanvalsplan grutto'. Dit bedrag is neutraal met de hogere lasten onder 5.2.1<br><br>In de meicirculaire van het provinciefonds is een decentralisatie uitkering 'Regionale energiestrategieën' opgenomen. De ontvangst in het | Baten<br><br>Baten | -156 V<br><br>-1.055 V |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | provinciefonds is neutraal met de hogere lasten bij 2.1.1.<br><br>In de meicirculaire van het provinciefonds is een decentralisatie uitkering 'Hergebruik stedelijk afvalwater' opgenomen. De ontvangst in het provinciefonds is neutraal met de hogere lasten bij 2.2.1.<br><br>In de meicirculaire van het provinciefonds is een decentralisatie uitkering 'Gebiedsbiografie Noord-Holland' opgenomen. De ontvangst in het provinciefonds is neutraal met de hogere lasten bij 3.2.4. | Baten<br><br>Baten | -21 V<br><br>-41 V |

### 8.1.3Dividend

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | De dividendopbrengsten worden met € 1,2 mln. naar boven bijgesteld. Dit wordt veroorzaakt door hogere dan verwachte winsten bij de deelnemingen. Vanwege de onvoorspelbaarheid van deze winsten raamt de provincie het dividend prudent. Per deelneming zien de mutaties er als volgt uit:<br>• Alliander -/- €501.000;<br>• RON €165.000;<br>• BNG -/- €826.000<br>• NWB -/- €37.000 | Baten | -1.199 V |
| KB | Betreft de verwerking van regel E- 'Dividenden' uit de Kaderbrief 2024 in de TBW2023. | Baten | -395 V |

### 8.1.4Financieringsfunctie

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Op basis van de recente renteontwikkelingen is een actualisatie van de verwachte rentekosten in verband met het aantrekken van vreemd vermogen gemaakt. Omdat de kortlopende rente is gestegen vergeleken met de stand aan het begin van het jaar, worden de rentelasten met 517.000 opgehoogd. | Lasten | 517 N |
| KB | Betreft de verwerking van regel G - 'Renteresultaat' uit de Kaderbrief 2024 in de TBW2023 | Lasten | 224 N |

### 8.1.7Vennootschapsbelasting

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | De raming van de te betalen vennootschapsbelasting wordt met € 969.000 naar beneden bijgesteld als gevolg van een lagere voorlopige winstberekening bij Polanenpark CV doordat een aantal verwachte verkopen van gronden doorschuiven naar 2024. | Lasten | -969 V |

## 8.1.8Overhead

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | <u>Indexatie materiële overhead</u><br>Het budget voor materiële overhead wordt opgehoogd in verband met prijsindexatie voor lopende contracten. In de kaderbrief is hiervoor een raming opgenomen.<br><u>Decentralisatie-uitkering Cyberweerbaarheid</u><br>Bij de decembercirculaire 2022 heeft de provincie een decentralisatie-uitkering van 88.000 ontvangen vanuit het Rijk ten behoeve van het verhogen van de cyberweerbaarheid. Met de middelen wordt beoogd alle provincies op het ISO 27001 certificeerbaar niveau te brengen waardoor er een gelijkwaardig uitgangsniveau ontstaat om efficiënt binnen een provinciaal samenwerkingsverband te kunnen werken. Deze bijdrage is in 2022 ontvangen en in de algemene reserve gestort en wordt in 2023 ingezet om de informatiebeveiliging te verbeteren. Zie ook het OD Overhead | Lasten<br><br>Lasten | 704 N<br><br>88 N |
| RESV | <u>Aanschaf ICT-middelen</u><br>In 2023 worden een groot aantal beeldschermen van de werkplekken in het kantoor op het Houtplein vervangen. Tevens krijgen de Statenleden een nieuwe iPad en wordt een deel van de smartphones en laptops van medewerkers vervangen.<br><br>I-projecten<br>In 2023 worden een aantal I-bedrijfvoeringsprojecten gerealiseerd (nieuw subsidieondersteunend systeem , nieuw intranet).<br><br>Bovengenoemde lasten worden gedekt door een onttrekking uit de egalisatiereserve Bedrijfsvoering. | Lasten<br><br>Lasten<br><br>Onttrekking | 850 N<br><br>395 N<br><br>-1245 V |

## 8.2.1Stelposten

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | In de Kaderbrief 2024 is rekening gehouden met extra kostenstijgingen als gevolg van de hogere inflatie. Deze kosten zijn geraamd op de Stelpost prijsstijgingen. In deze begrotingswijziging zijn de bedragen aan de afzonderlijke programma's toegevoegd en in mindering gebracht op de Stelpost prijsstijgingen. De eindstand is met deze mutaties in 2023 op 0 uitgekomen | Lasten | -19.388 V |
| KB | Bij de Kaderbrief 2024 is de stelpost prijsstijgingen per saldo opgehoogd met € 4,5 miljoen om prijsstijgingen als gevolg van inflatie te kunnen compenseren. Zie KB 2024 regel D. 'indexeringen'. Dit bedrag bestaat uit een reguliere ophoging van €15,5 miljoen en een budgetneutrale technische bijstelling uit de Begroting 2023 van -/- €11,0 miljoen. | Lasten | 4.476 N |

## 8.2.2Bedrijfsvoering realiseren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Bij de Kaderbrief 2024 is de stelpost voor prijsstijgingen onder andere opgehoogd voor een stijging van de loonkosten. Deze reservering ad €1,4 miljoen in de stelpost wordt overgeheveld van de stelpost naar het daarvoor bestemde budget. Deze boeking is neutraal met de aframing van de stelpost onder 8.2.1.<br><br><u>Detacheringsopbrengsten</u><br>Provincie-medewerkers worden soms extern gedetacheerd. Hiervoor worden vergoedingen ontvangen. De vergoedingen worden gebruikt om de kosten van vervangend personeel te dekken. De detacheringsopbrengsten en kosten van vervanging worden geraamd op € 1.378.000. | Lasten<br><br>Baten<br>Lasten | 1.411 N<br><br>-1.378 V<br>1.378 N |
| RESV | | | |
| KB | Betreft de verwerking van regel F - 'Leges' uit de kaderbrief 2024 in de TBW2023.<br>Betreft de verwerking van regel K - Eenmalige uitkering aan werknemers vanwege inflatiecompensatie- uit de Kaderbrief 2024. | Baten<br><br>Lasten | 7 N<br><br>1.388 N |

## 8.2.3Decentrale arbeidsvoorwaarden

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | <u>Afwikkeling reserve GO-gelden</u><br>Bij de instelling van de reserve GO-gelden is bepaald dat deze reserve zou lopen tot eind 2022, gelijk met de besteding van deze reserve in de vorm van het Talentbudget. Doordat de afwikkeling van de kosten van het Talentbudget nog doorloopt in 2023, wordt de reserve pas in 2023 opgeheven. Er resteert een positief saldo van € 51.000. Dit bedrag valt vrij. | Onttrekking | -51 V |
| RESV | <u>Uitgaven Talentbudget</u><br>In 2023 worden de laatste opleidingen genoten uit het Talentbudget. Daarmee is de regeling beëindigd.<br>De lasten worden gedekt door een onttrekking uit de reserve GO-gelden. | Lasten<br><br>Onttrekking | 48 N<br><br>-48 V |

## 8.2.4Afrekeningsverschillen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | In de jaarrekening 2022 zijn kosten opgenomen waarvoor op dat moment nog geen facturen waren binnengekomen. Het kan voorkomen dat de werkelijke facturen/subsidies afwijken van de opgenomen schatting in de jaarrekening. Deze afrekeningsverschillen ten opzichte van de jaarrekening leiden tot een aanvullend voordeel van ruim € 0,8 miljoen. | | -888 V |

### 8.2.5Algemene reserve beheren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | PS hebben besloten om het restant van de fractievergoedingen uit 2022, zijnde 158.000, te doneren aan Giro 555 voor de noodhulp aan slachtoffers van de aardbeving in Turkije en Syrië. Dit bedrag is bij de resultaatbestemming over 2022 gestort in de algemene reserve en wordt hier nu weer aan onttrokken ter dekking van de donatie in 2023. Zie ook OD 1.1.1 Functioneren Provinciale Staten faciliteren. | Onttrekking | - 158 V |
| BN | Bij de decembercirculaire 2022 heeft de provincie een decentralisatie-uitkering van 88.000 ontvangen vanuit het Rijk ten behoeve van het verhogen van de cyberweerbaarheid. Deze bijdrage is in 2022 ontvangen en in de algemene reserve gestort en wordt in 2023 ingezet om de informatiebeveiliging te verbeteren. Zie ook OD 8.1.8 – overhead.<br>In de decembercirculaire provinciefonds 2022 heeft de provincie € 755.000 van het Rijk ontvangen t.b.v. Natuurinclusief na-isoleren. Deze decentralisatie-uitkering is niet meer besteed in 2022 en daarom is het bedrag geoormerkt vrijgevallen in het resultaat van 2022. De in 2023 geraamde uitgaven van € 249.000 wordt onttrokken uit de algemene reserve en toegevoegd aan het budget van de Wet Natuurbescherming. Zie ook OD 5.2.3. | Onttrekking<br><br>Onttrekking | -88 V<br><br>-249 V |
| KB | Betreft dekkingsvoorstel met inzet van het rekeningresultaat 2023 uit KB2024. | Onttrekking | -22.600 V |

### Capaciteitskosten programma 8 Financiën en bedrijfsvoering

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| CAP | De toerekening van de capaciteitskosten naar de operationele doelen is geactualiseerd. Dit leidt tot verschuivingen van de begrote capaciteitskosten tussen de programma's. Het effect op de totale omvang van de begroting is nul. | Lasten | 1.082 N |

# 4 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

Toelichting
In de Algemene wet Bestuursrecht is geregeld op welke grondslagen de provincie subsidie kan verstrekken. Naast het subsidiëren op basis van uitvoeringsregelingen (wettelijk voorschrift, bevoegdheid hiervoor ligt bij Gedeputeerde Staten), kan onder andere subsidie worden verstrekt met de provinciale begroting als juridische grondslag: de zogenoemde lijst buiten uitvoeringsregeling, een bijlage bij de begroting. Op deze lijst worden beoogde subsidieontvangers met naam, projectnaam en (maximale) hoogte van de te verstrekken subsidie opgenomen.
De lijst wordt bij vaststelling en wijziging van de begroting vastgesteld door Provinciale Staten en biedt daarmee de juridische grondslag voor het verstrekken van deze subsidies door Gedeputeerde Staten;
De lijst omvat subsidies waarvoor geen uitvoeringsregeling beschikbaar is maar die wel bijdragen aan de provinciale doelen. In de eerste kolom (OD) op de lijst staat aangegeven aan welk operationeel doel van de begroting het gesubsidieerde project bijdraagt. De uitgaven (lasten) die voor de subsidie begroot zijn, zijn onderdeel van de begrote uitgaven binnen het betreffende operationele doel waaraan de subsidie is gekoppeld. De wijzigingen op deze lijst betreffen dus enkel wijzigingen in de juridische grondslag voor GS om subsidies te kunnen verstrekken en niet een wijziging in de begroting zelf.
De lijst wordt iedere begrotingsbehandeling aangepast. Nieuwe subsidieaanvragers en projecten worden toegevoegd, projecten waarvan zeker is dat die in het lopende begrotingsjaar (nog) geen doorgang vinden worden verwijderd en soms wordt de hoogte van de te verstrekken subsidie aangepast of vindt een aanpassing van de gegevens van de subsidieontvanger plaats. Deze aanpassingen blijven gedurende het hele jaar zichtbaar op de lijst. Aan het einde van het jaar, bij de laatste begrotingswijziging is als het ware de definitieve lijst bekend.

## Programma 1 Openbaar bestuur

| OD | Naam subsidie aanvrager | Subsidie | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 1.1.3 | Amsterdam Smart City<br>Toelichting: Subsidie om als grote partner deel te kunnen nemen aan het kennisnetwerk Amsterdam Smart City | € 200.000 | |
| 1.3.3 | Gemeente Hilversum: Bibob Expertiseteam voor Gooi & Vechtstreek.<br>Toelichting:<br>In het Bibob Expertiseteam bundelen de gemeenten werken gemeenten samen aan de uitvoering van de Wet Bibob.<br>Dit sluit aan bij de doelstellingen van de Agenda Weerbaar Noord-Holland; namelijk versterking van het bestuurlijk tegengaan van ondermijning en het vergroten van de gemeentelijke weerbaarheid. | € 50.000 | Nieuw |
| 1.3.3 | Gemeente Huizen: bestuurlijk Interventieteam fase 2<br>Toelichting: Gooi en Vechtstreek zet gezamenlijk in op versterking van de bestuurlijke weerbaarheid. Hiertoe zetten de gemeenten zich onder andere in op voortzetting en doorontwikkeling van het BIT naar een duurzaam samenwerkingsverband in de strijd tegen oneerlijk ondernemerschap en vóór een weerbaar openbaar bestuur. Het bestuurlijk interventieteam sluit aan bij de doelstellingen van de Agenda Weerbaar Noord-Holland; namelijk een bijdrage leveren aan de versterking van lokale weerbaarheid. In het bestuurlijk interventieteam werken meerdere gemeenten samen. Hierdoor wordt de lokale uitvoeringskracht vergroot, de informatiepositie versterkt en wordt lokaal steviger opgetreden tegen de ondermijnende criminaliteit. Deze werkwijze past daarmee geheel binnen de opgave om ondermijnende criminaliteit tegen te gaan vanuit een maatschappelijke opgave waarbij samen en vooral integraal werken effectief | € 40.000 | |

## Programma 2 Klimaat en Milieu

| OD | Naam subsidie aanvrager | Subsidie | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 2.1.1 | Energie Samen Noord-Holland, energie-initiatieven, gemeenten en maatschappelijke organisaties met kennis, begeleiding, uitvoeringskracht en participatie in de energietransitie | € 60.000 | |
| ~~2.1.1~~ | ~~OCAP BV/CO2 vervloeier en lokaal distributienetwerk voor glastuinbouwgebieden Alton en Het Grootslag (Landbouw)~~ | ~~€ 3.000.000~~ | Verwijderd |
| 2.1.2 | Greenport Aalsmeer<br>Energieconsultant Greenport | € 150.000 | |
| 2.1.2 | Gemeente Hilversum, warmteregisseur | € 70.000 | |
| 2.1.2 | Gemeente Aalsmeer, warmteregisseur | €70.000 | |
| 2.1.2 | OD IJmond, warmteregisseur | € 70.000 | |
| 2.1.2 | Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Ecologische effecten van thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) installaties | € 150.000 | |
| 2.1.2 | Gemeente Zaanstad, Stimulerend Energietoezicht bedrijven<br>Gemeente Zaanstad heeft een subsidieaanvraag opgesteld in het kader van de UVR Stimulerend Energietoezicht. Deze aanvraag voldoet inhoudelijk, echter is deze door omstandigheden (problemen met eHerkenning bij Gemeente ZNSTD) niet tijdig ontvangen. Gemeente ZNSTD en Omgevingsdienst NZG zijn onverminderd gecommitteerd aan de uitvoering van de voorgestelde activiteiten conform het Energiebesparingskkoord Noord-Hollandse Bedrijven. | € 334.861 | |
| 2.1.3 | *Ontwikkelingsbedrijf NHN, Data Science Alkmaar* | € 150.000 | |
| 2.1.3 | New Energie Coalition | € 64.000 | Nieuw |
| 2.1.3 | Regio Deal Waddeneilanden | € 2.700.000 | |
| 2.1.3 | TNO, Contingentenaanpak | €2.000.000 | |
| 2.1.4 | C-creators, uitvoeren activiteiten om circulair bouwen te stimuleren | € 80.000 | |
| 2.2.1 | Omgevingsdienst NZKG, Capaciteit Groen staal<br>Van het Rijk ontvangen we een specifieke uitkering voor de uitbreiding van de capaciteit van de omgevingsdienst Noord-Holland ten behoeve van de vergunningverlening in het kader van de maatwerkaanpak Tata. | € 3.000.000 | Nieuw |
| 2.2.2 | Hoogheemraadschap Rijnland, Bodemsanering terrein voormalig AWZI Rijsenhout | € 308.550 | |
| 2.2.3 | Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, sanering waterbodem in de Amstel<br>De provincie heeft het maximum bedrag als Specifieke Uitkering van het Rijk ontvangen voor de sanering van de waterbodem in de Amstel nabij de locatie Cindu te Uithoorn door het waterschap. | € 1.400.000 | Nieuw |
| 2.2.3 | Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, uitvoering waterbodemsaneringen door het waterschap<br>De provincie heeft het maximum bedrag als Decentralisatie Uitkering Bodem van het Rijk ontvangen voor de uitvoering van waterbodemsaneringen door het waterschap. | € 2.860.000 | Nieuw |
| 2.2.3 | Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam) door het waterschap<br>De provincie heeft het maximum bedrag als Specifieke Uitkering van het Rijk ontvangen voor de uitvoering van een deel van de waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam) door het waterschap. | € 2.124.196 | Nieuw |
| 2.2.3 | Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam) en Cluster 2 (Kattenburg c.a. te Amsterdam) door het waterschap<br>De provincie heeft het maximum bedrag als Specifieke Uitkering van het Rijk ontvangen voor de uitvoering van een deel van de waterbodemsaneringen | € 8.523.000 | Nieuw |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam) en Cluster 2 (Kattenburg c.a. te Amsterdam) door het waterschap. | | |

## Programma 3 Ruimte en Water

| OD | Naam subsidie aanvrager | Subsidie | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 3.2.1 | Alkmaar Noord, knooppuntontwikkeling fase 1 | €1.200.000 | |
| 3.2.1 | Gemeente Haarlem, Knooppuntontwikkeling Haarlem Nieuw-Zuid | € 8.000.000 | |
| 3.2.1 | Heerhugowaard, ketenreismiddelen | € 150.000 | Nieuw |
| 3.2.1 | Alkmaar, ketenreismiddelen | € 50.000 | Nieuw |
| 3.2.1 | Heiloo, ketenreismiddelen | € 231.500 | Nieuw |
| 3.2.1 | Zaanstad, ketenreismiddelen | € 70.000 | Nieuw |
| 3.2.1 | Heemskerk, ketenreismiddelen | € 75.000 | Nieuw |
| 3.2.1 | Hoorn, ketenreismiddelen | € 200.000 | Nieuw |
| 3.2.1 | Schagen, ketenreismiddelen | € 75.000 | Nieuw |
| 3.2.1 | Uitgeest, ketenreismiddelen | € 275.000 | Nieuw |
| 3.2.3 | Stichting projectbureau Noordzeekanaalgebied, Novi gebied | € 100.000 | |
| 3.3.1 | Vereniging Dorpswerk Noord-Holland, Toekomstplan voor dorp en dorpshuis | € 32.000 | |
| ~~3.3.2~~ | ~~MRA, flexibele schil~~ | ~~€ 8.700.000~~ | Verwijderd |
| 3.3.2 | MRA, flexibele schil | € 400.000 | |
| 3.3.2 | MRA, huisvesting aandachtsgroepen | € 200.000 | Nieuw |
| 3.4.2 | Gemeente Hoorn, 3 bruggen en fietspad | ~~€ 4.700.000~~<br>€ 4.900.000 | Aangepast |
| 3.4.3 | HHNK, programmaplan ruimtelijke adaptatie NK | € 44.000 | |
| ~~3.4.2~~ | ~~Polder IJdoorn, natuurontwikkeling~~ | ~~€ 1.500.000~~ | Verwijderd |
| 3.4.3 | Wageningen University & Research, WWW.veiligheidslandschappen (Waarderijke, Waterrijke en Water.veiligheidslandschappen) | € 120.000 | |
| 3.5.1 | Acacia, Zoete Toekomst | € 310.000 | |
| 3.5.2 | Acacia, Zoete Toekomst | € 206.250 | |
| 3.5.2 | PWN, ondergrondse drinkwaterberging | € 1.500.000 | |
| 3.5.3 | Sportvisserij Midwest Nederland, pilotproject loodvrij vissen | € 47.500 | |
| 3.5.3 | Amsterdamse Hengelsportvereniging , pilotproject loodvrij vissen | € 12.500 | |
| 3.5.3 | Rijkswaterstaat Verkeer- en Watermanagement, Afdeling Vaarwegmarkeren, Aanschaf van boeien voor vaarwegmarkering lijn Hoorn-Volendam<br>Toelichting: Subsidie aan de Vaarwegmarkeringsdienst van Rijkswaterstaat voor 220.000 euro ex BTW = maximaal 265.000 inclusief BTW voor de aanschaf van 50-55 boeien om gedurende 15 jaar vaarwegmarkering in relatie tot waterplanten te kunnen aanbrengen op de lijn Hoorn-Volendam. De provincie wil geen opdrachtgever en geen eigenaar zijn en voorwaarde is dat Rijkswaterstaat het beheer en onderhoud van de boeien regelt. | € 265.000 | Nieuw |
| 3.5.3 | Rijkswaterstaat, Betonning IJsselmeer t.b.v. afbakening waterplanten.<br>Toelichting: het uitvoeren van de afspraken over de aanpak van de waterplantenproblematiek in het zuidelijke deel van het IJsselmeergebied. | € 265.000 | Nieuw |
| 3.5.3 | Stichting Veerdiensten op de Vecht, Fietsboot Vecht<br>Toelichting: Stimuleren toegankelijkheid Oostelijke Vechtplassen over water, aansluiting op recreatieve routes provincie Utrecht. | € 25.000 | Nieuw |
| 3.5.3 | stichting Verborgen Stad, Beleving Historische route trekvaart Leiden-Haarlem. | € 20.000 | Nieuw |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Toelichting: Het beleefbaar maken van de historische trekvaart Leiden – Haarlem, door het toevoegen van een virtuele ervaring en informatieborden van het historisch landschap op een aantal aanlegplaatsen langs de trekvaart. In opvolging van een aantal soortgelijke aanlegplaatsen langs de trekvaart in Zuid-Holland. | | |

## Programma 4 Bereikbaarheid

| OD | Naam subsidie aanvrager | Subsidie | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 4.2.1 | Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer<br>Toelichting:<br>Inhuur van een onafhankelijk voorzitter en secretaris | € 50.000 | |
| 4.1.2 | Gemeente Alkmaar: Haven Boekelermeer<br>Toelichting:<br>Deze haven draagt bij aan de mobiliteitstransitie door het verminderen van vachtverkeer over de weg en verminderd brugopeningen van de Leeghwaterbrug, waarmee de doorstroming op de N242 verbeterd. | € 7.500.000 | |
| 4.1.2 | Gemeente Gooise meren: OV SAAl: Regionale fietsroutes<br>Toelichting:<br>Subsidie voor de realisatie van regionale doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek | € 375.000 | |
| 4.1.2 | Gemeente Gooise Meren: Stationsweg aanpassen<br>Toelichting:<br>Subsidie voor de herinrichting van de Stationsweg nabij station Naarden-Bussum | € 500.000 | |
| 4.1.2 | Gemeente Hilversum: Fietsenstalling station Hilversum<br>Toelichting:<br>Subsidie voor de realisatie van een ondergrondse fietsenstalling bij station Hilversum | € 2.750.000 | gewijzigd |
| 4.1.2 | Gemeente Hilversum: Stationshal Hilversum<br>Toelichting<br>Subsidie voor uitvoeren planstudie naar uitbreiding stationshal Hilversum centraa | € 1.000.000 | Nieuw |
| 4.1.2 | Gemeente Haarlemmermeer: Fietsfile vrij realisatie F200 Amsterdam-Haarlem<br>Toelichting:<br>Subsidie voor de verbetering van de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam. Het gaat in 2023 om het resterende deel van de subsidie; het grootste deel is aangevraagd in 2022. | €261.060 | gewijzigd |
| 4.1.2 | Gemeente Haarlem: Fietsfile vrij realisatie F200 Amsterdam-Haarlem<br>Toelichting:<br>Subsidie voor evaluatie, monitoring en/of fietsstimulering van de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam. Subsidie wordt in 2023 aangevraagd, nadat het routedeel in Haarlemmermeer is verbeterd. | € 159.441 | |
| 4.1.2 | Gemeente Landsmeer: Pontje Ilpendam<br>Toelichting:<br>Subsidie voor bijdrage aan de exploitatie van het pontveer voor de jaren 2023-2026. In 2023 willen wij voor de resterende jaren (2023, 2024, 2025 en 2026) in één keer beschikken en in jaarlijkse voorschotten uitbetalen. In 2022 is minder beschikt dan oorspronkelijk was voorzien. Het verschil (€66.437) wordt opgeteld bij het gereserveerde bedrag in 2023. Het totaalbedrag wordt dan €386.437. Dit bedrag wordt in één keer beschikt en vervolgens in gelijke jaarschijven aan de gemeente uitbetaald. | € 386.437 | gewijzigd |
| 4.1.2 | Gemeente Haarlem: Doorfietsroute Kennemerland<br>Toelichting: | € 452.250 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Subsidie verbetering fietsverbinding langs de N208 (Lodewijk van Deyssellaan) | | |
| 4.1.2 | Gemeente Velsen: Doorfietsroute Kennemerland<br>Toelichting:<br>Subsidie verbetering fietsverbinding Hagelingerweg (deel 2) in Santpoort-Noord | € 209.634 | |
| 4.1.2 | Gemeente Zaanstad: Verbindingsweg Dorpsstraat-Communicatieweg<br>Toelichting:<br>Aanleg van een verbindingsweg tussen de Communicatieweg en de Dorpsstraat in Assendelft aan te leggen. Deze verbindingsweg moet het verkeer op de Communicatieweg en de overlast die er mee gemoeid is verminderen, en de doorstroming te verbeteren. | € 1.300.000 | |
| 4.1.2 | Gemeente Den Helder: Project KVSS<br>Renovatie Boerenverdrietbrug | € 300.000 | Gewijzigd |
| 4.1.2 | Gemeente Den Helder: Project KVSS<br>Verplaatsen jachthaven/museumhaven Willemsoord | € 500.000 | |
| 4.1.2 | Recreatieschap Spaarnwoude: Pont Spaanrwoude<br>Toelichting<br>BIjddrage in de exploitatie van de pont Spaarnwoude | € 55.000 | Nieuw |
| 4.1.2 | Gemeente Huizen: OV knooppunt Crailo<br>Toelichting<br>Subsidie voor verbeteren ketenreisvoorzieningen bij busknooppunt Crailo | € 400.000 | Nieuw |
| 4.1.2 | Gemeente Gooisemeren: P+R Muiden<br>Toelichting<br>Subsidie voor verbetering ketenreisvoorzieningen nabij P+R muiden | €400.000 | Nieuw |
| 4.1.2 | Gemeente Huizen: OV knooppunt Huizen<br>Toelichting<br>Subsidie voor verbetering ketenreisvoorzieningen nabij busknooppunt Huizen | € 400.000 | Nieuw |
| 4.1.2 | Goois Natuurreservaat: Strekken westelijke fietstoerit tunneltje La Place N525<br>Toelichting:<br>Subsidie voor 'strekken' fietstoerit tunneltje onder N525 nabij de La Place in Laren. | € 230.000 | Nieuw |
| 4.1.2 | Regio Gooi en Vecht: Ketenvoorzieningen rond Regiohubs Gooi en vechtstreek<br>Toelichting<br>Subsidie voor het realiseren van ketenreisvoorzieningen rond regiohubs in Gooi en Vecht | € 600.000 | Nieuw |
| 4.1.2 | Gemeente Zaanstad: Zaanbrug Meerkosten<br>Toelichting:<br>Meerkosten conform besluit iMPI2022-2029 | € 2.664.172 | |
| 4.1.2 | Gemeente Zaanstad: Zaanbrug duurzaamheidsmaatregelen | € 240.000 | |

Programma 5 Groen

| OD | Naam subsidie aanvrager | Subsidie | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 5.1.1 | Gemeente Schagen, Boskerpark realisatie NNN inrichting (NHN16) | € 247.000 | |
| ~~5.1.1~~ | ~~Stichting Bovenlanden Aalsmeer; Groene As fase 3 en 4, inrichtingskosten~~<br>~~Toelichting: doorgeschoven van 2021 naar 2022~~ | ~~€ 1.491.700~~ | Verwijderd |
| 5.1.1 | Stichting Bovenlanden Aalsmeer; Groene As fase 5, inrichtingskosten<br>Toelichting: doorgeschoven van 2021 naar 2022 | € 520.000 | |
| 5.1.1 | Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Uitgeester- en Heemskerkerbroek | € 700.000 | |
| 5.1.1 | WUR/Deltares, Living lab Koopmanspolder | € 120.000 | |
| 5.1.1 | HHNK, oplossen van het vismigratieknelpunt bij het Zaancomplex | € 165.000 | |
| 5.1.1 | Water, Land en Dijken, Bodem- en vegetatieverbetering natuurgronden bij natuurboeren.<br>Toelichting, met dit project zullen vier natuurboeren de komende jaren met elkaar onderzoeken hoe ze het bodemleven van hun natuurgronden kunnen verbeteren ten gunste van de weidevogels en de biodiversiteit. Een bijvangst is dat daarmee ook de kwaliteit van het grasgewas en het ruwvoer verbeterd kan worden en de diergezondheid. Waardoor hun bedrijf als natuurboerderij wordt geoptimaliseerd en het verdienmodel wordt verbeterd. Geleerde lessen, en opgedane kennis worden uitgewisseld. | € 200.000 | Nieuw |
| 5.1.1 | Gebiedcoöperaties Noord Holland Zuid U.A., Integrale aanpak stikstofreductie Ronde Hoep.<br>Toelichting: Het samen met overheden en andere partijen opstellen van een Gebiedsplan met maatregelen waarbij de agrariërs bijdragen aan de oplossing van maatschappelijke problemen en daarmee tegelijkertijd nieuwe toekomstperspectieven creëren voor de agrarische bedrijven zelf via een (zowel economisch als ecologisch) volhoudbare bedrijfsvoering. | € 938.562 | Nieuw |
| 5.1.1 | Recreatieschap Geesterambacht, inrichten van 13ha moerasnatuur. | € 35.000 | |
| 5.1.1 | Hall Larenstein, Optimalisatie kruidenrijk grasland.<br>Toelichting: Het project optimalisatie kruidenrijk grasland levert belangrijke inzichten die nodig zijn voor een verdere versterking van de biodiversiteit in het agrarische gebied, passend bij de bedrijfsvoering van melkveebedrijven. | € 100.000 | Nieuw |
| 5.1.1 | SUPmission, onderzoek naar effecten van Great Bubble Barrier in het Spaarne op de omgeving.<br>Toelichting. Naar aanleiding van de motie vreemd de “plastic soup” afremmen van D66 wordt deze subsidie verleend voor een onderzoek naar effecten van Great Bubble Barrier in het Spaarne op de omgeving | € 9.000 | Nieuw |
| 5.1.2 | Gemeente Gooise Meren, Aanlegplaatsen trekvaart Muiden | € 280.000 | |
| 5.1.2 | Natuurmonumenten, Horstermeer landschapsbeleving | € 63.910 | |
| 5.1.2 | Staatsbosbeheer, klimaatbos Diemerscheg fase 2 | € 500.000 | |
| 5.1.2 | Gemeente Gooise Meren, Muiden Noord-West fase 2 | € 1.730.000 | |
| 5.1.2 | Gemeente Gooise Meren, Natuurboulevard 2.0 | € 1.050.000 | |
| 5.1.2 | Stichting Monumentenbezit, Recreatieve kwaliteit 's-Graveland | € 1.800.000 | |
| 5.1.2 | Gemeente Amsterdam, Rondje Diemerscheg | € 70.000 | |
| 5.1.2 | Gemeente Diemen, Ecologische verbindingen Diemerscheg | € 70.000 | |
| 5.1.2 | Regio Gooi en Vechtstreek, Vaarnetwerk | € 142.500 | |
| 5.1.2 | Rijksmuseum Muiderslot, Buitenruimte Muiderslot fase 2 | € 707.000 | |
| 5.1.2 | Gemeente Diemen: Strandje tweede Diem | € 65.000 | |

| | | |
|---|---|---|
| 5.1.2 | Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid Noordelijke Vechtpolders – Toekomstbestendig weidelandschap | € 90.000 |
| 5.1.2 | Subsidie Project Restauratie en ontsluiting buitenplaats Trompenburgh | € 748.000 |
| 5.1.2 | Subsidie Project Entrée Muiden Zuidwest | € 419.000 |
| 5.1.4 | Recreatie Noord-Holland; Vitaal Platteland Alkmaarder- en Uitgeestermeer | € 1.020.000 |
| 5.1.4 | SBB Vitaal Platteland Waterland-Oost | € 3.700.000 |
| 5.1.4 | ANV Water Land en Dijken, Boerderijeducatie Laag Holland | € 61.137 |
| 5.1.4 | Jaap Prins (Maatschap Schermerdycke), Financiering van stalaanpassing van de ligboxstal | € 20.000 |
| 5.1.4 | Landschap Noord-Holland, VP Laag Holland klimaatbuffer groeiend veen | € 827.500 |
| 5.1.4 | Natuurmonumenten, VP Wormer- en Jisperveld | € 1.865.000 |
| 5.2.1 | Stichting Natuurcollectief Noord-Holland, Begeleiding kleine natuurbeheerders | € 35.000 |
| 5.2.1 | UvB, begeleiding kleine natuur beheerders | € 10.000 |
| 5.2.1 | Rijksuniversiteit Groningen, co-financiering van het Grutto Landschap project.<br>Toelichting: Het Grutto Landschap Project wil de veranderingen in biodiversiteit en landschap meten. Het doel is om de uitkomsten van dit onderzoek te kunnen toepassen bij de integrale benadering die middels het PPLG wordt nagestreefd in de gebiedsprocessen. Daarnaast heeft het onderzoek het doel om de communicatie en informatievoorziening rondom weidevogels te verbeteren. | € 41.670 |
| 5.2.2 | Recreatie Noord-Holland, transitie regeling Boerenlandpaden | € 65.000 |
| 5.2.3 | Faunabeheereenheid, faunabeleid van de provincie Noord-Holland | € 1.270.000 |
| 5.2.3 | Stichting RAVON afdeling FLORON, Borging botanisch erfgoed Noord-Holland (fase 1) | € 66.054 |
| 5.3.1 | Landschap Noord-Holland, Uitvoering Programma 'Betrekken bij Groen' | € 708.000 |
| 5.3.2 | Nationaal Park Zuid-Kennemerland, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan | € 160.789 |
| 5.3.2 | Nationaal Park Duinen van Texel, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan. | € 166.530 |
| 5.3.2 | Gemeente Castricum, Buitenpoort Castricum | € 200.000 |
| 5.3.2 | Stichting Oer-IJ , brugleuningen | € 70.000 |
| 5.3.2 | PWN, klimaatbestendige integrale ontwikkeling tuinbouwgebied Heemskerk.<br>Toelichting: klimaatbestendige integrale ontwikkeling tuinbouwgebied Heemskerk | € 250.000 |
| 5.3.3 | FME, Green Shipping Beunschip | € 441.073 |
| 5.3.3 | FME, Green Shipping Baggerschip | € 405.529 |
| 5.3.3 | Vogelbescherming Nederland, Wij en Wadvogels fase 2; 2023-2026 | € 800.000 |
| 5.3.3 | Vogelbescherming Nederland, Waakvogels<br>Toelichting: doorgeschoven van lijst 2022. | € 200.000 |

| OD | Naam subsidie aanvrager | Subsidie | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 6.1.1 | Glasvezelnetwerk Hollands Kroon B.V. Toelichting: Garantstelling voor de lening die nodig is voor de aanleg van het glasvezelnetwerk in Hollands Kroon. | € 12.200.000 | |
| 6.1.1. | Gemeente Zaanstad, regionale detailhandelsvisie Zaanstreek-Waterland<br>Toelichting: Bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Zaanstreek-Waterland. | € 10.000 | |
| 6.1.1 | Gemeente Hoorn, regionale detailhandelsvisie West-Friesland<br>Toelichting: Bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie West-Friesland. | € 10.000 | |
| 6.1.1 | Gemeente Uithoorn, regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden<br>Toelichting: Bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden | € 10.000 | |
| 6.1.2. | Innovatiefonds Noord-Holland VFFNH BV<br><br>Toelichting: deze subsidie is voor opzetten van het VFF fonds. | € 1.700.000 | Nieuw |
| 6.1.2. | Regiodeal Maritiem cluster kop NH<br>Gemeente Den Helder | € 750.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Stichting GreenPort Noord-Holland Noord Alkmaar.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 250.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Dudoc XP Heerhugowaard.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 200.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Stichting Vakschool Technische Installaties/House of Digital Amsterdam.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 450.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Stichting Purmervalley Purmerend<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 200.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Coöperatie NexTechnician Mobiliteitstechniek Amsterdam.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 200.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. The Media Talent & Innovation Campus Hilversum.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 200.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Stichting Greenport Aalsmeer.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 200.000 | |
| 6.1.4 | Greenport Aalsmeer/programmabureau<br>Toelichting: Samenwerkingsverband glastuinbouw regio Aalsmeer. | € 150.000 | |
| 6.1.4 | Greenport Aalsmeer/uitvoeringsprogramma<br>Toelichting: Projecten op gebied van ruimtelijke clustering,versterking en verduurzaming glastuinbouw. | € 100.000 | |
| 6.1.4 | Greenport Noord-Holland Noord /programmabureau<br>Toelichting: Samenwerkingsverband agrosector regio Noord-Holland Noord. | € 165.000 | |
| 6.1.4 | Greenport Noord-Holland-Noord/uitvoeringsprogramma<br>Toelichting: Projecten op gebied van versterking en verduurzaming agrosector. | € 100.000 | |
| 6.1.4 | Greenports Nederland/programma<br>Toelichting: Landelijk samenwerkingsverband agrosector. | € 150.000 | |
| 6.1.4 | Stichting Voedsel Verbindt/programmabureau<br>Toelichting: Het faciliteren van het regionaal organiserend vermogen op | € 125.000 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | voedselvraagstukken. | | |
| 6.1.4 | Stichting Voedsel Verbindt/uitvoeringsagenda 2020-2023<br>Toelichting: Het stimuleren van regionale korte keten projecten. | € 150.000 | |
| 6.1.4 | Stichting Foodvalley/programmabureau TPC<br>Toelichting: Het stimuleren van de eiwittransitie van dierlijk naar plantaardig. | € 20.000 | |
| 6.1.4 | Aeres Hogeschool/lectoraat bodem<br>Toelichting: Het brengen en verbinden van bodemkennis naar de boerenpraktijk. | € 50.000 | |
| 6.2.1 | St Plein C<br>Toelichting: Schade als gevolg van corona. | € 15.000 | |
| 6.2.1 | St NMF/Steunpunt Monumenten & Archeologie<br>Toelichting: Schade als gevolg van corona. | € 8.376 | |
| 6.2.1 | Plein C<br>Toelichting: Uitvoering programma Cultuureducatie met Kwaliteit 2021-2024 | € 750.000 | |
| 6.2.1 | Probiblio<br>Toelichting: Uitvoering van de provinciale wettelijke taken in het bibliotheekstelsel. | € 3.607.478 | |
| 6.3.1 | Stichting NMF/Steunpunt M&A<br>Toelichting: Uitvoering wettelijke taken en provinciaal beleid m.b.t. monumenten en archeologie. | € 187.941 | Gewijzigd |
| 6.3.1 | Mooi Noord-Holland/Steunpunt M&A<br>Toelichting: Uitvoering wettelijke taken en provinciaal beleid m.b.t. monumenten en archeologie. | € 290.059 | Gewijzigd |
| 6.3.2 | Molenfederatie<br>Toelichting: Projectsubsidie voor het organiseren van o.a. de Molencontactdag. | € 15.000 | |
| 6.3.2 | Rijksmonument Artis-Aquarium<br>Toelichting: Ter uitvoering van Motie M187 Instandhouding en verduurzaming Artis, bijdragen in de opgave op voorwaarde van sluitende begroting. | € 2.700.000 | |
| 6.3.2 | Noord-Hollands Archief / verhalenplatform Oneindig Noord-Holland.<br>Toelichting: Voor een breed publiek ontsluiten van cultuurhistorische verhalen uit Noord-Holland via verhalenplatform Oneindig Noord-Holland. | € 124.000 | |
| 6.3.3 | ~~Museum Kaap Skil~~<br>~~Toelichting: Ten behoeve van de presentatie van de Palmhoutwrak-collectie.~~ | € 1.000.000 | Vervallen |
| 6.4.1 | ROP Midden West<br>Toelichting: Begeleiding leer-werktrajecten restauratiemarkt | € 17.000 | |
| 6.4.2 | Gemeente Gooise Meren/ Verder met de Vesting Muiden<br>Doel van dit programma is versterking van de cultuurhistorische en recreatieve waarde van Muiden. Een samenwerking tussen gemeente, Gewest, Rijkswaterstaat en provincie. Deelprojecten zijn: verbetering Vestingplein, herstel schootsvelden, herinrichten P1 en P2 en verleggen Mariahoeveweg met landschapsherstel, | € 3.265.000 | |
| 6.4.2 | Regio Gooi- en Vechtstreek, Nieuwe werken nieuwe Hollandse waterlinie<br>Doelstelling is het bevorderen van de bekendheid en leesbaarheid van de late periode van de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie en dit te verbinden aan recreatieve, cultuurhistorisch en ecologische doelstellingen. | € 490.000 | |
| 6.4.2 | Gemeente Amsterdam, Schansen<br>Doelstelling is het beter leesbaar maken en de recreatieve kwaliteit vergroten van belangrijke historische onderdelen van de Vestingstad Weesp. Het gaat hierbij om het bastion Nieuw Agtkant en het realiseren van een coupure bij de Utrechtseweg als markering van de historische entree van Weesp. | € 400.000 | |
| ~~6.4.2~~ | ~~Recreatie Noord-Holland, Fort benoorden Spaarndam~~<br>~~Voor restauratie en herontwikkeling Fort.~~ | ~~€ 1.000.000~~ | Verwijderd |
| 6.4.2 | Gemeente Gooise Meren – Verder met de vesting Muiden Vestingwallen | € 600.000 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6.4.2 | Stichting Haarlemmermeermuseum De Cruquius, interactieve presentatie<br>Interactieve presentatie over de rol van water in de Haarlemmermeer met daarin het watermanagementverhaal (inundatie) van de Stelling van Amsterdam verbeeld via een maquette en een animatie op deze maquette. | € 60.000 | Nieuw |
| 6.5.1 | Vereniging Dorpswerk Noord-Holland<br>Toelichting: De provincie stimuleert de vitaliteit van gemeenschappen. Via Dorpswerk worden initiatieven ondersteund op het gebied van leefbaarheid en sociale samenhang. | € 60.000 | |
| 6.5.1 | NOC*NSF / challenges sport<br>Toelichting: De provincie wil sportverenigingen stimuleren om de acceptatie van LHBTIQ bespreekbaar te maken binnen hun vereniging. Namens de provincie voert NOC*NSF een servicebudget uit om verenigingen tools te bieden om dit bespreekbaar te maken. | € 150.000 | |

## Programma 7 Economisch Herstel en Duurzaamheid

| OD | Naam subsidie aanvrager | Subsidie | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 7.1.1 | Servicepunt techniek Utrecht/Amersfoort, Servicepunt techniek Gooi en Vecht | € 100.000 | |
| 7.1.1 | Bouwmensen, gemeenschappelijke restauratie opleiding van en met ROC's. | € 267.000 | |
| 7.1.1 | Hogeschool/ Universiteit van Amsterdam, Pilot MKB-Digitale Circulaire werkplaats | € 450.000 | |
| 7.1.1 | RPA-NHN ism Greenport-NHN, Inclusieve leer-werklocaties en trajecten | € 450.000 | |
| 7.1.1 | Duurzaam Gefinancierd, Project Duurzaamheidsfonds Noord-Holland | € 2.600.000 | |
| 7.1.1 | TNO, Contigenten aanpak | € 2.000.000 | |
| 7.1.1 | ROC Horizon College e.a , Hoorn, Ontzorg de zorg | € 150.000 | |
| 7.1.1 | Gemeente Velzen/ TIPC-fonds,<br><br>Duurzaamheid door innovatie en ontwikkelen human capital (JTF). | € 500.000 | |
| 7.1.1 | Techport, Opschalen en verduurzamen loopvermogen (ver)duurzamen haven- en maakindustrieketens (NGF). | € 550.000 | |
| 7.1.1 | Techport, doorontwikkeling SPT-IJmond-Zuid-Kennemerland.<br><br>Bouwen aan de infrastructuur voor duurzame toeleiding naar de techniek (JTF), Techport. | €250.000 | |
| 7.1.1 | Techport, Bijdragen in regio-campagne "Work in Transition"<br>Opzetten en uitvoeren doelgroepencampagne voor werken in de energietransitie, Techport (JTF). | € 150.000 | |
| 7.1.1 | Techport, Oriëntatiecentrum<br>Werken in en aan een duurzaam en groene regio (JTF) | € 350.000 | |
| 7.1.1 | Techlands, ontwikkelen leer-werklocatie Poelenburg-Peldersveld, (onderdeel regiodeal Zaan-IJ II). | € 250.000 | |
| 7.1.1 | Stichting InfraBindt, Netwerk Weg en waterbouw en het nieuwe bouwen (Dudok XP). | € 5.000 | |
| 7.1.1 | Vakschool technische installaties, vergroten economische impact van de klimaatopgaven (NGF). | € 500.000 | |
| 7.1.1 | SADC, samenwerking en verduurzaming op bedrijventerreinen<br><br>Binnen SADC is het Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB) | € 200.000 | Nieuw |

| | | |
|---|---|---|
| | actief op het gebied van de kwaliteitsverbetering en verduurzaming van bestaande werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Zij voeren diverse activiteiten uit op het gebied van het stimuleren van samenwerking en het aanjagen van duurzaamheid op bedrijventerreinen. | |
| 7.1.1 | Greenport NHN/Aalsmeer, opschalen en verduurzamen loopvermogen duurzame agriketens (NGF) | € 500.000 |

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
Dhr. R. Cebula
CZ/FIN

Telefoonnummer +3123514 4964
cebular@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
12 JULI 2023

**Kenmerk**
2060966/2061493

**Uw kenmerk**

**Betreft: Tweede begrotingswijziging 2023**

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de tweede begrotingswijziging 2023.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Voordracht PS tweede begrotingswijziging 2023
- Tweede begrotingswijziging 2023

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Openstaande vraag Tweede Begrotingswijziging Volt:

Vraag:
De heer Bonekamp (Volt). Tot slot wil hij weten wat het verschil is tussen de negen miljoen die afkomstig is uit de reserve en bestemd is voor de Zaanbrug en de 2,5 miljoen als gevolg van de bijstelling van de indexering voor deze brug.

Antwoord:
**2,5 miljoen**
De € 2,5 miljoen bijstelling zoals opgenomen in het iMPI is nader toegelicht in het informatieblad van project Zaanbrug zoals u is toegestuurd bij de technische briefing van het iMPI in de commissievergadering Ruimte van 11 september 2023, ter bespreking en vaststelling in de commissie Ruimte en PS in oktober. Daarbij gaat het over prijsindexatie van het krediet als gevolg van de prijsstijgingen van materialen en lonen en de daarvoor benodigde bijstelling van de provinciale subsidie met een omvang € 2,5 miljoen. Dit verloopt via een subsidie omdat het een 'derden werk' betreft; de provincie is geen eigenaar van de Zaanbrug. Met deze kredietaanvraag komt het krediet op het vereiste niveau om het project verder te realiseren en de gestegen prijzen op te vangen.
**9 miljoen**
De in de Tweede begrotingswijziging (TBW) 2023 voorgestelde reserveonttrekking van € 9 miljoen Zaanbrug is ten onrechte opgenomen. Deze mutatie moet bij de Laatste begrotingswijziging (LBW) 2023 teruggedraaid worden. De dekking hiervoor was al via de subsidiebeschikking genomen in 2020. Deze mutatie zou daarom 'dubbele dekking' opleveren en wordt in de Laatste begrotingswijziging (LBW) 2023, die nog naar PS komt, teruggedraaid. Deze mutatie was gebaseerd op de gangbare werkwijze dat eigen inbreng in een project via een onttrekking uit de reserve gedekt wordt. De administratieve constructie van het project Zaanbrug vormt daarop echter een uitzondering (de last was al via de subsidiebeschikking genomen in 2020).

**Mondelingen vragen aan gedeputeerde Olthof naar aanleiding van de brief van Rover NHN dienstregeling lijn Den Helder-Alkmaar-Haarlem**

De D66 fractie vindt het belangrijk dat er goed OV is in de provincie en is dan ook onaangenaam verrast over het schrappen van treinen tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal en het niet meer aansluiten van 10 verschillende buslijnen op de trein in Alkmaar. Dit staat geheel haaks op de afspraken in het Adaptief Ontwikkelbeleid Zaancorridor dat in samenwerking met onder andere de NS is opgesteld. Daar is immers in afgesproken dat het gebruik van het OV en de fiets de voorkeur heeft en het autogebruik te willen verminderen door voldoende capaciteit en een naadloze overstap op OV te bewerkstelligen. Wij hebben daarom de volgende vragen:

1. Is de gedeputeerde het met D66 eens dat het schrappen van deze treinen in strijd is met de afspraken uit het adaptief ontwikkelbeeld zaancorridor? Zo ja, welke stappen heeft de gedeputeerde al richting de NS gezet en zo nee, waarom niet?
2. In het verlengde van deze vraag: In het adaptief ontwikkelbeeld zaancorridor staat dat een adaptieve aanpak vereist dat er bestuurlijk commitment is over de gezamenlijke ambitie en partijen weten welke bijdrage van hen wordt verwacht, wat ze van de ander kunnen verwachten en wanneer. Hoe reflecteert de gedeputeerde op deze bestuurlijke commitment van de NS nu de NS teruggaat in het aantal treinbewegingen?
3. Hoe reflecteert de gedeputeerde op het niet meer terugkeren van de spits-intercity tussen Alkmaar en Haarlem en het daardoor niet meer aansluiten van bussen? Wat is de gedeputeerde bereid hieraan te doen?
4. Hoe denkt de gedeputeerde ambitie te houden in het OV knooppuntenbeleid in de regio Alkmaar nu de NS teruggaat in treinbewegingen?
5. Een aantal punten in het coalitieakkoord zijn het tegengaan van verkeersdrukte, beter benutten van de netwerken en verduurzamen van de mobiliteit in onze provincie. Hoe denkt de gedeputeerde, nu de NS tegendraadse bewegingen maakt, dat nog te realiseren in de regio Alkmaar?

Namens de VVD NH wil ik graag een rondvraag stellen over:

Mobiliteit: Voorwaarden gezamenlijk oplaadinfrastructuur MRA-E 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023)

Een aantal weken geleden publiceerde de Consumentenbond een onderzoek over de tarieven en prijstransparantie bij publieke laadpunten. De conclusie? Laadtarieven kunnen nog altijd flink van elkaar verschillen, terwijl het voor de consument maar moeilijk te achterhalen is wat die prijs überhaupt is.

1. Is het GS op de hoogte van de uitkomsten van dit recente onderzoek?
2. Is GS zich ervan bewust dat hoe minder transparant de markt is, des te negatiever het beeld over elektrisch laden is en dat dit de transitie naar elektrisch rijden kan vertragen en dat meer transparantie de positie van de consument versterkt?

Met dit voorliggend besluit stellen Gedeputeerde Staten de geactualiseerde Voorwaarden gezamenlijke Oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023 vast. De VVD Noord-Holland ziet graag dat laadpaalaanbieders actie ondernemen en op een heldere manier laten zien wat er bij een laadpaal betaald moet worden. Is GS van plan om alsnog in dit besluit op te nemen dat het voor consumenten helder wordt wat er bij de laadpaal betaald wordt?

Betreft: Beantwoording vragen uit de Commissie ruimte van maandag 11 september 2023

In de Commissie Ruimte van maandag 11 september zijn vragen gesteld n.a.v. de toezegging dat in Noord-Holland mogelijk een pilot gestart kan worden rond prijstransparantie op laadpalen.
Vragen betroffen de inhoud,  maar ook de planning van de pilot.

Toelichting inhoud:
Elektrische rijders willen altijd en overal kunnen zien: waar vind ik een publieke laadpaal, is die beschikbaar en wat kost het laden daar? Aan die prijstransparantie voor e-rijders valt nog veel te verbeteren. Gaat het om de publieke laadpalen, dan zijn de markt en lokale en regionale overheden daar samen verantwoordelijk voor. Naast de laadprijs gaat het om een accurate aanduiding van de laadlocaties en een actueel inzicht in de beschikbaarheid.

Op dit moment zijn er meerdere marktpartijen die de EV rijder op een laadpaal stroom leveren. Die partijen hanteren verschillende prijzen afhankelijk aan welke laadpaal geladen wordt. Het is voor de EV-rijder niet duidelijk welke prijs per kWh wordt gerekend. Inzet van de pilot op met behulp van een app of QR-code. Inzichtelijk te maken.

Landelijk, regionaal en door marktpartijen worden al verschillende verbeterslagen gemaakt, maar het gaat nog niet snel en ver genoeg. De provincie Noord-Holland onderstreept het belang om samen met het Rijk de prijstransparantie en vindbaarheid van laadpalen via navigatie voor e-rijders sterk te verbeteren.

Planning:
Het uitvoeren van een pilot prijstransparantie lijkt haalbaar. Er is opdracht  gegeven aan het project MRA-E voor het opstellen van een plan van aanpak voor de pilot. Een eerste verkenning lijkt het realistisch voor einde jaar het PvA gereed te hebben. Daarbij kan ook de planning worden bepaald. Eerste helft 2024 zou pilot kunnen starten. De voorgenomen pilot zal in overleg met het Rijk worden vorm gegeven.

# Rondvraag Gedeputeerde Olthof inzake verkeerssituatie N307 / N506.

- Kan de Gedeputeerde een toelichting geven over de huidige stand van zaken met betrekking tot de (vele) verkeersongevallen die plaats vinden op het traject N307/N506 gelegen tussen de Florasingel te Bovenkarspel en De Dolfijn te Enkhuizen? (JA21)
- Is de Gedeputeerde bereid om te laten onderzoeken of het parkeerterrein van restaurant 'De Woeste Hoogte' zo kan worden ingericht dat er eenrichtingsverkeer kan worden ingesteld waardoor het (stilstaande) kruisende verkeer op de Provincialeweg vermeden kan worden? (JA21)
-Doordat de huidige waarschuwingsborden onduidelijk zijn vanwege het kleine lettertype willen wij de Gedeputeerde vragen of hij bereid is te onderzoeken of deze kunnen worden vervangen of aangevuld worden met knipperende (waarschuwings)lampen? (VVD)
-Is de Gedeputeerde bereid om deze situatie met prioriteit te bespreken in het veiligheidsoverleg tussen Provincie en de Regio Gemeente West-Friesland? (VVD)

Ingediend door de leden Mantel (JA21) en Boer (VVD)

| | |
|---|---|
| Datum | 8 september 2023 |
| Onderwerp | Mondelinge vervolgvragen van JA21 Noord-Holland inzake de voortgang van werkzaamheden bij het HOV-traject in Huizen en de zorgen omtrent de herplanting van bomen. |
| E-mail | bergd@noord-holland.nl |
| Bijlage(n) | Geen |

Naast de voortgang van het HOV-traject tussen Hilversum en Huizen willen wij ook aandacht vragen voor de zorgen over de herplanting van de in totaal 356 bomen die gekapt zijn voor de HOV-lijn.

Namens de fractie van JA21 stel ik de volgende mondelinge vervolgvragen:

1. Kan de gedeputeerde een update geven over de huidige stand van zaken met betrekking tot de werkzaamheden aan het HOV-traject tussen Hilversum en Huizen?
2. Welke maatregelen zijn er genomen naar aanleiding van de eerdere vragen en zorgen over de kostenoverschrijding en de staking van de werkzaamheden?
3. Hoe zijn de onderhandelingen tussen de Gemeente Huizen en BAM verlopen na onze laatste vragen? Zijn er nieuwe overeenkomsten bereikt?
4. Wat zijn de laatste ontwikkelingen met betrekking tot de weerstand vanuit de buurt en de impact daarvan op het project, specifiek over de uitgestelde herplanting van bomen?
5. Kan de gedeputeerde bevestigen dat er een verminderd aantal bomen wordt herplant in de Gemeente Huizen in vergelijking met wat eerder was beloofd voor de HOV-lijn?
6. Kan de gedeputeerde, gezien de recente ontwikkelingen over het opstappen van de programmamanager [redacted], uitleg geven over de gevolgen van zijn vertrek voor het HOV-lijn project? Hoe beïnvloedt zijn besluit de voortgang en welke maatregelen worden genomen om de voortgang van het project te waarborgen, met name gezien de verregaande dossierkennis die [redacted] heeft?
7. Kan de gedeputeerde toelichten hoe het komt dat, volgens de voormalig programmamanager, de gemeente en de provincie ‘elkaars taal’ niet spreken? Wat voor stappen onderneemt de gedeputeerde om dit op te lossen, zeker nu de ervaren programmamanager zich terugtrekt uit het project?
8. Wat zijn de stappen die de provincie heeft genomen om ervoor te zorgen dat de beloftes en afspraken die de heer [redacted] heeft gemaakt met betrokken partijen worden nagekomen door zijn opvolger?

Ondertekening,

Daniël J. van den Berg

Fractievoorzitter JA21 Noord-Holland

Bronnen:
https://www.nhnieuws.nl/nieuws/323140/weer-tegenslag-voor-busverbinding-hov-lijn-huizen-programmamanager-opgestapt
https://www.gooieneemlander.nl/cnt/dmf20230901_26594766?utm_source=google&utm_medium=organic
https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20230825_27587551?utm_source=google&utm_medium=organic

**Mondelinge vragen aan gedeputeerde Olthof n.a.v. de brief aan PS over reisvoornemen naar politieke werkgroep POLIS in Stockholm**

Volt is uiteraard zeer verheugd dat de gedeputeerde Europese samenwerking zoekt door actieve deelname aan de politieke werkgroep van POLIS, het netwerk van Europese steden en regio's die zoeken naar oplossingen om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken. Daarover hebben wij nog de volgende vragen:

1. Heeft de gedeputeerde het reisvoornemen om naar de bijeenkomst in Stockholm te gaan op 8/9 juni daadwerkelijk waargemaakt? En zo ja, wanneer kunnen we het in de brief genoemde reisverslag verwachten?
2. Is het de gedeputeerde naar zijn mening gelukt om aandacht te vragen voor de verbinding tussen stedelijke regio’s en de minder verstedelijkte gebieden?
3. Wat zijn de belangrijkste inzichten die de gedeputeerde meeneemt uit zijn bezoek, die mogelijk toepasbaar zijn in Noord-Holland, om de door PS aangenomen Europastrategie 2022-2030 waar te maken?
4. Heeft de gedeputeerde nog concrete ‘haakjes’ gevonden die gebruikt kunnen worden in de voorbereiding op de Europese subsidieaanvraag? Dit in het kader van de in de brief gememoreerde  Focus Smart Mobility.

Als BBB zijn wij voor de ontwikkeling van doorfietspaden, zeker wanneer ze de veiligheid van het verkeer verbeteren. Echter naar aanleiding van de inspreker en een bezoek ter plaatsen hebben wij nog onderstaande vragen voor GS.

1. Klopt het dat het traject van de doorfietsroute in Haarlem bestaat uit; een gedeelte ‘gewoon’ fietspad, een gedeelte snelfietsroute of doorfietsroute en een gedeelte fietsstraat om daarna weer te eindigen in een fietspad ?
Zo ja, is het onderzocht of dit de veiligheid van fietser en ander verkeer positief beïnvloed? Zo ja, zouden wij dit onderzoek kunnen ontvangen? Zo nee, is het een mogelijk dat dit nog uitgevoerd kan worden?
2. Recent zijn de wegen in Velserbroek en Bloemendaal (als alternatief voor traject in Haarlem) opgeknapt, is de investering in een nieuw traject doorfietsroute nog steeds noodzakelijk en is hier subsidiegeld voor bestemd? Het plan is oorspronkelijk geschreven in 2016, zijn deze recente wijzigingen aangepast/meegenomen in de uitvoering?
3. In hoeverre past het onderdeel Pim Mulierlaan (ter hoogte van de school) een doodlopende straat in het project doorfietsroute?

Als BBB zijn wij voor de ontwikkeling van doorfietspaden, zeker wanneer ze de veiligheid van het verkeer verbeteren. Echter naar aanleiding van de inspreker en een bezoek ter plaatsen hebben wij nog onderstaande vragen voor GS.

**Vraag 1:** Klopt het dat het traject van de doorfietsroute in Haarlem bestaat uit; een gedeelte 'gewoon' fietspad, een gedeelte snelfietsroute of doorfietsroute en een gedeelte fietsstraat om daarna weer te eindigen in een fietspad ?
Zo ja, is het onderzocht of dit de veiligheid van fietser en ander verkeer positief beïnvloed? Zo ja, zouden wij dit onderzoek kunnen ontvangen? Zo nee, is het een mogelijk dat dit nog uitgevoerd kan worden?

**Antwoord 1:**
Het gehele traject van Velsen naar Heemstede is ingetekend als doorfietsroute. Echter wordt gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur, die waar mogelijk wordt geoptimaliseerd om de fiets te faciliteren. In de praktijk betekent dit dat de fiets op sommige deeltrajecten een eigen fietspad heeft en op andere delen samengaat met (langzaam rijdend) autoverkeer.

Er zijn onderzoeken gedaan naar de optimale en verkeersveilige inrichting van doorfietsroutes. Daarbij zijn zowel voor vrij liggende fietspaden als voor wegen waar fiets en auto met elkaar de weg delen landelijke aanbevelingen vastgelegd die wij bij subsidieverstrekking hanteren (CROW-aanbevelingen).

In de provinciale Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 hebben wij de volgende omschrijving en criteria voor doorfietsroutes vastgelegd:

*Doorfietsroutes verbinden woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, OV-knooppunten en recreatiegebieden in de regio met elkaar. Op een doorfietsroute is voldoende ruimte voor alle typen fietsen (gewone fietsen en ook snelle elektrische) en is zo ontworpen dat je ongestoord kunt doorfietsen. Doorfietsroutes hebben een comfortabele ondergrond en zijn extra breed. Zo kunnen zowel gewone als snelle fietsers er veilig gebruik van maken en elkaar veilig inhalen. Om ongestoord te kunnen doorfietsen liggen ze bij voorkeur niet langs drukke autowegen en hebben de fietsers voorrang op het kruisende verkeer. Bovendien zijn doorfietsroutes klimaatbestendig en goed ingepast in het landschap. In de praktijk gaat het om het verknopen van bestaande (goede) fietspaden aan rustige straten door stad en land. Doorfietsroutes kennen een variatie aan wegbeheerders en wegprofielen.*

*Doorfietsroutes kunnen zodoende bestaan uit:*
- *Vrij liggende brede fietspaden uitgevoerd in asfalt of betonverharding*
- *Fietsstraten. Op deze straten mag autoverkeer rijden, maar die ontworpen zijn met de fietser als hoofdgebruiker, de maximumsnelheid is 30 km/u en de wegen zijn niet bedoeld zijn voor doorgaand autoverkeer. Voor de inrichting houden wij vast aan de aanbevelingen van CROW.*
- *Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u met geasfalteerde, hele brede fietsstroken, bij voorkeur met een rijloper voor autoverkeer uitgevoerd met klinkers.*

*In elke regio spreken we met gemeenten af welke tracés voor doorfietsroutes wij willen gaan uitwerken en binnen welke termijn. De tracés laten we ook door GS vaststellen en alleen op vastgestelde tracés verlenen we subsidies met het hoge percentage.*

In samenwerking met gemeenten en stakeholders zijn de routes in deze regio vastgelegd en onderzocht en middels het 'Regionaal Toekomstbeeld Fiets' in 2022 door GS vastgesteld. Hierin zijn diverse routes die ieder een functie hebben om fietsers van en naar hun bestemming te brengen. De genoemde voorbeelden zijn hierin andere routes binnen dit netwerk van doorfietsroutes hun functie hebben.

Uiteindelijk zou een vrij liggend fietspad door het groen, dat aan alle kwaliteitseisen voldoet, voor de fiets de optimale situatie zijn. Dat is echter niet overal mogelijk omdat de routes ook moet worden

ingepast in landschap en stad. Wisselende inrichtingen kunnen daarbij goed worden toegepast mits de gekozen varianten binnen de vastgestelde normen en kwaliteitseisen passen, en er voldoende aandacht is op de plekken waar de inrichting wijzigt (bijvoorbeeld op de plek waar de fiets van een eigen fietspad moet invoegen met gemotoriseerd verkeer).

Overigens zijn doorfietsroutes niet per se bedoeld om 'snel' te fietsen. Doorfietsroutes zijn bedoeld voor alle typen fietsers en over korte en langere afstanden.

**Vraag 2:** Recent zijn de wegen in Velserbroek en Bloemendaal (als alternatief voor traject in Haarlem) opgeknapt, is de investering in een nieuw traject doorfietsroute nog steeds noodzakelijk en is hier subsidiegeld voor bestemd? Het plan is oorspronkelijk geschreven in 2016, zijn deze recente wijzigingen aangepast/meegenomen in de uitvoering?

**Antwoord 2:**
Ja, wij zien de investering als noodzakelijk. Wij zien de Lodewijk van Deijssellaan als een onmisbare schakel in het regionale netwerk van doorfietsroutes. De betreffende weg is nu al druk met fietsverkeer, omdat er allerlei voorzieningen in de nabijheid zijn (station Bloemendaal, scholen en sportvoorzieningen). Een veilige(re) en comfortabele inrichting is daarbij noodzakelijk.
In de toekomst kan het belang van de de Lodewijk van Deijssellaan verder toenemen als ook het ontbrekende stuk fietspad tussen de Jan Gijzenkade en Santpoort Noord aan de westzijde van de N208 wordt gerealiseerd. Naar deze schakel doet de provincie op dit moment, als onderdeel van de regionale doorfietsrouteplannen, onderzoek.

In samenwerking met gemeenten en stakeholders zijn de routes in deze regio vastgelegd en onderzocht en middels het 'Regionaal Toekomstbeeld Fiets' in 2022 door GS vastgesteld. Hierin zijn diverse routes die ieder een functie hebben om fietsers van en naar hun bestemming te brengen. De genoemde voorbeelden zijn hierin andere routes die binnen dit netwerk van doorfietsroutes ook hun functie hebben.

**Vraag 3:** In hoeverre past het onderdeel Pim Mulierlaan (ter hoogte van de school) een doodlopende straat in het project doorfietsroute?

**Antwoord 3:**
Als provincie verlenen wij voor verschillende typen projecten verschillende subsidies. Daarbij verschilt het percentage subsidie naar gelang het type project.
De Pim Mulierlaan is geen onderdeel van de doorfietsroute. Haarlem neemt deze straat waarschijnlijk mee in het project vanwege efficiëntie. De provincie zal voor dit deel van het project geen 'doorfietsroute subsidie' verlenen, maar wel kijken of eventuele verbeteringen van de verkeersveiligheid op de Pim Mulierlaan voor subsidie in aanmerking komen. Dat zal dan een lager subsidiepercentage zijn. Op deze manier wordt het project ook besproken met de gemeente Haarlem.
Zie ook de subsidieregeling Kleine Infrastructuur 2023.

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13055 |
| **Extern Zaak ID** | 1929411 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 6.a |
| **Titel** | Openbaarmaking haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/GND |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 11 september 2023 |

## Toelichting

Na interne beraadslaging en overleg met het college van de gemeente Medemblik hebben Gedeputeerde Staten besloten om de Haalbaarheidsstudie Balkweiterhoek 76/76A Zwaagdijk-West openbaar te maken en hierover te communiceren.

# Haalbaarheidsstudie

# Balkweiterhoek 76/76A Zwaagdijk-West




**Opdrachtgever : Provincie Noord-Holland**
**Projectnummer: 2023_11**
**Datum : 01-06-2023**
**Status : Definitief**

# Inhoudsopgave


**1 Inleiding en doelstelling ..... 5**

*1.1 Inleiding ..... 5*

*1.2 Doel en opzet van het onderzoek ..... 7*

**2 Omgevingsaspecten ..... 11**

*2.1 Locatie ..... 11*

*2.2 Afwegingskader ..... 12*

*2.3 Kadaster ..... 16*

*2.4 Westfrisiaweg ..... 17*

*2.5 Bodemkwaliteit ..... 18*

*2.6 Voorzieningen ..... 19*

*2.7 Ontsluitingen ..... 25*

*2.8 Netcapaciteit Liander ..... 26*

*2.9 Veiligheid ..... 27*

*2.10 Nieuwbouw in Zwaagdijk-West ..... 28*

**3 Planologisch kader ..... 30**

*3.1 Structuurvisie ..... 30*

*3.2 Kwaliteiten, knelpunten en kansen ..... 31*

*3.3 Strategie ..... 31*

*3.4 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 ..... 31*

*3.5 Bestemmingsplan ..... 32*

3.5.1 Bouwregels ..... 32

*3.6 Parkeerbeleid ..... 34*

*3.7 Dorpsvisie ..... 35*

3.7.1 Wat maakt het dorp uniek en wat willen de inwoners behouden? ..... 35

3.7.2 Uitslag enquête ..... 35

*3.8 Overige zaken ..... 36*

*3.9 Woonakkoord Westfriesland 2020-2025 ..... 37*

*3.10 Woonbehoefteonderzoek Westfriesland, eindrapport d.d. 11 januari 2023 ..... 38*

*3.11 Planologische procedures ..... 38*

3.11.1 Het bestemmingsplan herzien ..... 39

3.11.2 Een voorlopige bestemming voor flexwoningen aanwijzen ..... 39

3.11.3 De buitenplanse afwijking en de kruimelgevallenregeling ..... 39

3.11.4 Een tijdelijke bestemming ..... 40

3.11.5 Een tijdelijke vergunning ..... 40

3.11.6 Verklaring van geen bedenkingen ..... 40

3.11.7 Experimenteren met het voor langere tijd afwijken van het bestemmingsplan ..... 41

**4 Demografie ..... 41**

*4.1 Bevolkingsprognose ..... 41*

*4.2 Doelgroepen ..... 45*

4.2.1 Flexwoningen ..... 45
**4.2.1.1 Doelgroepen** ..... 45
**4.2.1.2 Beheer** ..... 46
**4.2.1.3 Selectieprocedure** ..... 46
**4.2.1.4 Huurprijzen flexwoningen** ..... 47
**4.2.1.5 Huurovereenkomsten** ..... 47

**5 Coalitieakkoord Gemeente Medemblik ..... 47**

**6 Correspondentie ..... 48**

6.1.1 Notulen overleg 11-01-2023 ..... 48
6.1.2 Wensen van bewoners ..... 49

**7 Participatietraject ..... 51**

**8 Analyses ..... 52**

*8.1 SWOT-analyse ..... 52*

*8.2 Stakeholder analyse ..... 53*
8.2.1 Dorpsraad Zwaagdijk-West ..... 53
8.2.2 Gemeente Medemblik ..... 54
8.2.3 Inwoners Zwaagdijk-West ..... 54
8.2.4 Doelgroep woningen ..... 55
8.2.5 Media ..... 55

*8.3 Analyse media ..... 56*

**9 Uitwerking plan ..... 57**

*9.1 Stedenbouwkundige onderbouwing ..... 57*
9.1.1 Fietspad ..... 58
9.1.2 Nieuwe ontsluiting ..... 58

*9.2 Referentiebeelden ..... 59*
9.2.1 Sociale koop en sociale huur ..... 59
9.2.2 Twee-onder-een-kapwoningen ..... 60
9.2.3 Vrije kavels ..... 61
9.2.4 Flexwoningen ..... 62
9.2.5 Tiny Houses ..... 63
9.2.6 Geluidswal/uitkijkpunt ..... 64

*9.3 Bebouwingsvoorstel flexwoningen ..... 65*

*9.4 Variant 1 ..... 66*

*9.5 Variant 2 ..... 67*

*9.6 Variant 3 ..... 68*

*9.7 Variant 4 ..... 69*

**10 Financieel ..... 70**

*10.1 Investeringsbegroting ..... 70*

*10.2 Subsidies ..... 70*
10.2.1 Regeling huisvesting aandachtsgroepen (RHA) ..... 70
10.2.2 Stimuleringsregeling Flex- en Transformatiewoningen ..... 71
10.2.3 Financiële herplaatsingsgarantie ..... 71

**11 Conclusie en advies ..... 73**

*11.1 Aandachtspunten vanuit het overleg werkgroep BWH 76/76A ..... 73*
*11.2 Aandachtspunten vanuit het overleg met de gemeente Medemblik ..... 75*
*11.3 Overig..... 75*
*11.4 Vervolgstappen ..... 76*
**12 Bibliografie .....77**
**13 Figurenlijst .....82**

# 1 Inleiding en doelstelling

## 1.1 Inleiding

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Rotteveel M4 een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd voor flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West.

Daarbij zijn de volgende onderzoeksvragen door de provincie Noord-Holland aan Rotteveel M4 gesteld:

- Onderzoeken of realisatie van flexwoningen voor in ieder geval spoedzoekers (waaronder statushouders) op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West haalbaar is;
- Indien dit haalbaar is in beeld brengen wat hiervoor nodig is op ruimtelijk, planologisch/juridisch, technisch, financieel en sociaal-maatschappelijk vlak.

Daarbij dienen de volgende onderwerpen onderzocht te worden:

- Programmering: aantallen, grootte en typen woningen, doelgroepen, looptijd huurcontracten, huurprijzen;
- Stedenbouwkundig ontwerp;
- Verwerking randvoorwaarden van de gemeente Medemblik
- Overige bijzonderheden en aandachtspunten.

Het Rijk heeft de provincies in september 2021 verzocht om hun bijdrage te leveren in de asielopvang. Gedeputeerde Staten hebben vervolgens besloten om te onderzoeken of het provinciaal onroerend goed ingezet kan worden om bij te dragen aan de verlichting van de asielcrisis. De provincie heeft geen leegstaande kantoorgebouwen in eigendom.
De provincie heeft wel grond in eigendom. Er is door de provincie gezocht naar eigendom dat groter is dan 1000 $m^2$, gelegen binnen 500 meter van een woonkern. De gronden mogen niet liggen binnen beperkende contouren van het Bijzonder Provinciaal Landschap, Natuurnetwerk Nederland of Luchthavenindelingsbesluit.

De locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West kwam hierbij naar voren als mogelijk kansrijke locatie.

In maart 2022 hebben Gedeputeerde Staten besloten deze locatie te verkennen voor de huisvesting van spoedzoekers, waaronder statushouders. Hierbij zijn de gemeente Medemblik en woningcorporaties Het Grootslag en De Woonschakel betrokken. Dit heeft geresulteerd in de BREEN-verkenning d.d. oktober 2022 en een investerings- en rendementsberekening door woningcorporaties De Woonschakel en Het Grootslag per e-mail d.d. 22 december 2022.

De gemeente en de woningcorporaties hebben per brief d.d. 31 januari 2023 aan de provincie aangegeven dat:

*De huidige berekeningen voor de investering in flexwoningen en de investering voor de ontsluiting (inclusief de realisering van een geluidswal vanwege de ligging nabij de Westfrisiaweg) een zeer onrendabele businesscase laten zien met een fors negatief resultaat. Daarbij waren de randvoorwaarden die de gemeente bij de start van het onderzoek heeft meegegeven aan de provincie en de corporaties niet meegenomen, waardoor de businesscase nog negatiever zou worden. Deze randvoorwaarden zijn echter voor de gemeente essentieel. De gemeente en corporaties achten het niet langer zinnig om het onderzoek verder voort te zetten.*

In maart 2023 is Rotteveel M4 gevraagd een offerte uit te brengen voor het opstellen van een haalbaarheidsonderzoek. Op 22 maart 2023 is de formele opdrachtbevestiging van de provincie Noord-Holland naar Rotteveel M4 verzonden.

## 1.2 Doel en opzet van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is het vinden van een antwoord op de vraag of Balkweiterhoek 76/76a te Zwaagdijk-West geschikt is voor het realiseren van flexwoningen voor onder andere spoedzoekers, waaronder statushouders.

Er wordt een brede verkenning gemaakt van de locatie. De conclusies die hieruit voort komen geven het onderzoek vorm en stellen kaders. Binnen deze kaders wordt een ontwerpverkaveling gemaakt welke wordt doorgerekend in verschillende varianten. De resultaten hieruit tonen de haalbaarheid van de realisatie van flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76a te Zwaagdijk-West.

In de opdracht aan Rotteveel M4 zijn de volgende uitgangspunten en aandachtspunten meegegeven:

Uitgangspunten voor tijdelijke huisvesting

- Flexwoning: woning met een 'tijdelijk karakter' van de woning zelf, de bewoning of het gebruik van een locatie waarop de woning wordt geplaatst;
- Gebruik locatie: 'tijdelijk', in ieder geval 10-15 jaar;
- 100% huur, waarvan minimaal 50% sociaal;
- Grond blijft in beginsel in eigendom van de provincie gedurende de exploitatie.

Aandachtspunten voor de ontwikkeling:
Inhoudelijk:

- Maatschappelijk:
  - Beschikbaarheid zorg;
  - Leefbaarheid en veiligheid;
  - Druk op onderwijs;
  - Beschikbaarheid voorzieningen.
- Bereikbaarheid
  - Ontsluiting per auto;
  - Openbaar vervoer.

Procesmatig:

- Communicatie met inwoners, buurgemeente Hoorn en eventueel andere gemeenten West-Friesland
- Bestuurlijke afstemming corporaties, gemeente Medemblik en provincie Noord-Holland
- Welke procedures zijn nodig? (Onderzoeken, vergunningstrajecten)

Overige vragen:

- Welke huurcontracten worden er afgegeven?
- Hoe wordt omgegaan met huurders bij het aflopen van het huurcontract?

- Kunnen woningzoekenden hun inschrijfduur behouden?
- Leefbaarheidsprojecten? Wijkbeheerder?
- Kan een tijdelijke ontwikkeling slim gecombineerd worden met permanente woningbouwontwikkeling?
- Op welke wijze kan de grond in gebruik worden gegeven en tegen welke redelijke prijs?

De volgende varianten dienen in ieder geval te worden uitgewerkt:
- Flexwoningen met een levensduur van 15 jaar. Na 15 jaar worden de woningen verplaatst.
- Flexwoningen met een levensduur van minimaal 30 jaar.

Voordat Rotteveel M4 met het onderzoek startte heeft er op 16 maart 2023 een startbespreking met de provincie plaatsgevonden.
Na dit gesprek zijn de volgende startdocumenten door de provincie aan Rotteveel M4 verstrekt:

| **Naam document** | **Datum document** | **Datum ontvangen** | **Bron** |
|---|---|---|---|
| 20221114 Brief aan de bewoners van Zwaagdijk-West | 14-11-2022 | 16-03-2023 | Provincie NH |
| Notulen overleg provincie, gemeente, werkgroep BWH 76/76A | 11-01-2023 | 16-03-2023 | Werkgroep BWH 76/76A |
| Notulen Werkgroep BWH 76/76A, bezwaren | 11-01-2023 | 16-03-2023 | Werkgroep BWH 76/76A |
| Brief van gemeente Medemblik, Woningstichting Het Grootslag, De Woonschakel | 31-01-2023 | 16-03-2023 | Gemeente Medemblik |
| Brief aan de bewoners van Zwaagdijk-West – voortgang haalbaarheidsonderzoek | 10-02-2023 | 16-03-2023 | Provincie NH |
| Brief aan B&W gemeente Medemblik | 10-02-2023 | 16-03-2023 | Provincie NH |
| Brief aan Woningstichting Het Grootslag | 10-02-2023 | 16-03-2023 | Provincie NH |
| Brief aan De Woonschakel West-Friesland | 10-02-2023 | 16-03-2023 | Provincie NH |
| **Naam document** | **Datum document** | **Datum ontvangen** | **Bron** |
| Brief Werkgroep BWH 76/76A aan provincie | 01-03-2023 | 16-03-2023 | Werkgroep BWH 76/76A |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Brief van provincie: aanvraag offerte | 13-02-2023 | 22-02-2023 | Provincie NH |
| Bijlage bij brief provincie aanvraag offerte: Randvoorwaarden, bijlage 3 | 20-02-2023 | 22-02-2023 | Gemeente Medemblik |
| Bijlage bij aanvraag offerte provincie: E-mail investering en rendement, Het grootslag | 20-12-2022 | 22-02-2023 | Het Grootslag |
| Bijlage bij aanvraag offerte provincie: BREEN-verkenning 2 Zwaagdijk okt 2022 | 8-10-2022 | 22-02-2023 | BREEN Stedenbouw |
| Concept verslag voortgang haalbaarheidsonderzoek, overleg d.d. 15-03-2023 | 21-03-2023 | 05-04-2023 | Provincie NH |

Tijdens het overleg met de gemeente Medemblik op 28 maart 2023 (zie bijlage 1.2 in het bijlagendocument), heeft de gemeente de volgende documenten aan Rotteveel M4 verstrekt:

| **Naam document** | **Datum document** | **Datum ontvangen** | **Bron** |
|---|---|---|---|
| Annotatienotitie + procesbeschrijving 28092022 randvoorwaarden Balkweiterhoek | 28-09-2022 | 28-03-2023 | Gemeente Medemblik |
| Partijen bij mogelijke ontwikkeling Balkweiterhoek 3009202 | 30-09-2022 | 28-03-2023 | Gemeente Medemblik |
| Voorlopige planning mogelijke woningbouwontwikkeling Zwaagdijk (002) | 30-09-2022 | 28-03-2023 | Gemeente Medemblik |
| E-mail Het Grootslag, investering en rendement Balkweiterhoek, inclusief bijlage presentatie Heijmans TWO | 22-12-2022 | 28-03-2023 | Het Grootslag |
| **Naam document** | **Datum document** | **Datum ontvangen** | **Bron** |
| E-mailwisseling tussen provincie en Het Grootslag | 23-12-2022 | 28-03-2023 | Pronvincie NH + Het Grootslag |

Tijdens het overleg met gemeente Medemblik op 18 april 2023 (zie bijlage 1.1 in het bijlagendocument), waarbij wethouder Broeders aanwezig was, is het volgende document aan Rotteveel M4 verstrekt:

| **Naam document** | **Datum document** | **Datum ontvangen** | **Bron** |
|---|---|---|---|
| Presentatie 'Samen bouwen aan Medemblik' | 03-04-2023 | 18-03-2023 | Gemeente Medemblik |

# 2 Omgevingsaspecten

## 2.1 Locatie

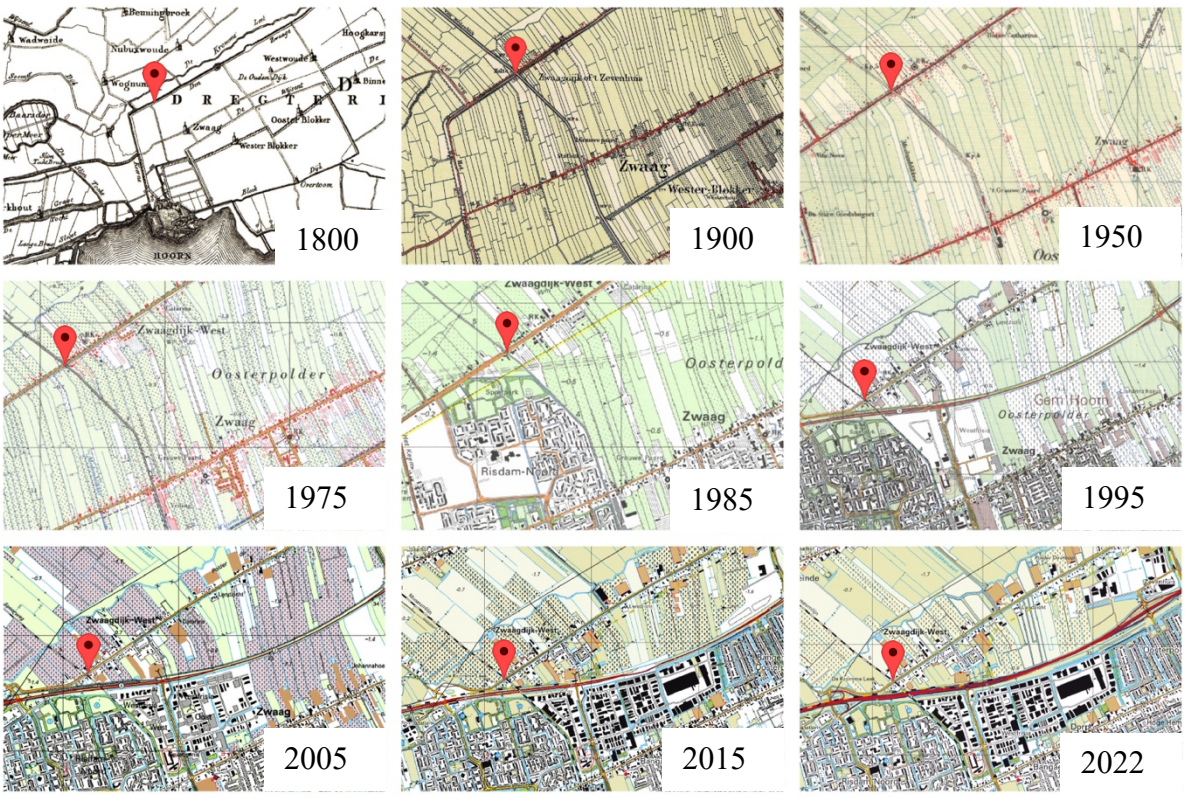



*Figuur 1, plangebied Zwaagdijk-West*

Op figuur 1 is het plangebied te zien binnen het rode kader.
De naam Zwaagdijk-West is afgeleid van de in de 13e eeuw aangelegde dijk die Zwaag moest beschermen tegen de rivier De Kromme Leek. De bodem bestaat uit kwelders en kreekruggen, anders bekend als een delta. Dit betekent dat de grond een mix is van veengrond en afgezette klei. Vanaf de 19e eeuw is fruitteelt naast het houden van vee in Zwaagdijk-West binnen de agrarische sector de meest voorkomende.
Via de dichtbijgelegen spoorlijn konden de oogsten makkelijk worden getransporteerd naar andere delen van Nederland.

Zwaagdijk-West is ook bekend onder de naam 't Zevenhuis, vanwege de 7 huizen waaruit de plaats bestond. Deze naam wordt nu gedragen door het ten noordoosten gelegen bedrijventerrein.

Zwaagdijk-West is één van de dorpskernen in de Gemeente Medemblik en telde in 2021 585 inwoners. Tot 1 januari 2007 behoorde Zwaagdijk-West tot de gemeente Wognum, die zelf is opgegaan in de gemeente Medemblik. Sinds 1 januari 2011 vallen Zwaagdijk-West en Zwaagdijk-Oost weer onder één gemeente, de gemeente Medemblik (Wikipedia, 2022).



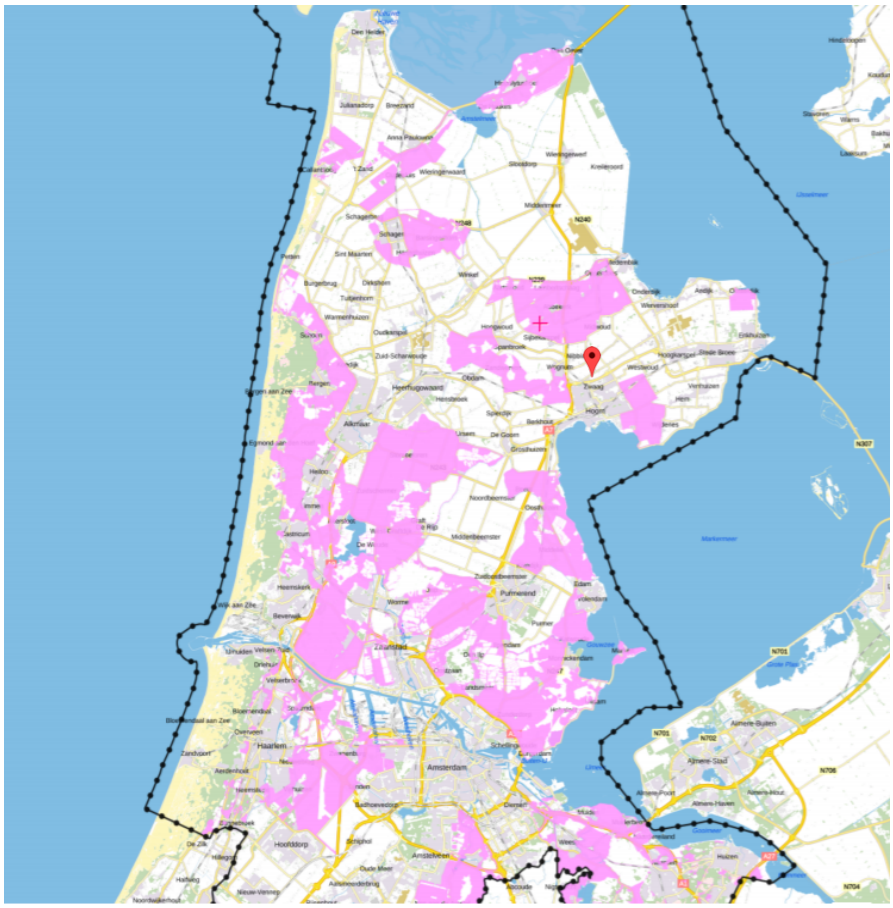

*Figuur 2, Zwaagdijk-West van 1850 tot 2023 (Topotijdreis, sd)*

Het is belangrijk te benoemen dat, ondanks wat verschillende afbeeldingen en tekeningen laten zien, de glazen kas op perceel 4119 is gesloopt in oktober 2022 (zie figuur 4.F).
De naastgelegen vrijstaande woning, waar de grond een bestemming wonen heeft, zal gehandhaafd worden binnen het ontwerp voor de verkaveling.

## 2.2 Afwegingskader

In september 2021 hebben Gedeputeerde Staten besloten om te onderzoeken of het provinciale onroerend goed ingezet kan worden om bij te dragen aan de verlichting van de asielcrisis. Er is gezocht naar eigendom dat groter is dan 1000 $m^2$, binnen 500 meter van een dorpskern ligt en niet ligt binnen de beperkende contouren van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL, zie figuur 3), Natuurnetwerk Nederland (NNN) of Luchthavenindelingsbesluit. De locatie Balkweiterhoek 76/76A kwam hierbij naar voren als mogelijk kansrijke locatie. In maart 2022 hebben de Gedeputeerde Staten besloten om deze locatie verder te verkennen voor de huisvesting van spoedzoekers, waaronder statushouders.

Voor een goede beeldvorming van de omgeving en oriëntatie van het plangebied zijn onderstaande foto's gemaakt, gekoppeld aan de satellietfoto in figuur 4. Ten behoeve van verdere verwijzingen in de tekst zijn de afbeeldingen gekenmerkt met een letter.



*Figuur 3, BPL Provincie Noord-Holland*




*Figuur 4, satellietkaart van het plangebied (Google, 2023)*

**A**



*Figuur 4.A*

**B**



*Figuur 4.B*

C




*Figuur 4.C*

D



*Figuur 4.D*

E



*Figuur 4.E*

F



*Figuur 4.F*

G



*Figuur 4.G*

H



*Figuur 4.H*

I



*Figuur 4.I*

J



*Figuur 4.J*

## 2.3 Kadaster




*Figuur 5, kadastrale kaart*

De gronden, in eigendom van de Provincie Noord-Holland, omvat 5 kadastrale percelen die in totaal 41.000 vierkante meter beslaan. In de rechterhoek bevindt zich een woonhuis, met de daarbij behorende bestemming wonen. Deze woning zal gehandhaafd worden in de verkaveling van het nieuwe plan. Alle kadastrale gegevens worden hieronder getoond in figuur 6.

Kadastraal perceel 4153 is eigendom van de Gemeente Hoorn. In figuur 5 is dit aangegeven met een blauwe pijl. Bij het aanleggen van een ontsluiting en bij het verleggen van het fietspad dient rekening gehouden te worden met het eigendomsrecht hier van de Gemeente Hoorn.

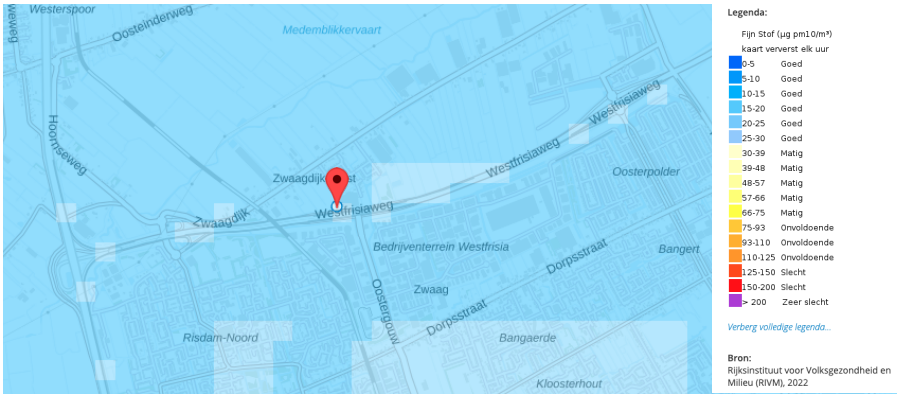
| Nummer | Oppervlak (m2) | Eigenaar | Enkelbestemming | Dubbelbestemming |
|---|---|---|---|---|
| 4902 | 5.960 | Provincie Noord-Holland | Agrarisch | Waarde - Archeologie 3 |
| 4118 | 1.335 | Provincie Noord-Holland | Agrarisch | Waarde - Archeologie 3 |
| 4378 | 3.172 | Provincie Noord-Holland | Agrarisch | Waarde - Archeologie 3 |
| 4604 | 4.260 | Provincie Noord-Holland | Agrarisch | Waarde - Archeologie 3 |
| 4119 | 24.273 | Provincie Noord-Holland | Agrarisch | Waarde - Archeologie 3 |
| 4119 | 2.000 | Provincie Noord-Holland | Wonen | Waarde - Archeologie 4 |
| **Totaal** | **41.000** | | | |

*Figuur 6, kadastrale gegevens en bijbehorend bestemmingsplan*

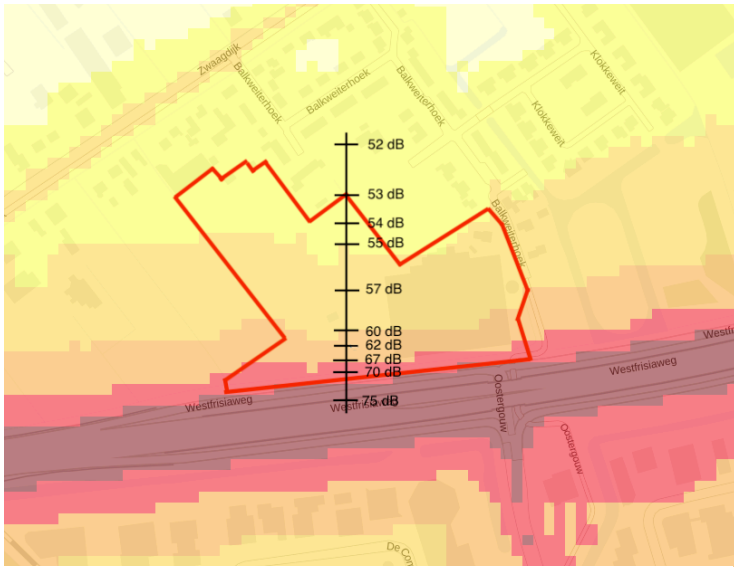
## 2.4 Westfrisiaweg

De gerenoveerde Westfrisiaweg voert langs het plangebied. Tijdens de renovatiewerken is de op- en afrit herzien, en hier is een onderdoorgang aangebracht, zie figuur 4.B. De aanwezigheid van de Westfrisiaweg / N307 heeft verkeersgeluid en fijnstofemissie door het verkeer tot gevolg. De fijnstofemissie is te zien in figuur 7 en valt in de categorie 'goed'.

Het verkeersgeluid is zichtbaar op figuur 8. Hierop is het geluid getoond wat wordt geproduceerd door de Westfrisiaweg, met een ingetekende schaal van intensiteit. In figuur 20 in het deelonderwerp Bestemmingsplan is te zien dat er een geluidszone is opgenomen in de bestemming van de gronden. Dit is ten behoeve van de industrie die gelegen is aan de zuidzijde van de Westfrisiaweg. Met de herinrichting van de weg is de weg ook verhoogd, waardoor een wal is ontstaan tussen het plangebied en het industrieterrein. Of er in deze nieuwe situatie nog geluidsoverlast kan ontstaan door het industrieterrein is onbekend en hier dient een akoestisch onderzoek naar te worden gedaan. De voorkeursgrenswaarde hierbij is 50 dB (Infomil, sd).




*Figuur 7, emissie fijnstof (Atlas van de Leefomgeving, 2023)*



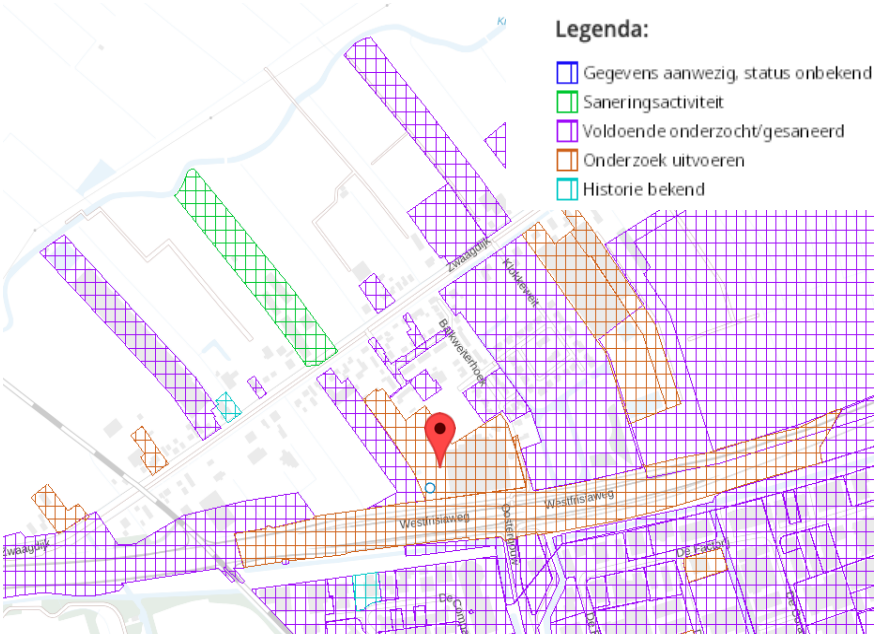

*Figuur 8, geluid in Nederland (Atlas van de Leefomgeving, 2020)*

Het verkeersgeluid geproduceerd door de weg heeft invloed op het plangebied. De voorkeursgrenswaarde van systematisch wegverkeerslawaai is 48 dB, met een hoogst toelaatbare waarde van 53 dB (Infomil, sd). Via een hogere waarde procedure is het mogelijk af te wijken als uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet gehaald kan worden, met een maximale grens van 53 dB.

Met onderzoek moet nader bepaald worden waar de akoestische grens van de voorkeursgrenswaarden ligt. Ook moet de huidige geluidswering langs de weg onderzocht worden op de geluidswerende kwaliteit en moet er bekeken worden of het aanbrengen van extra geluidswering langs de afrit een uitkomst kan bieden.

## 2.5 Bodemkwaliteit

Vanwege de agrarische bestemming van de percelen en het gesloopte kassencomplex (zie figuur 2, 2015 en 2022) dient, indien een planologische vergunningsprocedure wordt gestart, nader onderzoek naar de bodemkwaliteit gedaan te worden.




*Figuur 9, bodemverontreiniging en sanering (Atlas van de Leefomgeving, sd)*

Volgens de Nationale Databank Flora en Fauna bevinden zich in het plangebied geen diersoorten die op de rode lijst staan. Deze lijst bestaat uit diersoorten die ernstig bedreigd zijn in Nederland, uit Nederland dreigen te verdwijnen of al verdwenen zijn.

## 2.6 Voorzieningen

De afstand tot de locatie Balkweiterhoek 76/76A met betrekking tot de volgende voorzieningen is onderzocht: Scholen, winkels, religieuze instellingen, zorginstellingen, sportvoorzieningen en openbaar vervoer is onderzocht. De afstanden zijn gebaseerd op de bereikbaarheid per auto.

### Scholen

Hieronder op figuur 10 is te zien waar de scholen zich bevinden rondom het plangebied.



*Figuur 10, schoolvoorzieningen rondom Zwaagdijk-West (Google, 2021)*

| Naam school | Soort school | Afstand tot plangebied |
|---|---|---|
| Sint Lidwina | Basisschool | 700 m |
| (OBS) Klimop | Basisschool | 2,7 km |
| Stichting Algemeen Bijzonder Onderwijs Hoorn | Basisschool | 2,7 km |
| CBS de Rank | Basisschool | 2,8 km |
| Copernicus SG | Middelbare school | 3,1 km |
| Tabor College | Middelbare school | 3,1 km |
| ROC Horizon College Hoorn | Beroepsonderwijs | 4,1 km |

**Winkels**
Hieronder op figuur 11 is te zien waar de winkels zich bevinden rondom het plangebied.



*Figuur 11, winkelvoorzieningen rondom Zwaagdijk-West (Google, 2021)*

| **Naam winkel** | **Soort winkel** | **Afstand tot plangebied** |
|---|---|---|
| DekaMarkt Zwaag | Supermarkt | 2,4 km |
| Trekpleister | Drogisterij | 2,4 km |
| Winkelcentrum de Huesmolen | Winkelcentrum | 3,8 km |
| Lidl de Huesmolen | Supermarkt | 3,9 km |
| AH de Huesmolen | Supermarkt | 3,9 km |
| AH Dorpsstraat | Supermarkt | 4,1 km |
| Betje Wolffplein | Winkelcentrum | 6,4 km |
| Vomar | Supermarkt | 6,8 km |

**Religieuze instellingen**

Hieronder op figuur 12 is te zien waar de religieuze instellingen zich bevinden rondom het plangebied.



*Figuur 12, religieuze instellingen rondom Zwaagdijk-West (Google, 2021)*

| Naam instelling | Soort instelling | Afstand tot plangebied |
|---|---|---|
| H. Jacobus de Meerdere kerk | Kerk | 750 m |
| Hervormde kerk | Kerk | 4,1 km |
| Christengemeente De Hoorn | Kerk | 5,8 km |
| Turkse Moskee Hoorn/ HDV Abdülkadir Geylani Camii | Moskee | 5,8 km |
| Stichting Moskee Alfath Hoorn | Moskee | 5,9 km |
| Nieuw-Apostolische Kerk Hoorn | Kerk | 6,0 km |

## Zorginstellingen

Hieronder op figuur 13 is te zien waar de zorginstellingen zich bevinden rondom het plangebied.



*Figuur 13, zorginstellingen rondom Zwaagdijk-West (Google, 2021)*

| Naam instelling | Soort instelling | Afstand tot plangebied |
|---|---|---|
| Huisartsen Risdam | Huisartsenpraktijk | 2,3 km |
| Apotheek de Korenbloem | Apotheek | 2,3 km |
| J.e.m. Verhelst | Huisartsenpraktijk | 3,3 km |
| Huisartsenpraktijk Julianalaan | Huisartsenpraktijk | 4,0 km |
| Tandartspraktijk Dentalis | Tandarts | 4,0 km |
| Huisartsenpraktijk Koperslager | Huisartsenpraktijk | 4,1 km |
| Dijklander ziekenhuis | Ziekenhuis | 5,7 km |
| Orthocenter Hoorn | Orthodontist | 5,7 km |

**Sportvoorzieningen**
Hieronder op figuur 14 is te zien waar de sportvoorzieningen zich bevinden rondom het plangebied.



*Figuur 14, sportvoorzieningen rondom Zwaagdijk-West (Google, 2021)*

| **Naam sportvoorziening** | **Soort sportvoorziening** | **Afstand tot plangebied** |
|---|---|---|
| Hoornse sportvereniging 1889 | Voetbalvereniging | 1,9 km |
| Basic-fit 24/7 | Sportschool | 1,9 km |
| Hoornse baseball- en softbal vereniging | Sportcomplex | 3,2 km |
| Hoornse Vereniging Coenschutters | Boogschietclub | 3,2 km |
| Optisport \| schaatsbaan de West-Fries | Schaatsbaan | 3,7 km |
| Optisport \| Zwembad de Waterhoorn | Zwembad | 4,9 km |

**Openbaar vervoer**
Hieronder op figuur 15 is te zien waar de OV-haltes zich bevinden rondom het plangebied.



*Figuur 15, OV-haltes rondom Zwaagdijk-West*

| Naam halte | Soort halte | Afstand tot plangebied |
|---|---|---|
| Wognum, Kleine zomerdijk | Bushalte | 1,5 km |
| Zwaag, Wogmergouw | Bushalte | 2,0 km |
| Zwaag, Wogmergouw | Bushalte | 2,1 km |
| Zwaag, De Opgang | Bushalte | 3,4 km |
| Zwaag, De Corantijn | Bushalte | 3,8 km |
| Zwaag, Oostergouw | Bushalte | 3,8 km |
| Zwaag, Anjerhof | Bushalte | 4,2 km |
| Zwaag, Pastoor Nuijenstraat | Bushalte | 4,4 km |
| Zwaag, De Marowijne | Bushalte | 4,4 km |
| Hoorn | Treinstation | 6,2 km |
| Hoorn-Kersenboogerd | Treinstation | 6,5 km |

## 2.7 Ontsluitingen

Het plangebied Zwaagdijk-West ligt naast de N307 of Westfrisiaweg. In figuur 16 is een verbeelding te zien van de ontsluitingen.
Binnen 3 autominuten ben je vanaf het plangebied op de A7.
Vanaf het plangebied liggen de volgende plaatsen binnen de volgende afstanden:

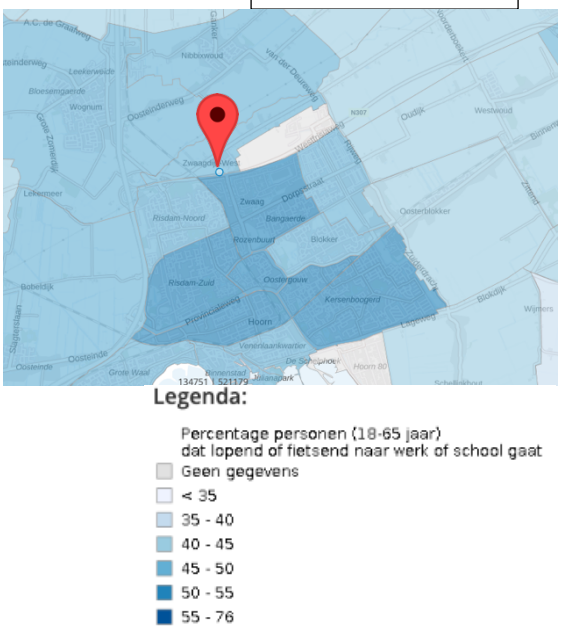
- Amsterdam, 46 kilometer
- Den Helder, 50 kilometer
- Hoorn, 6 kilometer
- Alkmaar, 34 kilometer
- Enkhuizen, 20 kilometer




*Figuur 16, ontsluitingen omgeving Hoorn (Atlas van de Leefomgeving, 2022)*

Daarnaast is er in deze regio een zeer goed netwerk van fietspaden en wandelpaden die regionaal met elkaar verbonden zijn. Ook dit is te zien in figuur 16.

Figuur 4.G toont het fietspad wat aan de oostzijde langs het plangebied loopt, Dit fietspad verbindt de Zwaagdijk-West met Hoorn. De afstand van Zwaagdijk-West tot de binnenstad van Hoorn is circa 5 km. Dit is ook een intensief gebruikte fietsroute door scholieren.
Dit is verbeeld op figuur 17. Volgens deze afbeelding maakt 40-45% van scholieren/werkenden gebruik van de fiets om zich te verplaatsen naar school of hun werk, of doet dit lopend.
De ligging van het plangebied direct aan deze verkeersader is een pré voor de ontsluiting.



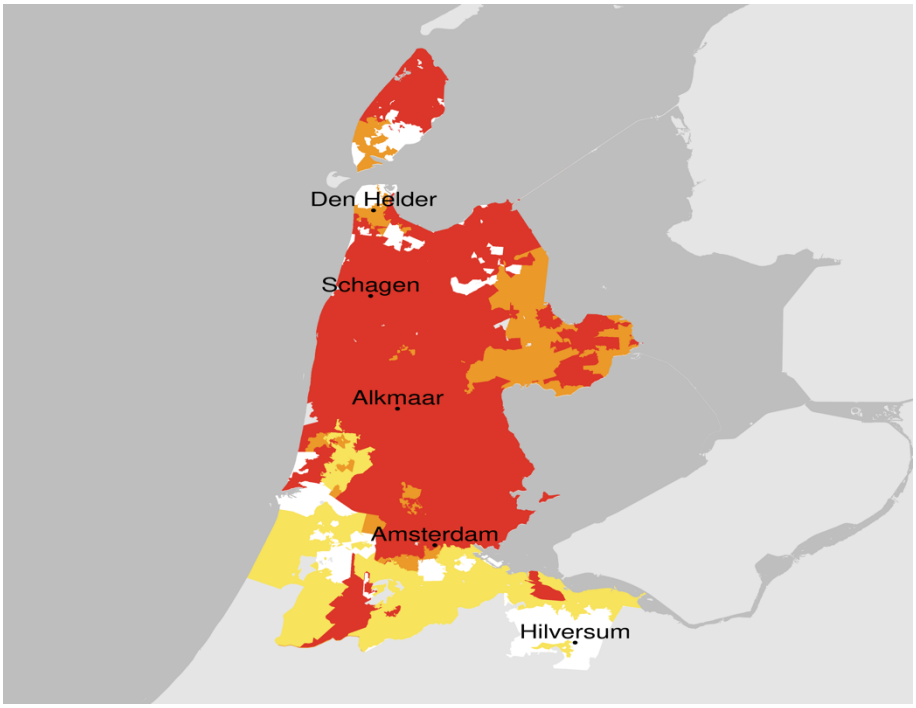

*Figuur 17, percentage personen die met de fiets of lopend naar school/werk gaan (Atlas van de Leefomgeving, 2020)*

Aan de zuidzijde van het plangebied ligt een verkeersknooppunt bestaande uit een afrit vanaf de N307 richting Zwaag en Hoorn, en het op figuur 16 getoonde fietspad. Ten behoeve van de ontsluiting van het plangebied kan ervoor gekozen worden een aansluiting op dit verkeersknooppunt te realiseren. Hier wordt in hoofdstuk 9.1.2. nader op in gegaan.

## 2.8 Netcapaciteit Liander

Door de groeiende economie, de digitalisering van de samenleving, het bouwen van woningen en het verduurzamen van de energievoorziening is het leveren van elektriciteit is een grote opgave geworden.

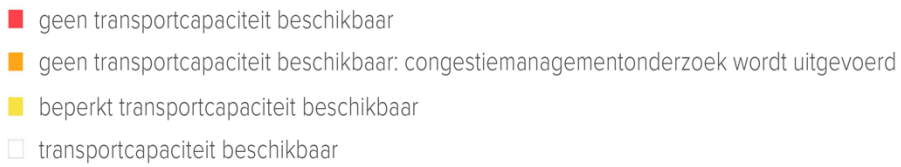
In figuur 18 is de huidige netcapaciteit van Liander voor de afname van elektriciteit weergegeven. Zwaagdijk-West bevindt zich in het oranje gekleurde gebied. In dit gebied is geen transportcapaciteit beschikbaar.




In dit gebied geldt dat er congestiemanagement onderzoek wordt uitgevoerd.

Door capaciteits- en spanningsproblemen kan er tijdelijk niet voldaan worden voor alle aanvragen op het verdeelstation Medemblik, inclusief een aantal velden. Dit geldt voor zowel verbruik als terug levering van elektriciteit.

In deze regio zullen er volgens Liander werkzaamheden uitgevoerd worden om het elektriciteitsnet te versterken. Dit wordt opgelost door het distributienet te verzwaren en uit te breiden. Naar verwachting worden deze werkzaamheden afgerond tussen eind 2025 en eind 2027.

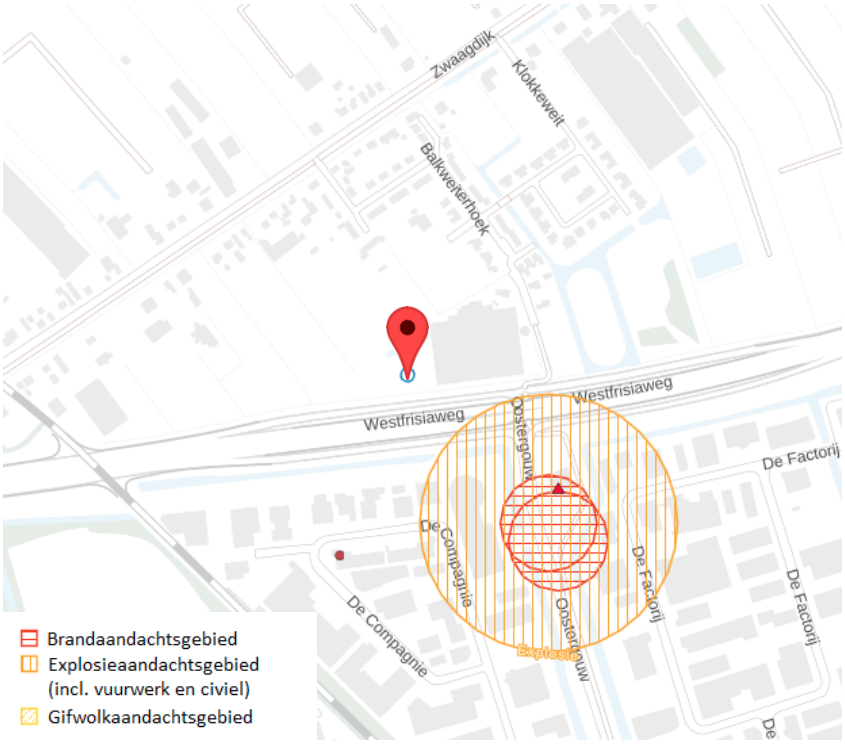



*Figuur 18, netcapaciteit Liander-afname (Liander, 2023)*

Door in een vroeg planstadium in overleg te treden met Liander is maatwerk mogelijk. Door bijvoorbeeld de aanwezige aanvraagcapaciteit (voor huisaansluitingen) te benutten, in combinatie met bijvoorbeeld een accupakket is het toch mogelijk om vooruitlopend op de beschikbaarheid van transportcapaciteit de te realiseren woningen van een elektra aansluiting te voorzien.

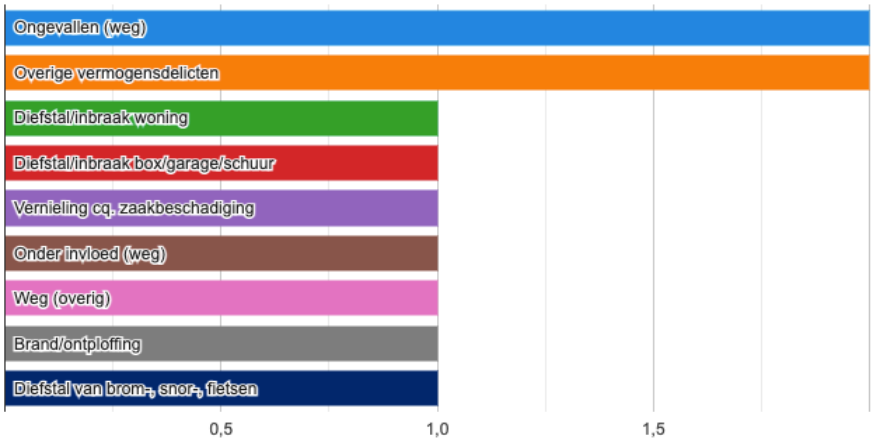
## 2.9 Veiligheid

De enige milieubelastende activiteiten in de omgeving vinden plaats ten zuiden van het plangebied, op het industrieterrein bevindt zich namelijk een tankstation, weergegeven op figuur 19. In het geval van brand en een hieruit volgende explosie zal er geen gevaar zijn voor het plangebied.




*Figuur 19, veiligheidsinformatie milieubelastende activiteiten (Atlas van de Leefomgeving, 2023)*

Blijkend uit een Kernvisie Leefbaarheidsplan uit 2018 voelt 19% van de bewoners uit Zwaagdijk-West zich wel eens onveilig in het dorp. De grootste veroorzakers hiervan zijn inbraken en verkeersveiligheid. Om de verkeersveiligheid bij de school te vergroten is er een zebrapad aangelegd met hierbij horende waarschuwingsborden.




*Figuur 20, misdrijven in Zwaagdijk-West in 2022*

Door de toevoeging van wooneenheden zal ook de verkeersdrukte toenemen. Hierbij is het belangrijk aandacht te hebben voor een goede afwikkeling hiervan. De ontsluiting zal niet alleen via de Balkweiterhoek moeten gaan, maar er zal voor de verlaging van de verkeersintensiviteit waarschijnlijk nog een andere ontsluiting te worden gerealiseerd. Omwille van calamiteiten is dit ook een eis. Dit dient verkeerstechnisch nader onderzocht te worden.

## 2.10 Nieuwbouw in Zwaagdijk-West

Op dit moment zijn er twee woningbouwplannen in ontwikkeling, namelijk:

- Locatie Perenlaan.
    - USP Vastgoed.
    - Programma totaal 18 woningen, te weten 10 starterswoningen, 4 seniorenwoningen, 4 vrijstaande woningen.
    - De lintbebouwingsstructuur wordt bij project De Perenlaan gecontinueerd door het bouwen van een kwadrantwoning in de vorm van een stolp grenzend aan de Zwaagdijk. Op de achtergelegen grond zal de overige woningbouw worden toegepast.
    - Status: in ontwikkeling
    - Planning: niet bekend
    - Zie figuur 21.




*Figuur 21, project De Perenlaan (USP Vastgoed, 2023)*

- Perceel Hermans, ten zuiden van de Zwaagdijk 377, achter de Klokkeweit (zie figuur 22 en 23).
    - Programma: 20 woningen
    - Status: in ontwikkeling
    - Planning: niet bekend



*Figuur 22, omkadering van 'perceel Hermans'*



*Figuur 23, zicht op de Klokkeweit vanaf de Zwaagdijk (Google, 2023)*

Beide plannen zijn opgenomen in bijlage 1 van het Woonakkoord Westfriesland 2020-2025 met de planstatus ‘zacht’. Het plan Perenlaan heeft daarbij de kwalificatie ‘oranje’, hetgeen inhoudt dat:

*Partijen hebben een positieve grondhouding over het plan als zodanig, de regionale afstemming en onderbouwing vanuit wonen moet nog plaatsvinden. D.w.z. een onderbouwing op grond van het Afwegingskader Westfriesland en een regionaal bestuurlijk akkoord hierop. Een plan zal moeten voldoen aan de actuele provinciale regels op het moment van besluitvorming.*

- *Nut en noodzaak moet nog worden aangetoond, d.w.z. een ladderonderbouwing ex. artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening.*
- *Op verzoek kan aan de ARO gevraagd worden om een advies te geven inzake de locatieafweging en/of de ruimtelijke kwaliteit.*
- *Eventueel moeten er nog nadere afspraken tussen provincie en gemeente worden gemaakt over bijvoorbeeld mobiliteit.*

Het plan Hermans, Zwaagdijk 377 heeft daarbij de kwalificatie ‘rood’, hetgeen inhoudt dat: het een lange termijnplan of een plan met te veel onduidelijkheden betreft.

# 3 Planologisch kader

## 3.1 Structuurvisie

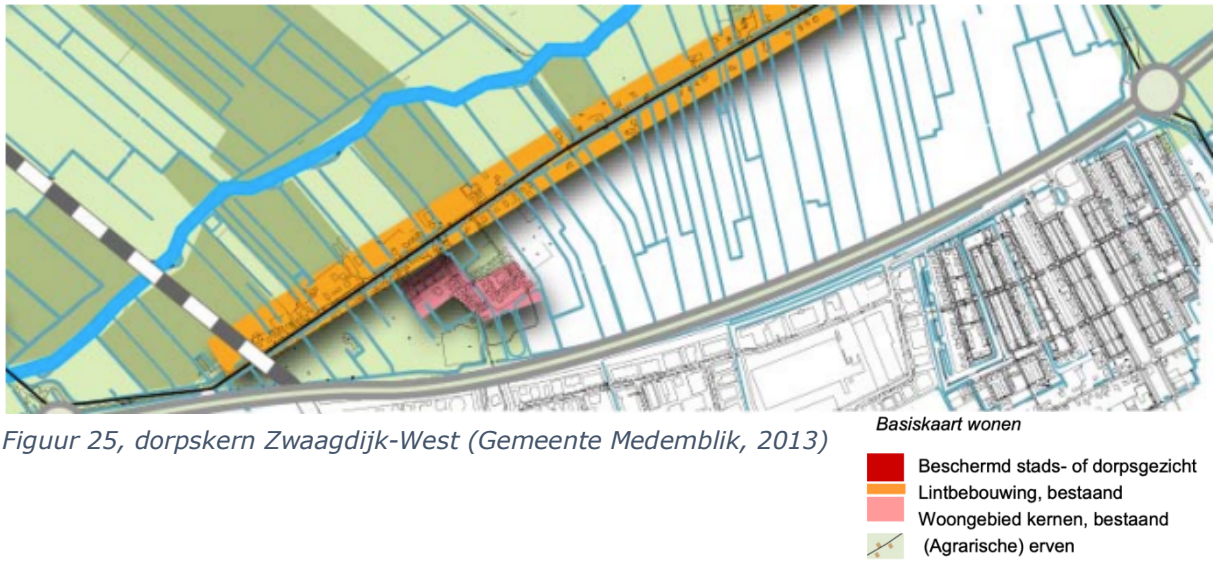
De structuurvisie van Gemeente Medemblik dateert uit 2012.
Aandachtspunten zijn een goede aansluiting op de werkelijke vraag en behoefte van de woningbouwopgave, naast het behoud van de ruimtelijke kwaliteit bij aanpassingen in het programma. Geleidelijke krimp van dorpen moet worden tegengaan, maar wel met bouw naar vraag van de doelgroep. De vuistregel hierin genoemd is bouw naar behoefte +20%, waarbij de 20% extra ruimte is voor groei.

De provinciale visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit is vastgelegd in de Leidraad Landschap en cultuurhistorie.
De Leidraad Landschap en cultuurhistorie wordt gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen als bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en structuurplannen. Daarnaast biedt het handreikingen en inspiratie om landschap en cultuurhistorie als uitgangspunt te gebruiken bij planvorming.




*Figuur 24, basiskaart natuur en water (Gemeente Medemblik, 2013)*

De ruimtelijke kwaliteit van Zwaagdijk-West bestaat uit lintbebouwing met doorzichten naar het landschap. Aan de zijde van de Balkweiterhoek is deze karakteristieke dorpsopbouw niet meer van toepassing, door de bouw van de Klokkeweit en de Balkweiterhoek achter de lintbebouwing is het zicht op de achterliggende weilanden al ontnomen (Gemeente Medemblik, 2013).




*Figuur 25, dorpskern Zwaagdijk-West (Gemeente Medemblik, 2013)*

## 3.2 Kwaliteiten, knelpunten en kansen

De inwoners zijn vooral tevreden over het dorpse karakter en de centrale ligging van de kern. De leefbaarheid wordt verslechterd door het sluipverkeer en de toegenomen verkeersintensiteit.
De inwoners van Zwaagdijk-West zijn vooral tevreden over het aanbod aan openbaar groen, speelplaatsen en voetpaden. Het minst tevreden zijn zij over het aanbod aan voorzieningen, vooral het gebrek aan kinderopvang en sportvoorzieningen, uitgaansvoorzieningen en openbaar vervoer laat veel te wensen over.
De belangrijkste pijler van de structuurvisie is het in stand houden van de leefbaarheid in de kernen. Beslissingen op het gebied van woningbouw, voorzieningen, werkgelegenheid kunnen bijdragen aan het in stand houden van deze leefbaarheid.

## 3.3 Strategie

Het woningbouwprogramma is regionaal afgestemd. Er wordt gekozen voor een dynamische in plaats van een statische kernenhiërarchie. Dit betekent onder meer dat indien er in andere kernen (meer) behoefte ontstaat aan nieuwbouw, afwijking van het woningbouwprogramma mogelijk is. Deze flexibiliteit is er, binnen kwalitatieve randvoorwaarden, ook voor de invulling van het programma op basis van actuele behoeften. Stedelijke vernieuwing (inbreilocaties) heeft prioriteit boven uitbreiding van de dorpen.
Wat de gemeente wil bereiken op het gebied van wonen zijn de volgende punten:

- Bouwen en transformeren van woningen afstemmen op de vraag (o.a. starterswoningen en meer levensduurbestendige woningen).
- Tweejaarlijkse evaluatie van het woningbouwprogramma.
- Woningbouw naar behoefte in alle kernen.
- Nieuwe woningbouw in de kernen of aansluitend aan bestaande woongebieden.
- Streven arbeidsmigranten duurzame en menswaardige huisvesting te bieden.

Dit zal op de volgende manier worden bewerkstelligd:

- In goed overleg met initiatiefnemers woningbouwlocaties.
- Gemeente stelt in overleg met markpartijen het woningbouwprogramma vast.
- Evenwichtig programma over de kernen behouden.
- Zo nodig kiezen voor herstructurering in plaats van uitbreiding.
- Regionale afspraken

(Gemeente Medemblik, 2013).

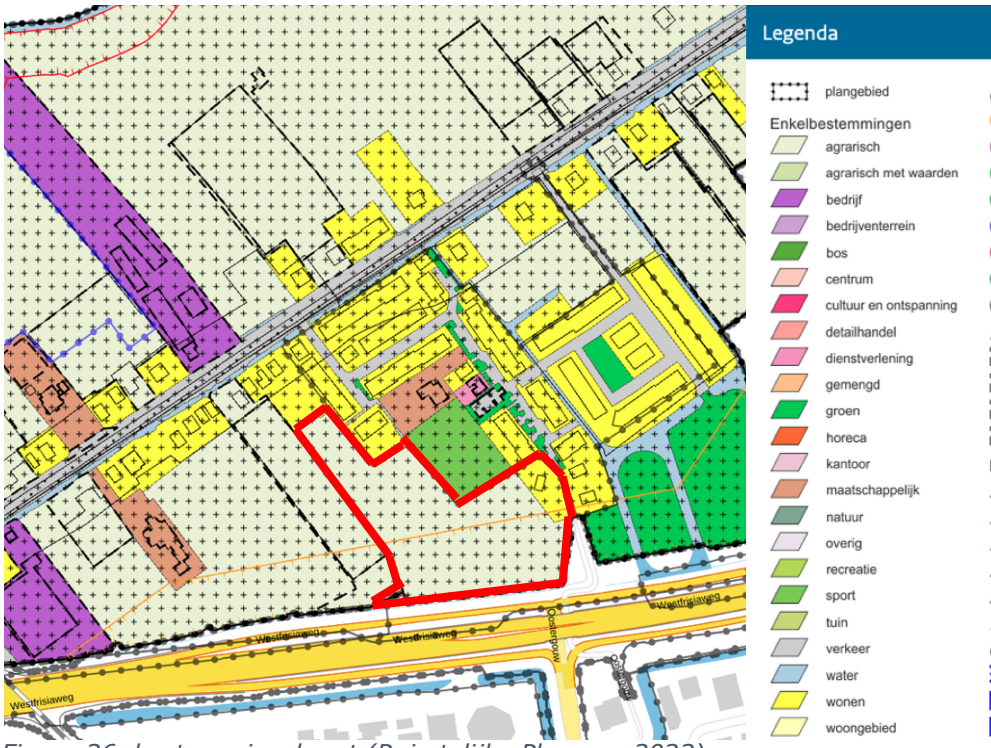
## 3.4 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 heeft een conserverend karakter wat betreft het landschap. Het behouden en cultiveren van de huidige landschappelijke kenmerken is hierbij belangrijk.

Er ligt een grote nadruk op het behouden van de huidige structuur. Lintbebouwing moet het uitgangspunt zijn voor (kleinschalige) ruimtelijke ontwikkeling (Provincie Noord-Holland, 2018).
Gezien de reeds uitgevoerde uitbreiding, de Balkweiterhoek en de Klokkeweit, zijn de gronden van Balkweiterhoek 76/76A uitermate geschikt voor uitbreiding. Een dergelijke uitbreiding elders zou de heersende lintbebouwing aldaar verstoren, hier is dit niet meer van toepassing waardoor de inpassing beter is.

## 3.5 Bestemmingsplan

Het huidige vigerende bestemmingsplan Dorpskernen IV is door de Gemeente Medemblik vastgesteld op 29-06-2016. De locatie, rood omlijnd in figuur 26, heeft de enkelbestemming agrarisch met dubbelbestemming waarde - archeologie 3. In de rechterhoek van het plangebied bevindt zich een woonperceel met daarop Balkweiterhoek nummer 76, met enkelbestemming wonen en dubbelbestemming waarde - archeologie 3.



*Figuur 26, bestemmingskaart (Ruimtelijke Plannen, 2023)*

De oranje lijn evenwijdig aan de Westfrisiaweg geeft de geluidszone weer.

### 3.5.1 Bouwregels

Gronden aangewezen voor 'Agrarisch' zijn bestemd voor agrarisch grondgebruik met alle daarbij horende activiteiten. 'Wonen' is hier in deze vorm als hoofdactiviteit geen onderdeel van en is strijdig gebruik. Burgermeesters en Wethouders kunnen het bestemmingsplan wijzigen mits:

- de huidige functie ten einde is;
- er geen belemmeringen of schade worden/wordt gecreëerd;
- de inpassing goed is;
- er geen afbreuk wordt gedaan aan de omgeving.

Voor het bouwen van gebouwen binnen de geluidszone geldt dat de geluidsbelasting op de gevels niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde of vastgesteld hogere grenswaarde aldaar.
De voorkeursgrenswaarde geluid bedraagt 48 decibel, met een mogelijke afwijking tot 53 dB. Op beide waardes is nog een 5 dB marge van toepassing.

## 3.6 Parkeerbeleid

Uitgangspunt voor het parkeerbeleid in de Gemeente Medemblik is de op 14-10-2021 gepubliceerde Nota Parkeernormen. Hierin valt Zwaagdijk-West binnen de categorie 'overige kernen'. De functies die van toepassing zullen zijn op de uitwerking van het plan zijn op figuur 27 omkaderd. Voor de functie flexwonen wordt een door Rotteveel M4 standaard gehanteerde norm gehanteerd, voortkomend uit de praktijk. Deze is 0,4. Het bezoekers parkeren is voor elke functie 0,3 en dient opgelost te worden in de openbare ruimte, maar is wel inclusief de gegeven norm. De benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen voor de verschillende varianten wordt per variant toegelicht vanaf hoofdstuk 9.

| Parkeernormen wonen | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Functietype** | **Binnenstad Medemblik*** | **Overige kernen*** | **Buiten gebied** | **Eenheid** |
| Koop, vrijstaand | 1,8 | 2,3 | 2,4 | Woning |
| Koop, twee onder één kap | 1,7 | 2,2 | 2,2 | Woning |
| Koop, tussen/ hoek | 1,5 | 2,0 | 2,0 | Woning |
| Koop, appartement, duur | 1,6 | 2,1 | 2,1 | Woning |
| Koop, appartement, midden | 1,4 | 1,9 | 1,9 | Woning |
| Koop, appartement, goedkoop | 1,3 | 1,6 | 1,6 | Woning |
| Huurhuis, vrije sector | 1,5 | 2,0 | 2,0 | Woning |
| Huurhuis, sociale huur | 1,3 | 1,6 | 1,6 | Woning |
| Huur, appartement, duur | 1,4 | 1,9 | 1,9 | Woning |
| Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur) | 1,1 | 1,4 | 1,4 | Woning |
| Kamerverhuur, zelfstandig, (niet studenten) | 0,5 | 0,7 | 0,7 | Kamer |
| Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig | 0,2 | 0,2 | 0,2 | Kamer |
| Serviceflat, aanleunwoning | 1,0 | 1,2 | 1,2 | Woning |
| Kleine eenpersoonswoning (Tiny house; meestal grondgebonden) | 0,5 | 0,7 | 0,7 | Woning |
| Huisvesting, tijdelijke werknemers | 0,5 | 0,7 | 0,7 | Per persoon |

* Minimaal 0,3 parkeerplaats per woning (bezoekers) dienen in het openbaar gebied te worden aangelegd.

*Figuur 27, Nota Parkeernormen Gemeente Medemblik 2021*

## 3.7 Dorpsvisie

De dorpsvisie van Zwaagdijk-West is tot stand gekomen met medewerking van de inwoners. De dorpsbijeenkomst van 30-05-2017, de dorpsschouw op 10-07-2017 en een gehouden enquête door de Gemeente Medemblik in juli 2017 zijn alle bronnen voor de Kernvisie Leefbaarheidsplan Zwaagdijk-West welke dateert van december 2018.

Omdat Zwaagdijk-West een van de kleinste van de 17 kernen in de Gemeente Medemblik is, voelt het Bestuur vanuit de gemeente volgens de dorpsvisie op te grote afstand op een schaal die niet herkenbaar is voor de dorpsbewoners. De Westfrisiaweg is zonder voldoende inspraak aangelegd. Het bedrijventerrein Zevenhuis waarvan de bebouwing toch hoger wordt dan gedacht en het onverwachts overgaan van de gemeente Wognum naar de gemeente Hoorn. Zwaagdijk-West vreest dat de gemeente Hoorn te stadse ambities heeft voor dit bedrijventerrein en te weinig doet met de adviezen die door de dorpsbewoners worden gegeven.

De dorpsvisie is ontwikkeld om het geluid van de dorpsbewoners te laten horen. Toen de gemeente Medemblik de vraag stelde of de dorpsraad wilde meewerken aan een kernvisie zijn de initiatieven samengevoegd en is dit document ontstaan.

### 3.7.1 Wat maakt het dorp uniek en wat willen de inwoners behouden?

Het landelijke karakter van het dorp en de hoge betrokkenheid van de dorpsbewoners wordt enorm gewaardeerd. Het dorpshuis en de basisschool zijn dingen die behouden moeten worden, evenals het landelijke karakter ten noorden van Zwaagdijk-West, waar De Kromme Leek doorheen meandert.
Dit landelijke karakter is voor het dorp Zwaagdijk-West erg belangrijk. De inwoners voelen zich bedreigd hierin door het bedrijventerrein Zevenhuizen en de aanleg van de Westfrisiaweg.

Ook is de voorraad sociale huurwoningen belangrijk. Door de verkoop van sociale huurwoningen van Wooncompagnie aan de Balkweiterhoek raakt het eigendom versnipperd wat een negatief effect heeft op het onderhoud. Daarmee wordt ook de voorraad sociale huurwoningen kleiner.

### 3.7.2 Uitslag enquête

De door de gemeente Medemblik uitgezette enquête is door 36 procent van de dorpsbewoners (211 inwoners) ingevuld. Er zijn diverse onderwerpen uitgevraagd. Zo voelt 75% zich betrokken bij het dorp.
30% (ongeveer 63 respondenten) geeft aan dat zij vinden dat de dorpskern er de laatste jaren op achteruit is gegaan. Dit kan niet veroorzaakt zijn door het sluiten van de kerk daar dit pas in 2018 is gebeurd.
42% van de respondenten vindt het belangrijk dat er in goed openbaar vervoer wordt voorzien, en voorzieningen voor jongeren.

Voorzieningen voor jongeren zou betekenen dat de overlast, die wordt genoemd in het overleg van 11-01-2023, veroorzaakt door bijvoorbeeld hangjongeren, wordt verminderd. Voorzieningen voor jongeren van 12+ bij bijvoorbeeld dorpscentrum De Wildebras zou hierbij kunnen helpen. Ook aanwezigheid van de wijkagent zou dit kunnen veranderen, naar de wens de wijkagent meer zichtbaar te maken, uitgesproken tijdens de bewonersavond en de wijkschouw. Dit moet het gevoel van veiligheid vergroten.

Als men zou willen verhuizen ziet de woningbehoefte er zo uit:
- Huurwoning (36%)
- Seniorenwoning (32%)
- Nieuwbouwwoning (16%)

Ook uit de wijkschouw en bewonersavond komt naar voren dat men het belangrijk vindt dat er betaalbare nieuwbouwwoningen worden gerealiseerd voor jongeren en senioren.
In deze behoefte wil de Dorpsraad voorzien door verschillende kleine percelen langs de Zwaagdijk te voorzien van kleinschalige woningbouw.

## 3.8 Overige zaken

Tussen de Westfrisiaweg en de Balkweiterhoek zijn geluidsschermen aangebracht. Tussen de op- en afrit van de Westfrisiaweg en Balkweiterhoek is geen geluidwerende voorziening aangebracht. Volgens de Werkgroep BWH76/76A is na de sloop van de kassen de geluidsoverlast toegenomen.

De wens bestond om, om de verslechterde luchtkwaliteit door de Westfrisiaweg te compenseren, bomen aan te planten op de door werkzaamheden aan de Westfrisiaweg vrijgekomen gronden aan het begin van Zwaagdijk-West.

De gronden als aangegeven in figuur 5 zijn gekocht door de Provincie Noord-Holland vanwege de benodigde ruimte voor de werkzaamheden aan de Westfrisiaweg. De Dorpsraad wil dat de gronden en het Meester Derrikspark aaneen worden gesloten ten behoeve van een groot park waar bewoners van Zwaagdijk-West en omliggende dorpen kunnen recreëren.

Veel woningen aan de Balkweiterhoek zijn van de woningcorporatie Wooncompagnie. De dorpsbewoners hebben aangegeven dat ze het belangrijk vinden dat er bij het toewijzen van deze woningen aan statushouders eerst contact is met het dorp, dit ten behoeve van acceptatie en snelle integratie.

## 3.9 Woonakkoord Westfriesland 2020-2025

Het gesloten woonakkoord tussen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de colleges van burgemeester en wethouders van de bestuurlijke regio Westfriesland, waaronder de gemeente Medemblik heeft de volgende doelstellingen:

De regio heeft tot doel om de inwoners van Westfriesland naar wens en tevredenheid te laten wonen en een breed scala aan woonwensen binnen de regio te realiseren. Zo kan Westfriesland tot de 10 beste woonregio's van Nederland behoren en ook huishoudens uit andere regio's aantrekken. De regio zet hiertoe in op:

- versnelling van de woningbouwopgave met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor iedere doelgroep;
- het op peil houden en uitbouwen van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de bestaande voorraad;
- leefbaar en bereikbaar Westfriesland tot in de kern;
- onderscheidende en complementaire nieuwbouw producten;
- langer zelfstandig wonen bevorderen;
- werken met een flexibel kader dat de regio houvast biedt en ruimte laat voor marktinitiatieven.

De provinciale bevolkingsprognose stelt als indicatieve woningbehoefte 7.150 woningen voor de periode 2019-2030. Hiervoor dienen de komende 5 jaar jaarlijks 800-900 woningen te worden gebouwd. De regio gaat jaarlijks minimaal 900 woningen opleveren. In de onderstaande tabel is weergegeven hoeveel woningen er in de plancapaciteit zitten.

De regio heeft 8.000 woningen (hard en zacht) aan plannen tot 2030. Op papier is voldoende plancapaciteit aanwezig om te voldoen aan de woningbehoefte van 7.150 woningen en de jaarlijkse doelstelling van 900 woningen. Hierbij houden we rekening met vertraging en mogelijk planuitval. Harde plannen zijn plannen waarvan het bestemmingsplan is vastgesteld. Onduidelijk is wanneer zachte plannen hard gemaakt kunnen worden. Het is daarom belangrijk om een relatief grote hoeveelheid zachte plannen in de voorraad te hebben, voldoende zachte plannen op korte termijn tijd hard te maken en de plannen voortvarend tot uitvoer te brengen.

## 3.10 Woonbehoefteonderzoek Westfriesland, eindrapport d.d. 11 januari 2023

Eind 2020 hebben de gemeenten in Westfriesland en de provincie Noord-Holland een Woonakkoord gesloten voor de periode 2020-2025. De regio wil jaarlijks minimaal 900 woningen bouwen, waarbij de ambitie is om in totaal 16.000 woningen te realiseren. Deze nieuwbouwproductie is nodig om de eigen woningbehoefte te accommoderen en om een bijdrage te leveren aan de woningvraag vanuit gemeenten die deel uitmaken van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Uit onderzoek van ABF Research (maart 2022) in opdracht van Woningmakers Westfriesland blijkt dat de regio Westfriesland te maken kan krijgen met een (forse) verhuisstroom vanuit de MRA-gemeenten. Dit kan het geval zijn als de geprogrammeerde woningbouwproductie in de MRA onvoldoende op gang komt en woningzoekenden vervolgens hun heil in andere regio's gaan zoeken. De regio Westfriesland wil op deze eventuele instroom goed voorbereid zijn. Hiervoor is een woningbouwprogrammering nodig die is afgestemd op de regionale woonwensen, maar ook ruimte biedt voor de overloop vanuit MRA-gemeenten. Er is daarom behoefte aan een geactualiseerde raming van de regionale woonbehoefte uit 2018 en een onderbouwde analyse van de woonbehoefte vanuit MRA-gemeenten.
Voor de regionale afspraken is van belang dat er sprake is van:

- Een meer gespecificeerde (en hogere) jaarlijkse woningbehoefte: van 'tenminste 900 woningen' naar 'ruim 1.300 woningen';
- In samenhang daarmee de wens om de planvoorraad tot 2030 te vergroten. Inclusief reservecapaciteit (130%) gaat het om een planvoorraad voor 12.000 woningen;
- De wens om specifiek voor jonge starters en voor oudere huishoudens aantrekkelijke concepten op goede locaties te realiseren.

## 3.11 Planologische procedures

Gezien de huidige agrarische bestemming dient er een bestemmingsplanwijziging plaats te vinden. Per 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking.
Een bestemmingsplanwijziging is voor het voorgestelde eindbeeld van de verkaveling in de varianten 1 tot en met 4 noodzakelijk. Ten behoeve van een bestemmingsplanwijziging dienen er diverse onderzoeken uitgevoerd te worden, zoals bodemonderzoek, stikstofonderzoek, flora en fauna onderzoek, akoestisch onderzoek en verkeerstechnisch onderzoek.

Ten behoeve van het op korte termijn realiseren van flexwoningen en de realisatie van het voorgestelde eindbeeld na bijvoorbeeld 15 jaar, dient een twee sporen beleid gevoerd te worden. Hieronder worden de diverse planologische procedures behandeld. De flexwoningen kunnen met een tijdelijke ontheffing via een reguliere procedure vergund worden.

### 3.11.1 Het bestemmingsplan herzien

Allereerst kan de gemeente het bestemmingsplan herzien. Dat is echter niet van de ene op de andere dag geregeld. De herziening moet immers voorbereid worden, daarover moet vervolgens inspraak en overleg plaatsvinden, waarna een formeel besluit wordt genomen. Bovendien hebben belanghebbenden juridische mogelijkheden, bijvoorbeeld om de herziening tegen te houden: tegen een ontwerpbestemmingsplan kunnen zij 'zienswijzen' indienen bij het bestuursorgaan en tegen een vastgesteld bestemmingsplan kunnen ze beroep aantekenen bij de Raad van State. De hele besluitvormingsprocedure duurt ongeveer een jaar, een eventuele gang naar de bestuursrechter kan deze duur verder verlengen. Het is niet altijd wenselijk om een procedure tot aanpassing van het bestemmingsplan te starten, om verschillende redenen. Zo kan de huidige bestemming passen bij voor de toekomst beoogde ontwikkelingen. Op een locatie waar een gemeente nu tijdelijk woningen wil realiseren, kan zij in de toekomst bijvoorbeeld iets fundamenteel anders van plan zijn. Daarnaast is het denkbaar dat de gemeente een uitgebreide bestemmingsplanprocedure te lang vindt duren, omdat zij juist snel en flexibel in wil kunnen spelen op een plotseling optredende woningbehoefte. In het huidige juridische kader zijn daarom een aantal alternatieve oplossingen opgenomen (Ministerie van BZK 2019b: 1).

### 3.11.2 Een voorlopige bestemming voor flexwoningen aanwijzen

In artikel 3.2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat een gemeente in het bestemmingsplan voor een specifieke locatie een voorlopige bestemming aan kan wijzen. Zo'n voorlopige bestemming geldt voor een termijn van maximaal vijftien jaar; deze termijn kan niet verlengd worden. Na afloop moet de desbetreffende locatie namelijk meteen ingezet worden voor de definitieve bestemming met de daarbij horende gebruiksregels. In de praktijk gebruiken gemeenten deze wettelijke bepaling nauwelijks, omdat de definitieve bestemming eveneens in het bestemmingsplan moet staan. Bovendien wordt de duur van de bestemmingsplanprocedure vaak als een belangrijke belemmering gezien.

### 3.11.3 De buitenplanse afwijking en de kruimelgevallenregeling

Met een goede ruimtelijke onderbouwing kunnen gemeenten via de *uitgebreide voorbereidingsprocedure* voor onbepaalde tijd van het bestemmingsplan afwijken. Dit wordt ook wel een *buitenplanse afwijking* genoemd (art. 2.12 lid 1, sub a onder 30 Wabo). Nadeel van deze procedure is dat deze 26 weken duurt. In de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het daarbij behorende Besluit omgevingsrecht (Bor) zijn echter ook bepalingen opgenomen op basis waarvan tijdelijk van het bestemmingsplan afgeweken kan worden, namelijk via een *reguliere voorbereidingsprocedure* van acht weken. Dit wordt ook wel de *kruimelgevallenregeling* genoemd (art. 2.12 lid 1 sub a onder 2 Wabo). De mogelijkheden van deze regeling staan in artikel 4 van bijlage II bij het Bor. Daarin zijn zowel mogelijkheden opgenomen voor een *tijdelijke*

*bestemming* (art. 4 lid 9 bijlage II Bor) als voor een *tijdelijke vergunning* (art. 4 lid 11 bijlage II Bor). Hoewel we de mogelijkheden hieronder los beschrijven, is het ook mogelijk deze te combineren.

### 3.11.4 Een tijdelijke bestemming

Artikel 4 lid 9 bijlage II Bor stelt gemeenten in staat om bestaande gebouwen en de daarbij horende grond snel tijdelijk anders te bestemmen. Voorwaarde is wel dat het bouwvolume niet wordt vergroot. Onder bouwvolume wordt de omvang van het gebouw verstaan, niet de omvang van de gebruiksfunctie. Met andere woorden: het is dus toegestaan het bruto vloeroppervlak binnen de muren van het gebouw te vergroten. Deze bepaling wordt hoofdzakelijk gebruikt om leegstaande gebouwen tijdelijk in te zetten als woning(en). In de wet is geen maximum gesteld aan de duur van de tijdelijke afwijking van het vigerende bestemmingsplan voor bestaande gebouwen en de daarbij horende grond. De gemeente zelf kan hier wel nadere voorwaarden aan verbinden. Bij de transformatie van gebouwen is op basis van de 'kruimellijst' een aanvullende voorwaarde van toepassing. Voor een toestemming op deze grondslag geldt namelijk een wettelijke toetsing voor luchtkwaliteit en externe veiligheid (zie Rijksoverheid 2022).

### 3.11.5 Een tijdelijke vergunning

Op grond van artikel 4 lid 11 bijlage II Bor kunnen gemeenten in veel gevallen binnen acht weken een omgevingsvergunning verlenen om gronden of bouwwerken anders te gebruiken dan in het bestemmingsplan is vastgelegd. Het is het meest voor de hand liggend om met deze procedure te starten. Hierdoor is het mogelijk om versneld nieuwe flexwoningen te realiseren op een braakliggend terrein. Zo'n tijdelijke omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik kan voor maximaal tien jaar afgegeven worden. Deze vergunning kan aan het einde van de looptijd dus ook niet verlengd worden. De rechtbank Oost-Brabant heeft dit laatste op 26 januari 2016 nogmaals expliciet bevestigd (ABRvS 16-8-2017; ECLI:NL:RVS:2017:2212). Artikel 4 lid 11 uit bijlage II van het Bor mag niet gebruikt worden voor stedelijke ontwikkelingsprojecten (art. 5 lid 6 bijlage II Bor). Wat precies onder zo'n stedelijk ontwikkelingsproject verstaan wordt, is niet gedefinieerd. Wel zijn in de toelichting op het Besluit milieueffectrapportage (MER) enkele voorbeelden opgenomen van bouwprojecten die als zodanig aangemerkt kunnen worden. De Raad van State stelt dat vooral naar de concrete omstandigheden gekeken moet worden: 'Als een ontwikkeling aanzienlijke negatieve gevolgen heeft – bij uitbreiding is daar in de regel eerder sprake van dan bij sloop en herbouw – dan wijst dit op een stedelijk ontwikkelingsproject'.

### 3.11.6 Verklaring van geen bedenkingen

Als in een (tijdelijke) omgevingsvergunning wordt afgeweken van planologische regels, is in beginsel een 'verklaring van geen bedenkingen' nodig (art. 6.5 Bor). Alleen de gemeenteraad van de gemeente waar het

(flexwoon)project geheel of in hoofdzaak uitgevoerd wordt, kan zo'n verklaring afgeven. Er zijn gemeenten waarin de gemeenteraad in algemene zin heeft bepaald dat zo'n verklaring van geen bedenkingen niet verkregen hoeft te worden voor de realisatie van flexwoningen (zie bijvoorbeeld Gemeente Nuenen 2020). In die gemeenten is het dus niet nodig voor elk flexwoon-project instemming te krijgen van de gemeenteraad. Uiteraard moet wel worden voldaan aan de juridische procedures van tijdelijke bestemming en/of vergunning.

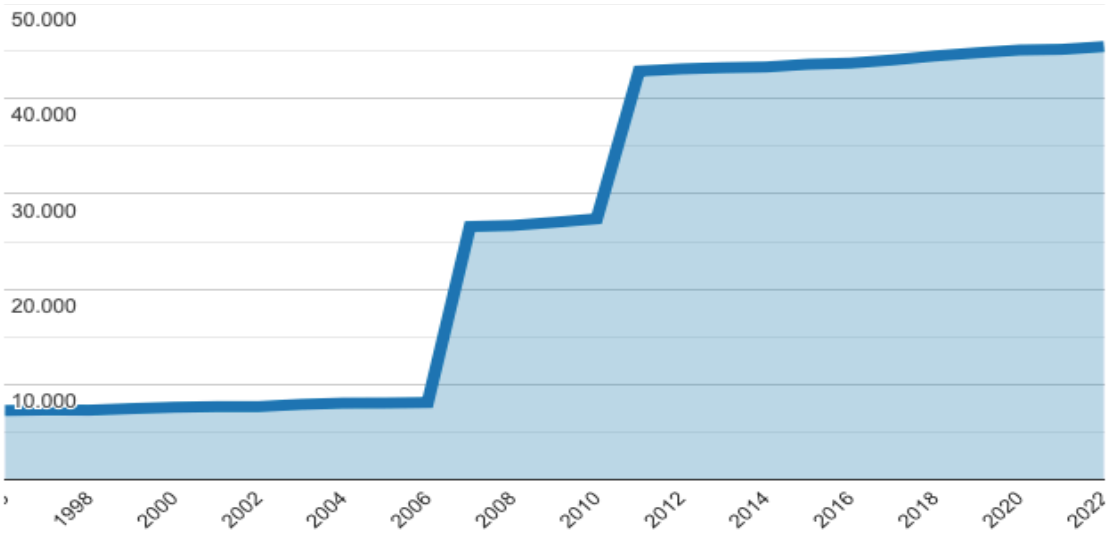
### 3.11.7 Experimenteren met het voor langere tijd afwijken van het bestemmingsplan

Het huidige wettelijke kader biedt geen mogelijkheden om een voorlopige bestemming voor meer dan vijf jaar of een tijdelijke omgevingsvergunning voor meer dan tien jaar vast te stellen. Hier wordt in de Crisis- en herstelwet (Chw) nog mee geëxperimenteerd. Een zogenoemd *bestemmingsplan met verbrede reikwijdte*, zoals beschreven in artikel 7c van het Besluit Uitvoering Crisis- en herstel- wet (BUChw), kan een voorlopige bestemming van maximaal tien in plaats van vijf jaar bevatten. De voorlopige omgevingsvergunning biedt ook de mogelijkheid om flexibeler om te gaan met de beschikbare milieuruimte en af te wijken van de Wet geluidhinder (art. 2.3 lid 7 Chw).
Het college van B&W kan het project aanmelden als experiment conform de Crisis- en Herstelwet, zodat via een kortere procedure van acht weken een tijdelijke omgevingsvergunning voor vijftien jaar verleend kan worden. Omwonenden kunnen nog wel bezwaar aantekenen tegen de komst van de woningen.

# 4 Demografie

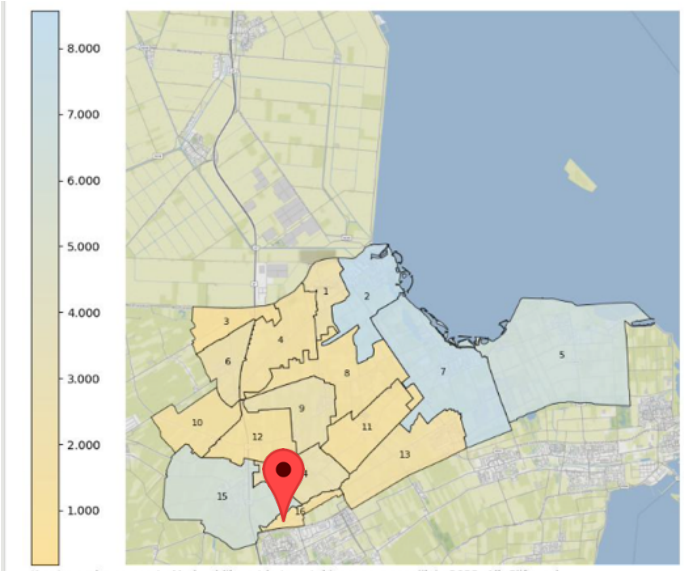
## 4.1 Bevolkingsprognose

In deze paragraaf zijn de demografische gegevens te zien van de Gemeente Medemblik en Zwaagdijk-West. Deze gegevens zullen verduidelijken welke groepen er wonen in de Gemeente Medemblik en Zwaagdijk-West. Hieronder in figuur 28 is te zien wat het aantal inwoners is in de Gemeente Medemblik.



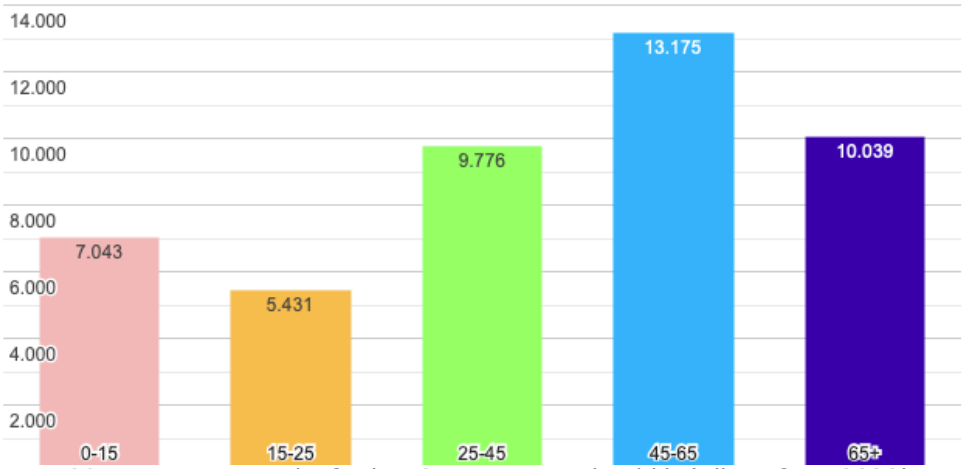

*Figuur 28, aantal inwoners Gemeente Medemblik (Alle cijfers, 2023)*

Het aantal inwoners in de Gemeente Medemblik is met 38.207 personen toegenomen van 7.257 in 1996 tot 45.464 in 2022. In figuur 29 is het aantal inwoners van de Gemeente Medemblik te zien op de kaart.



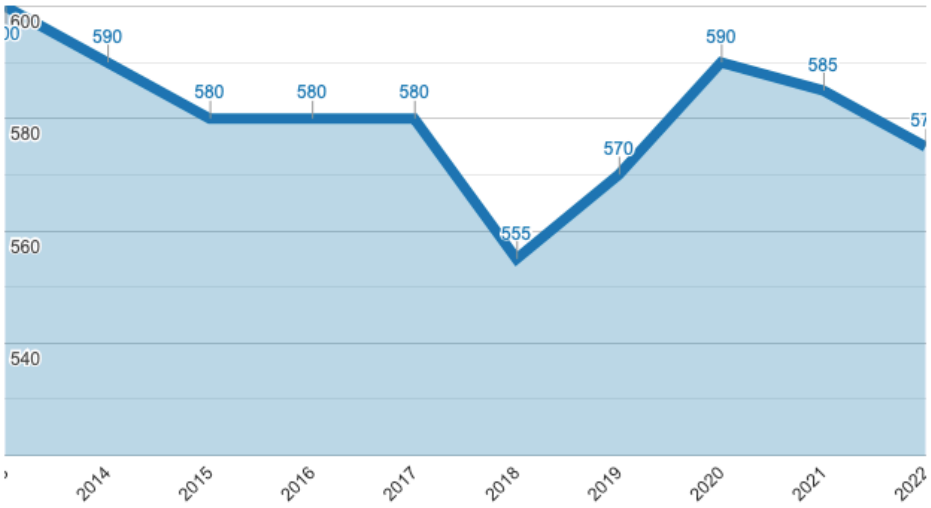

*Figuur 29, aantal inwoners Gemeente Medemblik op de kaart (Alle cijfers, 2023)*

Het aantal inwoners van de Gemeente Medemblik is ook onderverdeeld in leeftijdscategorieën. In figuur 30 is in het staafdiagram de inwoners naar leeftijd te zien.



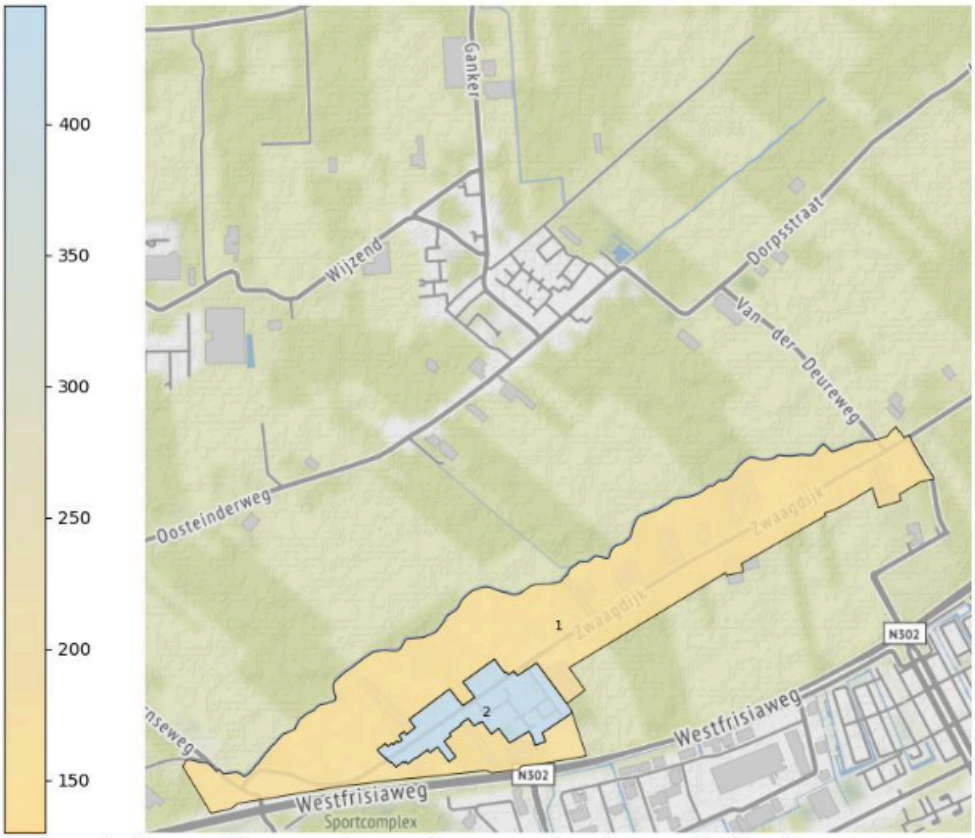

*Figuur 30, inwoners naar leeftijd in Gemeente Medemblik (Alle cijfers, 2023)*

De grootste leeftijdscategorieën zijn de leeftijden tussen de 45-65, 60+ en 25-45. Het grootste gedeelte van de inwoners in de Gemeente Medemblik is dus 25 jaar of ouder. Om verder in te zoomen op de demografie in de omgeving worden de demografische gegevens van Zwaagdijk-West toegelicht. In figuur 31 is de grafiek te zien van de aantal inwoners van Zwaagdijk-West.



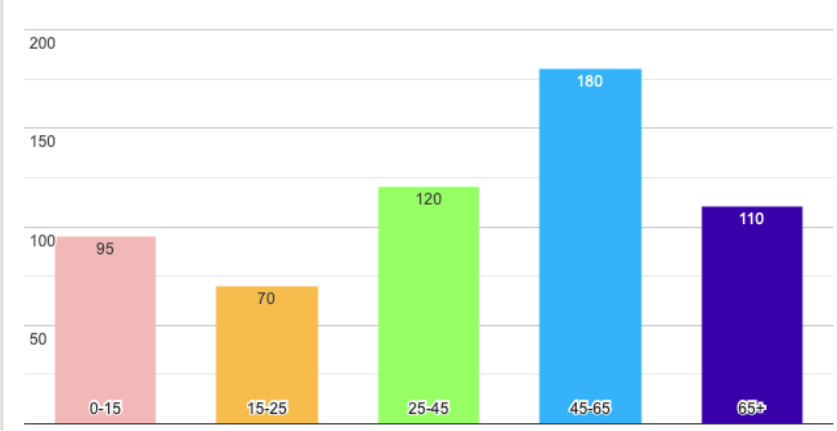

*Figuur 31, aantal inwoners Zwaagdijk-West (Alle cijfers, 2023)*

Om dit verder in beeld te brengen is er een kaart bijgevoegd van Zwaagdijk-West. In figuur 32 is te zien waar de inwoners zijn verdeeld in Zwaagdijk-West.




*Figuur 32, aantal inwoners op de kaart van Zwaagdijk-West (Alle cijfers, 2023)*

Het aantal inwoners van Zwaagdijk-West is onderverdeeld in leeftijdscategorieën. In figuur 33 zijn de categorieën te zien in het staafdiagram.




*Figuur 33, inwoners naar leeftijd in Zwaagdijk-West (Alle cijfers, 2023)*

## 4.2 Doelgroepen

Uit de dorpsvisie blijkt dat er behoefte is aan (nieuwbouwwoningen) voor jongeren en senioren. Ook is de vraag naar huurwoningen groot.
Om aan deze vraag te voldoen is het plangebied ingericht met een mix van woningtypes die in elke behoefte voorzien.
Ook om aan de vraag van de provincie en de opgave vanuit Het Rijk te voldoen is er voorzien in flexwoningen voor de doelgroepen jongeren, spoedzoekers en statushouders.

Voor het belichten van alle mogelijkheden worden er meerdere varianten, bestaande uit verschillende samenstellingen, getekend en uitgewerkt. Deze varianten zullen bestaan uit een gebalanceerde mix, een variant die meer de voorkeur voor het dorp bevat en een variant die bestaat uit de voorkeur van de Provincie Noord-Holland. Het is belangrijk de verschillende mogelijkheden te bekijken, voor de financiële haalbaarheid, maar ook om te bekijken welke variant het grootste draagvlak onder de stakeholders heeft.

Op basis van de uitkomsten kan er worden gekozen voor één van de varianten, of een mix van ingrediënten uit de varianten en aanvullende ideeën.

### 4.2.1 Flexwoningen

Een huurder huurt in de basis een kamer of studio. Dit kan een zelfstandige kamer zijn, met sanitaire voorzieningen en keukenblok op de kamer (studio) of een onzelfstandige woning, waarbij op centrale plekken in het gebouw douches en toiletten beschikbaar voor zowel dames als heren. Daarnaast is er een centrale huiskamer en een centrale keuken waar de mensen kunnen koken en gezamenlijke activiteiten kunnen ondernemen. De locatie dient te voldoen aan het SNF-keurmerk oftewel Stichting Normering FlexWonen.

#### *4.2.1.1 Doelgroepen*

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken is de combinatie van doelgroepen aan het promoten onder de code ‘magic mix’. De mix van doelgroepen is erg belangrijk, waarbij deze gelijk over de beschikbare kamers verdeeld dient te worden.
De doelgroepen bestaan uit:

- Jongeren/starters die het huis uit willen maar nog geen huurwoning kunnen krijgen dan wel kunnen betalen.
- Spoedzoekers, echtscheidingsgevallen die snel een dak boven hun hoofd nodig hebben en geen urgentieverklaring hebben. In de praktijk zijn het ook andere mensen die bijvoorbeeld hun huis uit moeten vanwege financiële problemen dan wel andere problemen zoals huiselijk geweld.

- Statushouders; alleenstaande die in afwachting zijn van gezinshereniging dan wel van een nieuwe stap in hun carrière om een baan te vinden en daar dan ook woonruimte te zoeken.

De doelgroepen worden doorgaans in een gezonde mix van 1/3, 1/3, 1/3 in een project gehuisvest.

Het huisvesten van arbeidsmigranten valt hier niet onder. Deze doelgroep heeft een ander soort beheer nodig in de vorm van een uitzendbureau die hier zorg voor draagt.

#### *4.2.1.2 Beheer*

Het sleutelwoord is goed beheer. Een beheerder of beheerdersechtpaar wat op de locatie woont en zorgt dat alles in goede banen wordt geleid binnen het complex. Daarnaast is de beheerder ook het aanspreekpunt voor de omwonenden als er vragen zijn. Om goed te kunnen beheren moeten er heldere huisregels zijn en daarvoor is een huishoudelijk reglement van belang. Het huishoudelijk reglement wordt opgesteld. De beheerder is in dienst bij de flexwonen organisatie en is verantwoordelijk voor de locatie. Door iemand in dienst te nemen en niet te werken met een "huurdersvertegenwoordiger" die alleen korting krijgt op de huur, neem je de beheerder serieus waardoor de beheerder zijn taak ook serieus neemt.

Belangrijk onderdeel in het huishoudelijk reglement is het waarschuwingssysteem; waarschuwing, gele kaart en rode kaart. Een rode kaart is net als bij voetbal het verlaten van het veld, in dit geval de woning. In de afgelopen 5 jaar hebben we dit drie keer moeten doen en het blijkt dat als je dat ook daadwerkelijk doet het preventief werkt naar de andere bewoners. Door heldere regels te hanteren richting de huurders blijven onze locaties een prettige plek om te wonen.

#### *4.2.1.3 Selectieprocedure*

Het selecteren van de bewoners van de flexwoningen gaat niet volgens het woonsysteem bij woningbouwcoöperaties, maar via een ontwikkelde selectiemethode waarbij de beheerder op locatie een belangrijke rol speelt. Naast het screenen van een kandidaat volgt er een intakegesprek op locatie met de desbetreffende persoon om grip te houden wie er op locatie komt te wonen. De beheerder voert dit gesprek en is ook degene om akkoord te gaan of niet akkoord te gaan.

Huurders die in een flexwoning komen wonen behouden hierdoor hun positie op de lijst van de lokale woningbouwcoöperatie. In de praktijk blijkt dat huurders van flexwoningen dan ook doorstromen naar een reguliere sociale huurwoning zodra er voldoende inschrijftijd is opgebouwd. Flexwonen is een opstapje in de wooncarrière van de genoemde doelgroepen.

In de selectieprocedure dient ook rekening te worden gehouden met woningzoekenden uit de gemeente Medemblik en specifiek uit Zwaagdijk-West.

#### 4.2.1.4 Huurprijzen flexwoningen

In de onderzochte verkavelingsvarianten zijn 3 typen flexwoningen opgenomen, namelijk 25 $m^2$ GBO, 38 $m^2$ GBO en 50 $m^2$ GBO. De huurprijzen voor deze woningtypen bevinden zich tussen circa € 500,- en € 900,- per maand. De exacte huur dient via het woningwaarderingsstelsel te worden vastgesteld.

#### *4.2.1.5* Huurovereenkomsten

Recent is in de Tweede Kamer gesproken over aanpassing van huurovereenkomsten en termijnen. Tot nu toe kon je flexwoningen verhuren voor een periode van maximaal twee jaar, hierna moest er dus gewisseld worden. Dat laatste was ook bedoeld voor doorstroming. Inmiddels is de meerderheid van de tweede kamer voor het stoppen van tijdelijke overeenkomsten, waar specifiek voor flexwonen nog naar een oplossing wordt gezocht. We hebben contact met zowel een tweede kamerlid als met een jurist. De een zegt dat er al een mogelijkheid is om tijdelijke huurovereenkomsten aan te gaan voor de tijdtermijn van de omgevingsvergunning, de ander geeft aan dat dit creatief gedacht is en nog niet mogelijk is. Op dit moment wordt er gewerkt aan een oplossing waarbij als het goed is het uitgangspunt is dat er een vergunning verstrekt kan worden voor de lengte van de omgevingsvergunning. Daarmee krijgen huurders van flexwonen meer zekerheid en loopt de verhuurder niet het risico dat hij bij einde vergunning vastzit aan bestaande huurders door de huurbescherming.

## 5 Coalitieakkoord Gemeente Medemblik

De coalitie in de gemeente Medemblik bestaat uit de volgende partijen:

- CDA (5 zetels);
- GemeenteBelangen (5 zetels);
- MORGEN! (4 zetels);
- D66 (2 zetels).

Het coalitieakkoord 2022-2026 getiteld ‘De toekomst: een verantwoordelijkheid van ons allemaal’ is op 5 juli 2022 vastgesteld.
In het hoofdstuk ‘Ruimte’ onder het kopje Woningbouw is onder andere de volgende tekst opgenomen:

*Versnellen van de woningbouw is de belangrijkste oplossing voor de huidige woningnood. Dat gaat niet vanzelf. Daarvoor is een andere aanpak op diverse gebieden noodzakelijk. Woningbouwplannen zijn gericht op alle kernen binnen onze gemeente. Versnellen doen we door de organisatie te versterken en nadrukkelijk samenwerking te zoeken met woningcorporaties en projectontwikkelaars/bouwers.*

*We zetten op korte termijn in op creatieve woonoplossingen die direct de druk op de woningmarkt kunnen verlagen – onder andere flexibel (niet permanent) modulair bouwen, tiny houses, woningsplitsing en woonboten.*

De taakstelling van de gemeente Medemblik voor het 1e halfjaar van 2023 is de huisvesting van 55 statushouders.

# 6 Correspondentie

Blijkend uit de correspondentie en verslagen tussen de Gemeente Medemblik, Provincie Noord-Holland en Werkgroep van Zwaagdijk-West blijkt dat de communicatie voor verbetering vatbaar is. De Werkgroep is zeer betrokken bij de ontwikkelingen van het dorp, en gezien de kleine schaal van het dorp is het ook belangrijk dat de stemmen van de dorpsbewoners worden gehoord en worden meegenomen. De dorpsraad is zelf zeer betrokken bij hoe het dorp verbeterd kan worden, en de wensen van de inwoners van Zwaagdijk-West zijn geïnventariseerd. Dit is te lezen in figuur 34 tot en met figuur 37.

## 6.1.1 Notulen overleg 11-01-2023

11 januari 2023 is de Werkgroep BWH 76/76A in gesprek geweest met de Provincie Noord-Holland en Gemeente Medemblik.
De volgende punten komen voort uit de notulen van dit overleg.

- De Werkgroep wil weten waarnaar gekeken wordt bij het haalbaarheidsonderzoek;
- Het dorp moet meegenomen worden in ontwikkelingen. De sloop van de kassen zorgde voor veel onrust;
- Houd rekening met het kleine compacte dorp en de schaal ervan;
- De dorpsraad voorziet een drama voor de nieuwe bewoners van het plangebied vanwege geluidsoverlast van de Westfrisiaweg;
- Zij voelen zich achtergesteld omdat nu opeens wel alles kan (OV en fietspad);
- Geen mensen toevoegen die extra aandacht nodig hebben, dat wringt in deze combinatie;
- Vanwege de spoedzoekers-doelgroep zijn ze bang voor het ontstaan van een getto;
- De wijkagent is nog nooit gezien in het dorp maar dat hoeft ook niet vanwege de sociale controle.

Er is geen vertrouwen in de gemeente omdat het dorp geen reactie heeft ontvangen op een e-mail. Ze voelen zich het afvoerputje omdat ze niet serieus worden genomen en ze voelen zich niet gehoord.

Concreet wil Zwaagdijk-West:
- Geen spoedzoekers of statushouders;
- Concrete afstemming met provincie en gemeente;
- Antwoord op vragen van gemeente en provincie.

Wat de inwoners van Zwaagdijk-West wel graag zien is het volgende:

- Een park;
- Een geluidswal.

Ook wordt er aangestipt dat door de nieuwe ontwikkeling 'De Perenlaan' aan de noordzijde van het dorp er geen noodzaak is tot het realiseren van sociale huurwoningen.

### 6.1.2 Wensen van bewoners

De bewoners van het dorp Zwaagdijk-West hebben samen met de dorpsraad een wensenlijstje gemaakt over verschillende aandachtpunten (Wijkschouw 2017, Dorpsraad Zwaagdijk-West).
De aandachtspunten zijn:

- Verkeer, veiligheid en sociaal;
- Recreatie en accommodatie;
- Woningen, woningbouw en economie;
- Openbare ruimte en milieu.

Van deze aandachtspunten zijn er een aantal wensen opgesteld en hierover is gestemd. Hieronder zijn de wensen met de meeste stemmen te zien van het aandachtspunt "Verkeer, veiligheid en sociaal". N.B. de tekst is letterlijk overgenomen uit het document Wijkschouw 2017.

| Wensen/ ideeën | Stemmen |
|---|---|
| Buurt Wahts-App | 5 |
| Parkeerplaatsen aan de weg i.p.v. groenstrook net als tussen spoorlijn en BWH | 4 |
| Meter van het water verplaatsen. Maar de woning woneen veel 65 plussers en het een groot probleem | 3 |
| Bloembakken weg ( voor extra parkeervakken) | 3 |
| Voetpad opknappen bij de kerk | 3 |
| Politie op de fiets door het dorp | 3 |
| Er wordt te hard gereden op Zwaagdijk- West. Oplossing camera/ meer controles | 3 |
| Drempels weg bij BWH | 3 |
| Openbaar moet mogelijk zijn in Zwaagdijk-West | 3 |

*Figuur 34, wensen ideeën voor Zwaagdijk-West door inwoners*

Voor het aandachtspunt "Recreatie en accommodatie" is hieronder te zien hoe de bewoners hebben gestemd. N.B. de tekst is letterlijk overgenomen uit het document Wijkschouw 2017.

| Wensen/ ideeën | Stemmen |
|---|---|
| School behouden ( i.v.m. jongeren in het gezinnen dorp) | 10 |
| Horeca in dorp | 5 |
| Wildebras behouden | 4 |
| Skatebaan natuurspeeltuin behoud Wildebras | 4 |
| Voor de ouderen iets organiseren (sport en beweging) | 3 |
| kerkgebouw behouden. Voor eventuele andere bestemming | 3 |
| wipkippen voor de kleinere kinderen | 3 |

*Figuur 35, wensen ideeën voor Zwaagdijk-West door inwoners*

Voor het aandachtspunt "Woningen, woningbouw en economie" is hieronder te zien hoe de bewoners hebben gestemd. N.B. de tekst is letterlijk overgenomen uit het document Wijkschouw 2017.

| Wensen/ ideeën | Stemmen |
|---|---|
| Goedkope huurwoningen voor starters | 12 |
| Glasvezelkabel | 10 |
| Woningen voor senioren | 9 |
| Kerk voor woningbouw | 8 |
| onafgebouwde woning Klokkeweid is geengericht buurt | 5 |
| Hele Lint volbouwen met woningen | 4 |
| Aandacht voor woonruimte werknemers | 3 |

*Figuur 36, wensen ideeën voor Zwaagdijk-West door inwoners*

Voor het aandachtspunt "Openbare ruimte en milieu" is hieronder te zien hoe de bewoners hebben gestemd. N.B. de tekst is letterlijk overgenomen uit het document Wijkschouw 2017.

| Wensen/ ideeën | Stemmen |
|---|---|
| BWH tot woonerf maken | 3 |
| Zeebrapad bij school en kerk | 3 |
| Mr. Derkspark uitvereifen naar terrein kassen van de Boer. | 3 |
| Voetpaden in heel de BWH slecht | 2 |
| Van het open veld( oude kinderboerderij) natuurspeeltuin van maken | 2 |

*Figuur 37, wensen ideeën voor Zwaagdijk-West door inwoners*

# 7 Participatietraject

Participatie is een belangrijk onderdeel van het ontwikkeltraject. Het informeren en het horen van omwonenden en belanghebbenden is een aanvulling op een ontwerp gezien de kennis waarover omwonenden beschikken. Bij een vroegtijdige en heldere communicatie ontstaat er rust bij degenen die zorgen hebben.

De bewoners van Zwaagdijk-West voelen zich niet gehoord en zijn bang dat hun visie niet wordt meegenomen. Uit de ontvangen stukken blijkt dat er een moeizame communicatie heeft plaatsgevonden tussen provincie Noord-Holland en de gemeente Medemblik. Bijvoorbeeld bij de sloop van de kas in oktober 2022. Door het uitblijven van communicatie vooraf, gingen de dorpsbewoners ervan uit dat de plannen al rond waren en daardoor alvast de sloop van het kassencomplex plaatsvond. De provincie Noord-Holland heeft dit met een brief aan de dorpsbewoners achteraf hersteld. Het doel van de sloop was de onveilige situatie die was ontstaan, omdat het kassencomplex in verval was geraakt en jongeren het complex betraden.

Het is belangrijk de dorpsbewoners zo goed mogelijk op de hoogte te houden van ontwikkelingen rondom de planvorming.
Voor het vervolgtraject stellen wij een zorgvuldig en nauwgezet participatietraject voor om zo alle belanghebbenden te horen, vragen te beantwoorden, mogelijke bezwaren weg te nemen en op te lossen.

Het organiseren van een inloopbijeenkomst is daarbij een beproefd middel. Op alle belangrijke momenten binnen het ontwikkel en realisatietraject dienen belanghebbenden en dorpsbewoners geïnformeerd te worden over de voortgang en de ontwikkelingen.

De inloopbijeenkomst is informeel en staat in het teken van het beantwoorden van vragen van dorpsbewoners en het delen van de afgelopen ontwikkelingen en de aanstaande gebeurtenissen. Van de inloopbijeenkomst zal een verslag worden gemaakt dat naar de aanwezigen die hun contactgegevens hebben achtergelaten zal worden verzonden.

# 8 Analyses

## 8.1 SWOT-analyse



## 8.2 Stakeholder analyse

Een stakeholderanalyse dient als visualisatie en uiteenzetting voor de aanvang van een project. Deze analyse of matrix toont alle belanghebbenden en hun behoeften met een bepaalde graad van importantie.

| | | Is the stakeholder dependent on the firm? | |
|---|---|---|---|
| | | No | Yes |
| Is the firm dependent on the stakeholder? | No | Indirect/withholding (low interdependence) | Indirect/usage (firm power) |
| | Yes | Direct/withholding (stakeholder power) | Direct/usage (high interdependence) |

*Figuur 38, stakeholderanalyse toelichting*

In de tabel kan men over de verticale as de stakeholder lezen, ingedeeld in direct en indirect belanghebbend. Het verschil hiertussen is als volgt: Wanneer er geen wederzijdse belangen zijn, maar wel eenzijdig, ligt de macht bij de partij die geen belang heeft. Zie afbeelding. Als wij als vastgoedontwikkelaar niet afhankelijk zijn van de stakeholder betekent dit dat deze stakeholder indirect is. (Stakeholder Influence, sd).

Over de horizontale as staat van links naar rechts de invloed. Sommige partijen hebben namelijk meer invloed of belang in eerdere, of juist latere stadia. De gradatie is ingedeeld in **L**aag, **M**iddel, **H**oog en **Z**eer **H**oog. De scores zijn verdeeld onder de invloed die deze partijen hebben, hun belang, de inspanning die wij zullen moeten doen om deze partijen tegemoet te komen, het persoonlijke risico voor de stakeholder en tot slot de uiteindelijke score wat voorgaande informatie oplevert. Het persoonlijk risico staat als dusdanig geformuleerd, maar bij organen van grotere capaciteit heeft het betrekking op de eventuele imagoschade die zij kunnen oplopen.

| | Stakeholder | Invloed | Belang | Inspanning | Persoonlijk risico | Score totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Direct | Dorpsraad Zwaagdijk-West | ZH | ZH | ZH | ZH | ZH |
| Direct | Gemeente Medemblik | ZH | ZH | H | ZH | ZH |
| Direct | Inwoners Zwaagdijk-West | H | H | H | H | H |
| Indirect | Doelgroep woningen | L | H | L | M | M |
| Indirect | Media | M | M | L | L | M |

*Figuur 39, stakeholderanalyse Balkweiterhoek 76/76A*

### 8.2.1 Dorpsraad Zwaagdijk-West

De Dorpsraad Zwaagdijk-West is een grote stakeholder van de ontwikkeling. De Dorpsraad behartigt de belangen van de inwoners. Het behoud van het dorpse karakter is hierbij een belangrijk thema. Door middel van de functie die zij vervullen, het behartigen van belangen van dorpsbewoners, hebben zij een sterke positie binnen het dorp. De Dorpsraad heeft de Werkgroep Balkweiterhoek 76/76A aangesteld. In deze werkgroep hebben een aantal direct omwonenden van Balkweiterhoek 76/76A een zitting.

- Invloed: de invloed die zij kunnen uitoefenen zit in het inventariseren en kenbaar maken van de wensen en bezwaren van de inwoners.
- Belang: het belang van de Dorpsraad is zeer hoog. Zij maken zich hard voor de visie die zij hebben voor Zwaagdijk-West. Hun

woongenot staat voorop en zij hebben er veel belang bij dit te behouden.
- Inspanning: de inspanning die zij zullen leveren zal bestaan uit het uitoefenen van invloed op de invulling. Zij zullen moeite doen de ontwikkeling te vormen naar hun wensen.
- Risico: het risico voor deze partij schuilt in de vermindering van hun woongenot. Zij voorzien dat dit veroorzaakt zal worden door de ontwikkeling van de Balkweiterhoek 76/76A.

Dit tezamen resulteert in een totale score van **Z**eer **H**oog

### 8.2.2 Gemeente Medemblik

De gemeente Medemblik is een zeer belangrijke stakeholder voor de ontwikkeling aan de Balkweiterhoek 76/76A. De ontwikkeling moet aansluiten bij het geldende beleid en de gestelde randvoorwaarden. De structuurvisie van de Gemeente Medemblik geeft een leidraad die gevolgd kan worden en handvaten die benut kunnen worden om hiermee de ruimtelijke invulling te laten aansluiten bij de behoefte, wensen en eisen van de gemeente.

- Invloed: de invloed van de gemeente is zeer hoog aangezien zij een beslissende rol hebben in de medewerking en goedkeuring van het plan.
- Belang: het belang van de Gemeente Medemblik is zeer hoog, omdat de ontwikkeling hier een aanvulling moet zijn voor het dorp en de dorpsbewoners.
- Inspanning: de inspanning die de Gemeente Medemblik zal leveren, geuit in de betrokkenheid bij het proces van de ontwikkeling, zal hoog zijn. Om een goede voortgang te bewaken en de belangen van de kern te behartigen zal dit vanuit hun visie nodig zijn.
- Risico: de betrokkenheid van de Gemeente Medemblik is vanwege het draagvlak zeer hoog.

Dit tezamen resulteert in een totale score van **Z**eer **H**oog

### 8.2.3 Inwoners Zwaagdijk-West

De inwoners van Zwaagdijk-West zijn een stakeholder met een hoge totaalscore. Wat zij vinden wordt behartigd door de dorpsraad, de houding van die stakeholder is afhankelijk van de houding van de dorpsbewoners.

- Invloed: de invloed die zij kunnen uitoefenen bestaat uit het indienen van bezwaren tegen de ontwikkeling, of het inschakelen van de media om ongenoegen te delen. Afzonderlijke dorpsbewoners zullen een minder harde vuist kunnen vormen dan een verenigd orgaan zoals de dorpsraad, vandaar dat hun invloed hier niet **Z**eer **H**oog maar **H**oog zal zijn.
- Belang: net zoals de dorpsraad is ook het belang van de inwoners van Zwaagdijk-West groot. De toevoeging van wooneenheden heeft, in welk aantal dan ook, invloed op de verhoudingen in het dorp. Dit kleinschalige dorp beschikt over weinig voorzieningen en bij de toevoeging van bewoners zal de druk op deze bestaande

voorzieningen veranderen. Daarnaast is woongenot belangrijk voor de inwoners van het dorp en bestaat hun persoonlijk belang uit het conserveren hiervan.
- Inspanning: de inspanning die zij zullen leveren zal bestaan uit de beoordeling van de (stedenbouwkundige) ontwikkeling en beoogde doelgroepen. Zij zullen aanwezig zijn bij informatieavonden en hier hun zorgen uitten en ook bij de bijeenkomsten met de dorpsraad hun mening delen over de ontwikkeling.
- Risico: het risico van de inwoners van Zwaagdijk-West zal bestaan uit het verminderen van hun woongenot.

Dit tezamen resulteert in een totale score van **H**oog

### 8.2.4 Doelgroep woningen

De doelgroep voor de woningen bestaat uit een, afhankelijk van de voorkeursvariant, samenstelling van verschillende doelgroepen. In geval er wordt gekozen voor de variant met vrije kavels zal de totale score van deze stakeholder hoger zijn dan in de andere varianten.
Deze stakeholder is indirect, wat betekent dat er een eenzijdige afhankelijkheid is.

- Invloed: door de eenzijdige afhankelijkheid is de invloed van deze stakeholder laag.
- Belang: het belang voor de doelgroep(en) is hoog. De woningnood maakt het voor woningzoekenden erg moeilijk passende woonruimte te vinden op korte termijn. Het belang wat zij hebben bij een aanvulling van de woningvoorraad is hierdoor groot.
- Inspanning: de mate van inspanning zal bij deze stakeholder pas groter worden als de mogelijkheid tot het krijgen van een woning bestaat. Op het moment van inschrijving voor koopwoningen zal deze inspanning ontstaan. Voor huurwoningen is deze inspanning lager. Voor sociale huurwoningen dient er gereageerd te worden via de woningcorporatie en voor flexwoningen bestaat een database met woningzoekenden die benaderd worden.
- Risico: het risico van deze doelgroep bestaat uit het niet verkrijgen van woonruimte binnen het plan.

Dit tezamen resulteert in een totale score van **M**iddel.

### 8.2.5 Media

De media zijn ook een stakeholder waar rekening mee moet worden gehouden. Ook dit is een indirecte stakeholder waarbij de afhankelijkheid eenzijdig is.

- Invloed: de invloed is middel. De invloed wordt veroorzaakt door het publiceren van positieve dan wel negatieve berichten en de acties die daaruit voortkomen door belanghebbenden.
- Belang: het belang van de media is **M**iddel. Gezien de kwestie gevoelig ligt, is er een goede publiciteit haalbaar bij het behandelen van onderwerpen rondom de Balkweiterhoek.

- Inspanning en risico: de inspanning en het risico van de media zullen laag zijn.

Dit tezamen resulteert in een totale score van **M**iddel.

## 8.3 Analyse media

De berichtgeving in de media is georiënteerd op de onrust die er heerst bij de bewoners. Doordat het eigendom van de grond ligt bij de Provincie Noord-Holland zijn ze bang dat ze worden gepasseerd en dat er over de hoofden van de inwoners van Zwaagdijk-West heen een beslissing wordt gemaakt over de invulling van de braakliggende gronden. Dit wordt versterkt door het feit dat de Gemeente Medemblik zichzelf buitenspel heeft gezet door medewerking aan het onderzoek te weigeren (Egdom M. v., 2023), evenals de woningcorporaties Het Grootslag en De Woonschakel (Provincie Noord-Holland, 2023).
Er komt duidelijk naar voren dat er onvrede heerst over de toevoeging van woningen voor statushouders. De grootste zorg is dat de toevoeging van zoveel mensen aan de kern een negatieve invloed heeft op het dorp. Ook omdat zij vrezen dat, door het type doelgroep, de nieuwe ontwikkeling verwordt tot een getto. Ten voorbeeld worden de sociale huurwoningen gebruikt in Zwaagdijk-West. Hier ervaart men overlast en wordt gesteld dat er drugs wordt gedeald. Handhaving bestaat uit een wijkagent die dit voor 17 kernen in de Gemeente Medemblik is.
Ook uit berichtgeving komt duidelijk naar voren dat er onvrede is over de wijze van communicatie (Baas, 2023). De sloop van de kassen op de grond werd gedaan zonder kennisgeving, waardoor de bewoners de indruk kregen dat de plannen al rond waren. Er wordt in het duister getast door de bewoners van Zwaagdijk-West omdat ze niet weten wat er precies gebeuren gaat (Egdom M. d., 2022). In de eerste berichtgevingen wordt ook gesproken over een ‘verblijf’ of ‘complex’ voor spoedzoekers. Dit wekt uiteraard een andere indruk dan een uitbreiding in de vorm van een wijk.

Er wordt naar het stemgeluid van de dorpsbewoners geluisterd. De andere kant, die niet zo veel belicht wordt, is dat de West-Friese gemeentes weigeren medewerking te verlenen aan de doorgang van woningbouwprojecten. De afspraak, 16.000 nieuwe woningen voor 2030, zal op deze manier niet gehaald worden, vrezen de woningcorporaties Het Grootslag, Intermaris, Welwonen, en Woonschakel. Zij pleiten voor een integrale ontwikkelingsmanager die in West-Friesland alle ontwikkelingen van meer dan 200 woningen coördineert. Het risico schuilt erin dat minister Hugo de Jonge straks onwelwillende gemeentebesturen passeert.

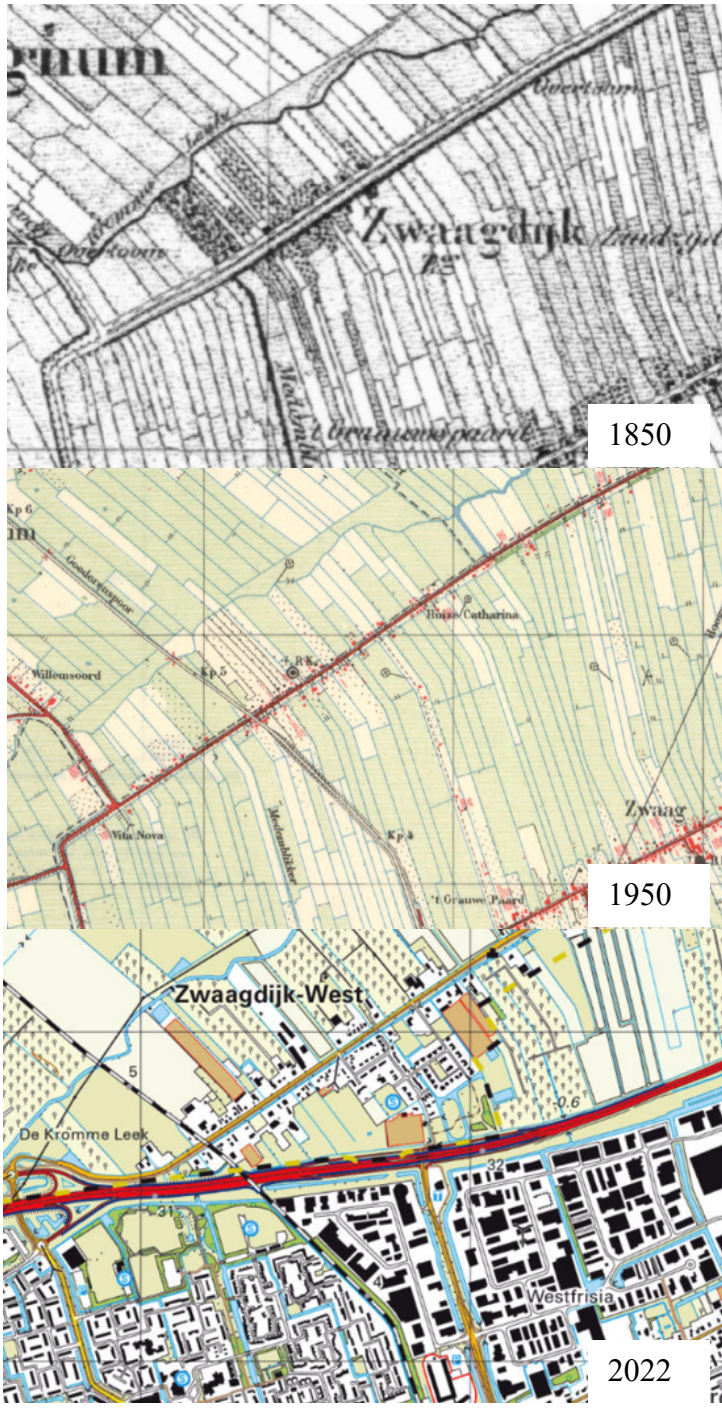
Een voorbeeld wat een ander geluid geeft is de zonneweide die in Zwaagdijk-West wordt gerealiseerd. In tegenstelling tot Hoogwoud, waar er weinig aandacht is geweest voor de bewoners, heeft de initiatiefnemer in Zwaagdijk-West participatie vanaf het eerste ogenblik opgenomen in het traject. Dit heeft mogelijke weerstand weggenomen door te tonen dat er wordt geluisterd naar de inwoners van het dorp (Egdom J. L., 2023).

# 9 Uitwerking plan

## 9.1 Stedenbouwkundige onderbouwing

De verkaveling en indeling van het plangebied is gebaseerd op 6 hoofdonderdelen die voor de omgeving en woonkwaliteit van toekomstige bewoners van belang zijn.

1. De oriëntatie van de drooggelegde veengronden is, met de Zwaagdijk als as, diagonaal georiënteerd.
2. Daarbij zijn de woningen in de verschillende varianten zo geplaatst dat zij de optimale zoninval krijgen gedurende de dag, waarbij de zon van oost naar west draait.
3. Voor het creëren van geluidswering wordt er een geluidswal aangelegd langs de uitrit van de Westfrisiaweg en de gehele zuidelijke grens van het plangebied.
4. Het realiseren van een groen recreatiegebied.
   Via de wandelpaden die door de nieuwe in te richten openbare ruimte voeren, ontstaat er een wandelroute die het Meester Derrikspark verbindt met het parkje en de speeltuin grenzend aan De Wildebras.
5. Deze wandelroute kan gevolgd worden langs en over die geluidswal die aangelegd wordt. In het midden hiervan is een uitkijkpunt dat bereikbaar is via een trap in het midden van de wal.
   Ook aan de uiteinden van de geluidswal zijn trappen om de geluidswal te beklimmen. De groene bosschages hiervoor zijn naast aankleding van de openbare ruimte ook een absorptiemiddel voor het verkeersgeluid van de Westfrisiaweg.
6. Deze natuurlijke omgeving past goed bij het karakter van de tiny houses die in het plan zijn opgenomen. De plaatsing van de tiny houses in het groen op deze plek creëert ook privacy voor de bewoners ervan, en voor de bewoners van de tegenovergelegen




*Figuur 40, voorbeeld van de oriëntatie van de omgeving (Topotijdreis, sd)*

twee-onder-een-kapwoningen in variant 1 en 3 of in variant 2 en 4 de tegenovergelegen flexwoningen en vrije kavels.

Het uitkijkpunt verschaft je uitzicht over Zwaagdijk-West, met zicht op de kerktoren, de parken en weilanden. Via de groene as van het plangebied kan er uitgekeken worden naar de lintbebouwing langs de Zwaagdijk. Deze groene as vormt ook een groene buffer voor de woningen aan Balkweiterhoek 12 t/m 20.

### 9.1.1 Fietspad

Bij het toevoegen van de entree naar de nieuwe ontwikkeling wordt ook het fietspad wat nu Zwaagdijk-West met Hoorn verbindt verlegd. Dit fietspad is destijds door de gemeente aangelegd en ligt gedeeltelijk op particuliere grond, namelijk de tuinen van Balkweiterhoek 75 en 77. Hiermee komt het fietspad aan de overzijde van de sloot te liggen en krijgen de bewoners van Balkweiterhoek 75 en 77 de grond weer tot hun beschikking.

De in variant 3 en 4 toegevoegde ontsluiting aan de zuidzijde van het plangebied sluit aan op de afrit en oprit van de Westfrisiaweg en route richting Hoorn.

### 9.1.2 Nieuwe ontsluiting

Deze nieuwe ontsluiting is tevens een nieuwe ontsluiting bruikbaar voor Zwaagdijk-West. Waar de twee op- en afritten naar de Westfrisiaweg eerst 3,5 kilometer uit elkaar lagen is het nu mogelijk om op de helft hiervan al aansluiting te vinden met de Westfrisiaweg.
Ook wordt met een nieuwe ontsluiting de Balkweiterhoek ontzien. Het is niet wenselijk dat al het verkeer wat de ontwikkeling van het plangebied genereert via de bestaande wijk naar de Zwaagdijk wordt geleid. Er dient echter verkeerstechnisch onderzocht te worden of een nieuwe ontsluiting niet juist extra verkeer aantrekt dat door Zwaagdijk-West een kortere auto-route heeft naar Hoorn.

De hierboven benoemde punten zijn voor elke variant hetzelfde. De variant specifieke afwijkingen op deze hoofdpunten zullen worden benoemd in deelhoofdstukken 9.3 t/m 9.6.

## 9.2 Referentiebeelden

Voor de beeldvorming en ten voorbeeld van de visie die Rotteveel M4 heeft op de invulling, volgen hier referentiebeelden van het type woningen die Rotteveel M4 al eerder heeft gerealiseerd of ontwikkeld, of voorbeelden die goed passen binnen de stedenbouwkundige vormgeving al bestaand in Zwaagdijk-West.



*Figuur 41, levensloopbestendige- en gezinswoningen in Hallum (Friso Bouwgroep, sd)*

### 9.2.1 Sociale koop en sociale huur

Het Friso Bouwconcept is een geprefabriceerde woning die toegepast kan worden met verschillende schillen. De bouwtijd is door het prefabriceren in eigen fabrieken zeer kort. Hierdoor is de kwaliteit ook zeer hoog, Friso heeft zelf grip op alles wat er in de fabriek gebeurt. Hierdoor kunnen alle bouwtechnische onderdelen ook goed op elkaar worden afgestemd wat betekent dat het gehele casco wind- en waterdicht kan worden afgeleverd. Binnen de muren zijn er ook verscheidene mogelijkheden. Zo kan er een dakkapel worden toegevoegd, of kan de woning levensloopbestendig worden gemaakt door een slaapkamer op de begane grond te realiseren. Zo zijn de woningen geschikt voor verschillende doelgroepen. Senioren, huurders van een woningcorporatie, gezinnen en starters op zoek naar een koopwoning zijn al tevreden gesteld met een woning volgens het Friso Bouwconcept. De woningen worden gasloos opgeleverd met een warmtepomp, PV-panelen en vloerverwarming. Friso Bouwgroep past het Friso Bouwconcept regelmatig toe, zo ook in samenwerking met Rotteveel M4 in Tuitjenhorn, figuur 44.

De variatie in oppervlakte en afwerkingsniveau duidt het verschil tussen koop en huur.



*Figuur 42, 20 nieuwbouwwoningen in Midlum en Wijnaldum (Friso Bouwgroep, sd)*



*Figuur 43, 8 nieuwbouwwoningen in Minnertsga (Friso Bouwgroep, sd)*



*Figuur 44, 8 (levensloopbestendige) woningen in Tuitjenhorn (Friso Bouwgroep, sd) (Rotteveel M4, sd)*

### 9.2.2 Twee-onder-een-kapwoningen

Voor de twee-onder-een-kapwoningen toegepast in variant 1 en 3 is het belangrijk dicht bij de bestaande bebouwing te blijven. Als referenties worden dan ook woningen uit de Klokkeweit en Balkweiterhoek gebruikt om aan te geven dat we de bestaande bebouwing willen continueren in het nieuwe plan.
Deze twee-onder-een-kapwoningen worden in verschillende variaties getoond om aan te geven dat een mix in de vormgeving tot een mogelijkheid bestaat.



*Figuur 45, Balkweiterhoek 62 en 64 (Google, 2023)*




*Figuur 46, Klokkeweit 17 en 15 (Google, 2023)*



*Figuur 47, Klokkeweit, 32 en 30 (Google, 2023)*

### 9.2.3 Vrije kavels

Vrije kavels worden ook in de Klokkeweit toegepast. Voorbeelden hiervan zijn Klokkeweit 19 en 21, evenals bijvoorbeeld Klokkeweit 44, 42, 40, 38, 36 en 34. Het vigerende bestemmingsplan hier stelt bepaalde regels voor het bouwen van woonhuizen, wat betekent dat de woningen ondanks variatie in de uitvoering alle een eenduidig karakter hebben. Klokkeweit 36 is hierbij een uitzondering, deze woning is als accentwoning uitgevoerd en heeft een andere vormgeving.

De regels bestaan uit een maximale goot- en dakhoogte, respectievelijk 7 en 12 meter. De helling van de kap moet uitgevoerd worden tussen de 30 en 60 graden en dient een mansarde kap te zijn. Onder deze voorwaarde komt er eenheid in de zelf in te vullen ruimte van de toekomstige bewoners aan Balkweiterhoek 76/76A. Hieronder worden de voorbeelden getoond zodat duidelijk wordt hoe deze bouwregels het karakter van de woningen stroomlijnen.



*Figuur 48, Klokkeweit 42 (Google, 2023)*



*Figuur 49, Klokkeweit 34*



*Figuur 50, Klokkeweit 40 (Huispedia, sd)*



*Figuur 51, Klokkeweit 21 (funda, sd)*

### 9.2.4 Flexwoningen

Er zijn drie verschillende typen flexwoningen opgenomen in de voorgestelde verkavelingen, namelijk 30 $m^2$ BVO, 45 $m^2$ BVO en 60 $m^2$ BVO. Daardoor zijn er diverse doelgroepen te huisvesten. De architectuur van de flexwoningen wordt aangepast op de omgeving waarin zij geplaatst worden. De woningen worden bloksgewijs verkaveld, het woningbouwblok bestaat uit 2 bouwlagen. De flexwoningen worden door middel van een modulair bouwsysteem elders in een fabriek gebouwd. De bouwwijze is gestandaardiseerd, zodat de flexwoningen in een korte bouwtijd gerealiseerd kunnen worden. De flexwoningen worden met een vrachtwagen naar de locatie gereden en door middel van een kraan op de fundering geplaatst. De overlast en het aantal verkeersbewegingen op en nabij de locatie blijft zo tot een minimum beperkt. De flexwoningen voldoen aan het Bouwbesluit voor tijdelijke bouw en hebben een energielabel A. De kwaliteit van de flexwoningen is dusdanig dat de woningen ook na een exploitatietermijn van 15 jaar verplaatst kunnen worden naar een andere locatie.



*Figuur 52, referentie flexwoningen*



*Figuur 54, referentie flexwoningen*



*Figuur 53, houten woonunits (De Groot Vroomshoop, sd)*

### 9.2.5 Tiny Houses

De groene buffer aan de zuidzijde van het plan biedt kansen voor de realisatie van tiny houses. Deze groene overgangszone kan op een speelse manier met bebouwing ingevuld worden. De regelgeving is hierbij anders dan voor permanente woningbouw, wat betekent dat er in deze zone, waar de geluidsbelasting hoger ligt, wel een tiny house geplaatst mag worden. Daarnaast is het kleine woonoppervlak en de daarmee lage lasten ook een kans voor een specifieke doelgroep om een woning te realiseren.

De situering in het groen kan dan weer een ander soort doelgroep aantrekken, mensen die duurzaam samenleven met de natuur, en deze toevoeging aan de mix van doelgroepen is een aanvulling. Meerdere tiny house projecten worden toegepast in Noord-Holland, zoals in Den Helder (figuur 58) en in Koedijk (figuur 59). Er bestaat een grote vraag naar, echter zijn er nog weinig plaatsen waar een dergelijke 'community' gerealiseerd kan worden.

De tiny houses kunnen volgens het concept van Clean2Anywhere uit Hoorn gerealiseerd worden.



*Figuur 55, tiny house Min2 bouwkunst Alkmaar (Min2 bouwkunst , 2018)*



*Figuur 56, Tiny House Alkmaar, Helderseweg 28 (Tiny House Alkmaar, sd)*



*Figuur 57, Clean2Anywhere tiny houses ( (Clean2Anywhere, 2022))*



*Figuur 58, LiberTerra Geestmerambacht (LiberTerra, sd)*

### 9.2.6 Geluidswal/uitkijkpunt

Voor de geluidswal die opgenomen is in de varianten is als referentie de in Heiloo gerealiseerde geluidswal genomen. Deze geluidswal grenst aan het Oosterbos in Heiloo en scheidt de A9 van het wandelgebied aldaar. In het midden van de geluidswal is een uitzichtpunt gerealiseerd, en vanaf hier kan ook over de geluidswal gewandeld worden. Een vergelijkbare toepassing is ook op de locatie Balkweiterhoek mogelijk. De wandelroute op de geluidswal wordt daarbij verbonden met het Meester Derrikspark, zodat een wandelrondje ontstaat.



*Figuur 59, zicht vanaf uitzichtpunt richting zuiden op wandelpad*



*Figuur 60, zicht op uitzichtpunt in geluidswal vanuit Oosterbos*



*Figuur 61, wandelpad voerend onderlangs de geluidswal, door het Oosterbos*

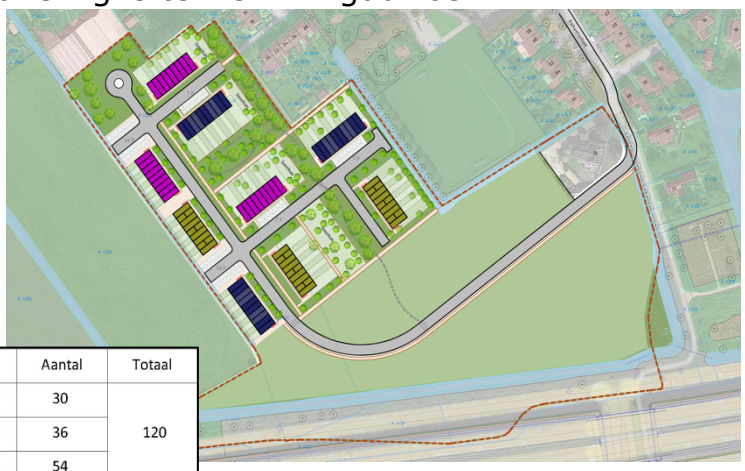


*Figuur 62, zicht vanaf uitzichtpunt richting noorden op geluidswal en A9*

## 9.3 Bebouwingsvoorstel flexwoningen

De in bijlage 3.5 opgenomen verkaveling is te zien in figuur 63.

De samenstelling van de bebouwing is te zien in figuur 64, met de bijbehorende parkeernorm.



| | Type | Aantal | Totaal |
|---|---|---|---|
| | Flexwonen 60m$^2$ | 30 | 120 |
| | Flexwonen 45m$^2$ | 36 | |
| | Flexwonen 30m$^2$ | 54 | |
| | | | |
| | Parkeerplaats | 49 | |

*Figuur 63, bebouwingsvoorstel*

Deze variant bestaat uit een mix van flexwoningen in de grootte 30, 45 en 60 m$^2$ BVO. Deze variant is gebaseerd op het direct kunnen realiseren van flexwoningen. In de eerste fase worden er 120 flexwoningen gerealiseerd en de ontsluitingsweg op de locatie aangelegd. De rest van de locatie zal daarbij onbebouwd blijven. Na de exploitatietermijn van 15 jaar, kunnen de flexwoningen naar een andere locatie verplaatst worden. De stedenbouwkundige structuur is dusdanig vormgegeven dat de vrijgekomen locaties waar eerst de flexwoningen waren gesitueerd, kunnen worden ingevuld met permanente woningbouw.

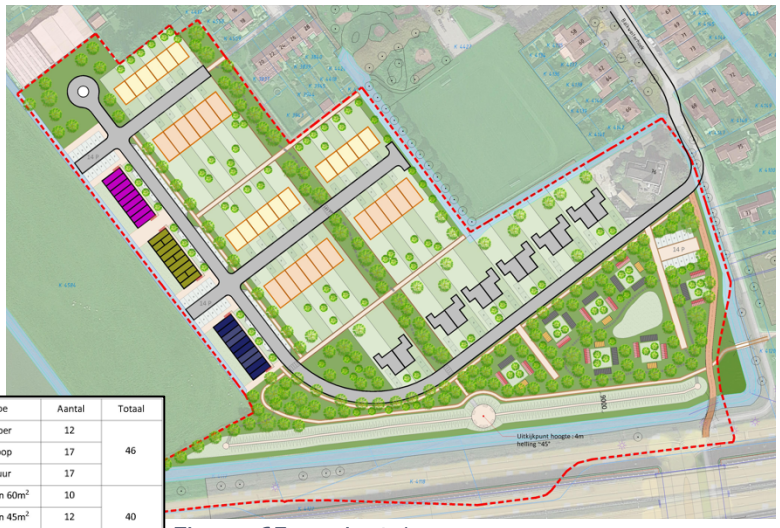
In het eindbeeld van deze variant zal er een gezonde mix van woningbouw, de geluidswal en de ontsluiting op de op- en afrit van de Westfrisiaweg gerealiseerd zijn.

| **Functie** | **Aantal** | **Parkeernorm** | **Totaal ppl** |
|---|---|---|---|
| Flexwonen | 120 | 0,4 | 48 |
| | | | |
| **Totaal** | **120** | | **48** |

*Figuur 64, parkeernorm bebouwingsvoorstel flexwoningen*

## 9.4 Variant 1

De in bijlage 3.1 toegevoegde variant 1 is te zien op figuur 65. De samenstelling van de bebouwing is te zien in figuur 66 met de bijbehorende parkeernorm.



*Figuur 65, variant 1*

| | Type | Aantal | Totaal |
|---|---|---|---|
| | Tweekapper | 12 | 46 |
| | Sociale koop | 17 | |
| | Sociale huur | 17 | |
| | Flexwonen 60m² | 10 | 40 |
| | Flexwonen 45m² | 12 | |
| | Flexwonen 30m² | 18 | |
| | Tiny houses 4P | 10 | 27 |
| | Tiny houses 3P | 11 | |
| | Tiny houses 2P | 6 | |
| | | Totaal | 113 |
| | Parkeren | 126 | |

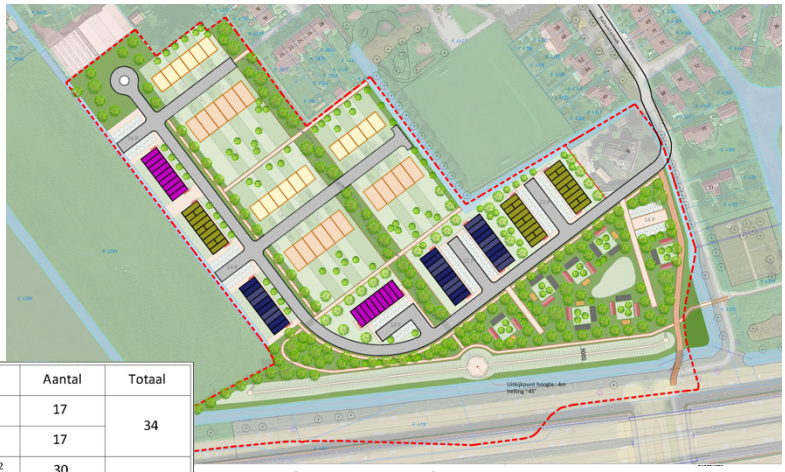
Deze variant bestaat uit een mix van twee-onder-een-kapwoningen, flexwoningen in de grootten 30, 45 en 60 vierkante meter, en sociale huur en koopwoningen. Aan de zuidzijde is de groene buffer met geluidswal goed te zien die voor geluidsdemping en een goede groene kwaliteit moet zorgen. Het wandelpad vanuit het Meester Derrikspark loopt verder door het plangebied. In deze groene omgeving staan 27 tiny houses.

| **Functie** | **Aantal** | **Parkeernorm** | **Totaal ppl** |
|---|---|---|---|
| Twee-onder-een-kapwoning | 12 | 2,2 | 27 |
| Sociale koop | 17 | 2,0 | 34 |
| Sociale huur | 17 | 1,6 | 28 |
| Flexwonen | 40 | 0,4 | 16 |
| Tiny Houses | 27 | 0,7 | 19 |
| **Totaal** | **113** | | **127** |

*Figuur 66, parkeernormen variant 1*

## 9.5 Variant 2

De in bijlage 3.2 toegevoegde variant 2 is te zien op figuur 67. De samenstelling van de bebouwing is te zien in figuur 68, met de bijbehorende parkeernorm.



*Figuur 67, variant 2*

| | Type | Aantal | Totaal |
|---|---|---|---|
| | Sociale koop | 17 | 34 |
| | Sociale huur | 17 | |
| | Flexwonen 60m² | 30 | 102 |
| | Flexwonen 45m² | 36 | |
| | Flexwonen 30m² | 36 | |
| | Tiny houses 4P | 10 | 27 |
| | Tiny houses 3P | 11 | |
| | Tiny houses 2P | 6 | |
| | | Totaal | 163 |
| | Parkeren | 134 | |

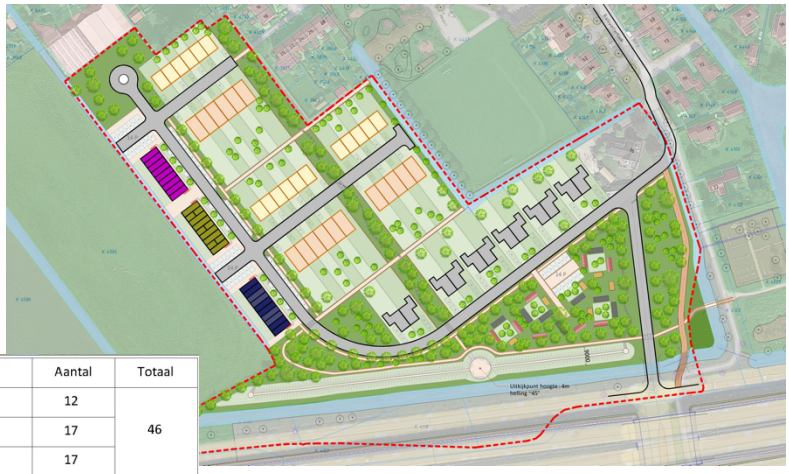
Deze variant bestaat uit een mix van flexwoningen in de grootten 30, 45 en 60 vierkante meter, en sociale huur en sociale koopwoningen.
Op de plaats waar de twee-onder-een-kapwoningen hebben gestaan in variant 1 zijn nu flexwoningen voor terug gekomen. Dat maakt dat het totaal neerkomt op 102 stuks.
Aan de zuidzijde is de groene buffer met geluidswal goed te zien die voor geluidsdemping en een goede groene kwaliteit moet zorgen. Het wandelpad vanuit het Meester Derrikspark loopt verder door het plangebied. In deze groene omgeving staan 27 tiny houses.

| **Functie** | **Aantal** | **Parkeernorm** | **Totaal ppl** |
|---|---|---|---|
| Sociale koop | 17 | 2,0 | 34 |
| Sociale huur | 17 | 1,6 | 28 |
| Flexwonen | 102 | 0,4 | 41 |
| Tiny Houses | 27 | 0,7 | 19 |
| **Totaal** | **163** | | **122** |

*Figuur 68, parkeernormen variant 2*

## 9.6 Variant 3

De in bijlage 3.3 toegevoegde variant 3 is te zien op figuur 69. De samenstelling van de bebouwing is te zien in figuur 70, met de bijbehorende parkeernorm.



*Figuur 69, variant 3*

| | Type | Aantal | Totaal |
|---|---|---|---|
| | Tweekapper | 12 | 46 |
| | Sociale koop | 17 | |
| | Sociale huur | 17 | |
| | Flexwonen 60m² | 10 | 40 |
| | Flexwonen 45m² | 12 | |
| | Flexwonen 30m² | 18 | |
| | Tiny houses 4P | 8 | 22 |
| | Tiny houses 3P | 8 | |
| | Tiny houses 2P | 6 | |
| | | Totaal | 108 |
| | Parkeren | 126 | |

Deze variant bestaat uit een mix van twee-onder-een-kapwoningen, flexwoningen in de grootten 30, 45 en 60 vierkante meter, en sociale huur en sociale koopwoningen. Aan de zuidzijde is de groene buffer met geluidswal goed te zien die voor geluidsdemping en een goede groene kwaliteit moet zorgen. Het wandelpad vanuit het Meester Derrikspark loopt verder door het plangebied. In deze groene omgeving staan 22 tiny houses. Er is voorzien in een nieuwe ontsluiting aan de zuidzijde van het plangebied die aansluiting geeft op de op- en afrit van de Westfrisiaweg en de Oostergouw richting Hoorn.

| **Functie** | **Aantal** | **Parkeernorm** | **Totaal ppl** |
|---|---|---|---|
| Twee-onder-een-kapwoning | 12 | 2,2 | 27 |
| Sociale koop | 17 | 2,0 | 34 |
| Sociale huur | 17 | 1,6 | 28 |
| Flexwonen | 40 | 0,4 | 16 |
| Tiny Houses | 22 | 0,7 | 16 |
| **Totaal** | **108** | | **124** |

*Figuur 70, parkeernormen variant 3*

## 9.7 Variant 4

De in bijlage 3.4 toegevoegde variant 4 is te zien op figuur 71. De samenstelling van de bebouwing is te zien in figuur 72, met de bijbehorende parkeernorm.



*Figuur 71, variant 4*

| | Type | Aantal | Totaal |
|---|---|---|---|
| | Sociale koop | 12 | 41 |
| | Sociale huur | 17 | |
| | Vrijstaand | 12 | |
| | Flexwonen 60m² | 10 | 40 |
| | Flexwonen 45m² | 12 | |
| | Flexwonen 30m² | 18 | |
| | Tiny houses 4P | 8 | 22 |
| | Tiny houses 3P | 8 | |
| | Tiny houses 2P | 6 | |
| | | Totaal | 103 |
| | Parkeren | 115 | |

Deze variant bestaat uit een mix van flexwoningen in de grootten 30, 45 en 60 vierkante meter, en sociale huur en sociale koopwoningen. Aan de zuidzijde is de groene buffer met geluidswal goed te zien die voor geluidsdemping en een goede groene kwaliteit moet zorgen. Het wandelpad vanuit het Meester Derrikspark loopt verder door het plangebied. In deze groene omgeving staan 22 tiny houses. Er is voorzien in een nieuwe ontsluiting aan de zuidzijde van het plangebied die aansluiting geeft op de op- en afrit van de Westfrisiaweg en de Oostergouw richting Hoorn.
Waar in de overige varianten flexwoningen of twee-onder-een-kapwoningen waren toegevoegd, zijn in deze variant de wensen van het dorp opgenomen na gesprek met de Werkgroep BWH 76/76A. Zij gaven aan de toevoeging van vrije kavels een pré te vinden, dus hier zijn er 12 van opgenomen in de schetsverkaveling.

| **Functie** | **Aantal** | **Parkeernorm** | **Totaal ppl** |
|---|---|---|---|
| Vrije kavel | 12 | 2,3 | 28 |
| Sociale koop | 12 | 2,0 | 24 |
| Sociale huur | 17 | 1,6 | 28 |
| Flexwonen | 40 | 0,4 | 16 |
| Tiny Houses | 22 | 0,7 | 16 |
| **Totaal** | **103** | | **112** |

*Figuur 72, parkeernorm variant 4*

# 10 Financieel

## 10.1 Investeringsbegroting

In het bijlage document zijn onder 4.0 de investeringsbegrotingen van de vier onderzochte varianten opgenomen. De onderzochte varianten geven de volgende resultaten:

| Variant | Programma totaal | Resultaat € excl. BTW | Grondwaarde €/m2 excl. BTW | Grondwaarde € excl. BTW |
|---|---|---|---|---|
| **Bebouwingsvoorstel flexwoningen** | **120** | **€ 730.539** | **€ 16/m2** | **€ 655.105** |
| **1** | **113** | **€ 1.342.757** | **€ 7/m2** | **€ 287.251** |
| **2** | **163** | **€ 1.291.240** | **€ 2/m2** | **€ 72.595** |
| **3** | **108** | **€ 1.365.116** | **€ 20/m2** | **€ 820.531** |
| **4** | **103** | **€ 1.118.912** | **€ 52/m2** | **€ 2.127.506** |

*Figuur 73, overzicht resultaten varianten*

## 10.2 Subsidies

Er zijn diverse subsidies voor de realisatie van flexwoningen beschikbaar. De mogelijk te verkrijgen subsidie is niet meegenomen in de diverse investeringsbegrotingen.

### 10.2.1 Regeling huisvesting aandachtsgroepen (RHA)

De gemeente vraagt de Regeling Huisvesting Aandachtsgroepen (RHA) aan voor financiële hulp om meer passende woonruimte beschikbaar te maken. Bijvoorbeeld voor arbeidsmigranten en mensen met medische of sociale noodzaak.

Met aandachtsgroepen bedoelen we in deze regeling:

- Dak- en thuislozen;
- Statushouders;
- Mensen die uitstromen uit een intramurale situatie;
- Arbeidsmigranten;
- Uitwonende studenten;
- Woonwagenbewoners;
- Mensen met sociale of medische urgentie.

Voorwaarden zijn:

- De bouw start binnen 2 jaar nadat de subsidie is verkregen;
- Oplevering binnen 5 jaar na de verleningsdatum van de subsidie. Daarna dienen de woningen waarvoor de subsidie is verkregen minstens 10 jaar bestemd te zijn voor de aandachtsgroepen;
- Indien vooraf toestemming is verkregen, mag de flexwoning in die 10 jaar verplaatst worden binnen de gemeente, of een andere aandachtsgroep of ontheemden uit Oekraïne huisvesten in de woning;

- De noodzakelijke projectkosten mogen maximaal 5% van het aangevraagde bedrag zijn. Hieronder vallen de kosten voor uitvoerend en administratief personeel inclusief de ambtenaren die direct betrokken zijn bij de realisatie van het project. De kosten van een architect vallen niet onder de projectkosten;
- Deze regeling mag ook gebruikt worden voor flexwoningen. Onder 'Flexwoning' wordt in deze regeling verstaan: woonruimte die op een tijdelijk beschikbare locatie gebouwd of geplaatst is. Voor 2023 is er in totaal € 34.705.000,- beschikbaar.

### 10.2.2 Stimuleringsregeling Flex- en Transformatiewoningen

De gemeente kan een project indienen bij de Taskforce Versnelling Tijdelijke Huisvesting. De ingediende projecten worden geanalyseerd aan de hand van de voorwaarden zoals opgenomen in de Stimuleringsregeling.
De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening beslist of het bedrag wordt toegekend. De versnelde woningbouwprojecten dragen zo bij aan het verminderen van de druk op de asielketen.
In 2023 volgt een laatste publicatie met gemeenten die een toekenning krijgen. De financiële bijdrage van het Rijk met deze tweede toekenning van € 66 miljoen zorgt voor 5.494 huizen voor ongeveer 10.000 bewoners. De investering van gemeenten, corporaties en marktpartijen voor deze woningen bedraagt ongeveer € 700 miljoen. Het is nog niet bekend of deze regeling wordt voortgezet.

### 10.2.3 Financiële herplaatsingsgarantie

Eind 2022 zijn de contouren van de financiële herplaatsingsgarantie bekend gemaakt. De garantie biedt investeerders meer zekerheid voor investering in flexwoningen, door de kans te vergroten dat een tweede en verder opvolgende locatie voor de woningen wordt gevonden. Naast een inspanningsverplichting voor de eigenaar van de flexwoningen voorziet de garantie ook in ondersteuning bij herplaatsing. Op de Rijksbegroting is voor de herplaatsingsgarantie 220 miljoen euro beschikbaar gesteld. De herplaatsingskosten kunnen gedekt worden uit deze subsidieregeling.
De volgende woningen komen in aanmerking voor de garantie:

- Uitsluitend flexwoningen. Gedefinieerd als verplaatsbare woningen. Transformatieprojecten komen derhalve niet in aanmerking;
- Uitsluitend nieuw geproduceerde woningen;
- Uitsluitend zelfstandige woningen
- Uitsluitend flexwoningen die voldoen aan de technische eisen zoals opgenomen in het programma van eisen van het aanbestedingstraject van het Rijksvastgoedbedrijf en het collectieve inkoptraject van Aedes;
- Uitsluitend woningen die gedurende de hele garantieperiode worden verhuurd als sociale huurwoning;
- Uitsluitend projecten in Nederland.

## 11 Exploitatiebegroting

Om te kunnen inschatten hoe de kostenontwikkeling in de toekomst zal zijn is er in bijlage 4.2 een exploitatiebegroting bijgevoegd met een looptijd van 15 jaar. Deze exploitatiebegroting is opgesteld voor het bebouwingsvoorstel flexwoningen. Voor de leesbaarheid worden hier de volgende uitgangspunten genoemd.

- Exploitatiebegroting voor bebouwingsvoorstel flexwoningen
- Looptijd 15 jaar.
- Het bedrag € 10.782.320 is opgebouwd uit de huurgebonden kosten, waarvan afgetrokken de algemene grondgebonden kosten zoals:
    - Waardering grond
    - Overdrachtsbelasting
    - Notariskosten
    - Commerciële kosten

  Waarbij de locatiegebonden kosten hier vanaf zijn getrokken. Zoals de kosten voor:
    - Woonrijp maken
    - Groen
    - Aansluitkosten
    - Planschade
    - Fundering
    - Omgeving

  Deze € 10.782.320 bestaat dus alleen uit de kosten die nodig zijn voor de modulaire flexwoningen.
- Het bedrag € 7.47.624 is 70% van €10.782.320. De overige 30% is de restwaarde die na de looptijd van 15 jaar resteert.
- Restwaarde van het woonrijp maken is 80%.
- Subsidies zijn niet meegenomen.
- Groot onderhoud is niet meegenomen omdat het modulaire nieuwbouw betreft.
- Huuropbrengsten zijn berekend o.b.v. huurpuntenberekeningen
    - De huur per type per maand bedraagt:
    - 25 m2 GBO: €500 per maand
    - 37,5 m2 GBO: €632,87 per maand
    - 50 m2 GBO: €661,42 per maand
- BTW is opgenomen.

# 12 Conclusie en advies

In deze haalbaarheidsstudie heeft een brede verkenning naar de haalbaarheid van flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West plaatsgevonden. Deze verkenning heeft geresulteerd in vijf mogelijke bebouwingsvarianten, die allen een positief financieel resultaat laten zien.

Op basis van de ontvangen en verzamelde informatie, de gesprekken met de provincie Noord-Holland, de gemeente Medemblik en de Werkgroep BWH 76/76A zijn vijf mogelijke bebouwingsvarianten als eerste denkrichting stedenbouwkundig en financieel verkend. Hierbij is aangetoond dat een financieel haalbaar plan mogelijk is.

De mogelijke bebouwingsvarianten laten een eindsituatie van de stedenbouwkundige invulling zien. Door middel van fasering, van tijdelijke woningen naar permanente woningbouw, het realiseren van deelplannen, kan deze eindsituatie bereikt worden.

Om direct te voldoen aan de hoge druk op de huidige woningmarkt en asielzoekerscentra stellen wij voor om te starten met de realisatie van flexwoningen (bebouwingsvoorstel flexwoningen). De gemeente heeft een wettelijke taakstelling om doelgroepen te huisvesten. Door het inzetten van een modulair bouwsysteem kunnen de flexwoningen snel gerealiseerd worden.

In de eindsituatie van alle onderzochte verkavelingsvarianten is er voldoende financiële dekking om een geluidswal en een aansluiting/ontsluiting op de op- en afrit van de Westfrisiaweg te realiseren, waardoor ook een directe verbinding naar de voorzieningen in Hoorn ontstaat. Hier dient akoestisch- en verkeerstechnisch onderzoek voor te worden uitgevoerd.

Op basis van de gesprekken met de gemeente Medemblik en de Werkgroep BWH 76/76A zijn de volgende onderdelen opgenomen in de voorgestelde bebouwingsvarianten:

## 12.1 Aandachtspunten vanuit het overleg werkgroep BWH 76/76A

- Herstel van de communicatie met de bewoners van Zwaagdijk-West. Zij voelen zich het “afvoerputje” van de gemeente Medemblik. Communicatie door de provincie bij de sloop van het kassencomplex vond achteraf plaats. Dit heeft voor onrust bij de inwoners van Zwaagdijk-West gezorgd. De communicatie is achteraf, nadat de sloopwerkzaamheden waren afgerond, door de provincie hersteld door middel van een huis-aan-huis brief.
    - Advies: participatie gestructureerd vormgeven.
- Doelgroepen: niet eenzijdig en niet te veel. Toevoegen van eenheden in verhouding tot de omvang van Zwaagdijk-West.

- Nadere duiding beoogde doelgroepen ‘spoedzoekers’ en ‘statushouders’. Er heerst een beeld dat dit overlast, sociale onrust en verstoring van de openbare orde zal veroorzaken.
    - Advies: gezonde doelgroepen mix bewoners flexwoningen. Naast statushouders, spoedzoekers ook starters. Zorgvuldige selectieprocedure van huurders en een beheerder die op de locatie woont (zie hoofdstuk 4.2).
    - Door het toevoegen van sociale huur en sociale koopwoningen krijgen starters uit Zwaagdijk-West een kans om toe te treden tot de woningmarkt en kunnen daardoor in Zwaagdijk-West blijven wonen. Dit heeft een positief effect op de sociale cohesie en het draagvlak voor het in stand houden van de school en het toevoegen van voorzieningen, zoals bijvoorbeeld winkels en horeca en verenigingen.
- Duiding uitstraling van flexwoningen. Er zijn landelijk diverse aansprekende voorbeelden beschikbaar, waarbij flexwoningen een verzorgde uitstraling hebben gekregen. Het ontwerp van de gevels kan hierbij worden aangepast op de architectuur van de omgeving. Door het toepassen van een modulair bouwconcept wordt de bouwperiode verkort ten opzichte van traditionele bouw en wordt de overlast voor de directe omgeving tot een minimum beperkt.
- Het modulair bouwconcept kan zowel voor de flexwoningen als de rijwoningen worden ingezet.
- Aandacht voor de verkeersveiligheid
    - De huidige ontsluiting van de locatie verkeerstechnisch onderzoeken op de extra verkeersbewegingen die het toevoegen van woningen, in de diverse planfasen, tot gevolg heeft.
    - Het bouwverkeer bij voorkeur niet door de wijk, maar via de locatie waar in de eindsituatie de nieuwe ontsluiting op de op- en afrit van de Westfrisiaweg is bedacht. Modulair bouwen zal het aantal verkeersbewegingen beperken.
- Extra ontsluiting
    - Opgenomen in het eindbeeld van variant 3 en 4.
- Aanleg geluidswal
    - Opgenomen in het eindbeeld van variant 1, 2, 3, 4.
- Doortrekken van het Meester Derrikspark
    - Opgenomen in het eindbeeld van variant 1,2, 3 en 4. Geluidswal vormgegeven als groene zone met wandelroute die het Meester Derrikspark verbindt met de locatie Balkweiterhoek 76/76A. Hierdoor ontstaat een wandelroute door het dorp.
- Een aantal vrije woningbouwkavels
    - Opgenomen in variant 4.

## 12.2 Aandachtspunten vanuit het overleg met de gemeente Medemblik

- De door de gemeente Medemblik gestelde randvoorwaarden zijn niet of onvoldoende verwerkt in de BREEN-verkenning. Deze randvoorwaarden zijn nog steeds van toepassing om een planinitiatief te beoordelen.
- Een gezonde mix van woningtypen en doelgroepen is belangrijk voor het draagvlak.
- Op basis van het woonbehoefte onderzoek tot 2029 wordt er voldaan aan de woningbouwopgave voor Zwaagdijk-West.
    - Advies: bespreken op bestuurlijk niveau. De gemeente heeft ook een taak in de landelijk opgave voor de opvang van statushouders. Door deze doelgroep uit te breiden in het plan ontstaat er een gezonde mix.
- Geluidswal (groene zone door het doortrekken van het Meester Derrikspark, gecombineerd met een wandelroute)
    - Dit opgenomen in de varianten 1, 2, 3 en 4.
- Auto-ontsluiting op Westfrisiaweg
    - Dit is opgenomen in de varianten 3 en 4.

## 12.3 Overig

- Enquête wensen bewoners Zwaagdijk-West, wijkschouw 2017. Een aantal zaken zijn inmiddels al gerealiseerd. De onderwerpen die het hoogst scoorde zijn zoveel als mogelijk in de varianten meegenomen.
- In alle varianten is gezocht naar de versterking van het Zwaagdijk-West. Doordat er in de eindsituatie meer inwoners zijn, zal dit een positief effect hebben op het aantrekken, dan wel versterken van voorzieningen, zoals de aanwezige school en op termijn mogelijk middenstand, openbaar vervoer.
- De door De Woonschakel en Woningstichting Het Grootslag opgestelde financiële onderbouwing voor de realisatie van circa 80 woningen op basis van de BREEN-verkenning laat een negatief rendement zien. Een onderbouwing van deze berekeningen ontbreekt bij de ontvangen documenten. In deze financiële onderbouwing doorgerekende woningen hebben bouwkosten die zich aan de bovenkant van de huidige markt voor modulaire woningbouw bevinden, waardoor de haalbaarheid onder druk komt.
- In bijlage 2 van dit haalbaarheidsonderzoek is een overzicht opgenomen van diverse modulaire bouwers die onderzocht zijn inclusief actuele bouwkosten. In de diverse investeringsbegrotingen behorende bij deze haalbaarheidsstudie zijn de bouwkosten van de meeste voordelige aanbieder opgenomen.

## 12.4 Vervolgstappen

Wij stellen de volgende vervolgstappen voor:

- Bevindingen bespreken met Bestuur provincie;
- Bevindingen delen/bespreken met de gemeente Medemblik;
- Bevindingen delen/bespreken met de Dorpsraad Zwaagdijk-West/ Werkgroep BWH 76/76A / inwoners Zwaagdijk-West;
- Bevindingen delen/bespreken met Woningstichting Het Grootslag en De Woonschakel;
- Reacties, ideeën, bezwaren en wensen naar aanleiding van haalbaarheidsonderzoek inventariseren en vervolgtraject bepalen;
- Eventueel aanstellen onafhankelijke procesbegeleider;
- Eventueel oprichten klankbordgroep om het overleg met de inwoners en andere belanghebbenden te structureren en draagvlak te creëren;
- Expertisecentrum Flexwonen bij het proces betrekken;
- Participatie opstarten met de diverse stakeholders is essentieel om draagvlak te creëren. Herstel van de communicatie met name met de inwoners van Zwaagdijk-West, de Dorpsraad Zwaagdijk-West en de Werkgroep BWH 76/76A zijn hierbij van belang;
- Gezamenlijk de voorkeursvariant en fasering uitwerken;
- Op basis van een voorkeursvariant uitvoeren van een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai als gevolg van het verkeer veroorzaakt op de Westfrisiaweg, zodat gericht advies kan worden gegeven omtrent de aanleg van een geluidswal/geluidsscherm. Tevens de kosten voor de gekozen variant nader onderzoeken;
- Op basis van een voorkeursvariant verkeerstechnisch onderzoek naar de ontsluiting/aansluiting op de op- en afrit van de Westfrisiaweg. Tevens onderzoeken of een VRI-installatie benodigd is;
- In een vroeg planstadium in overleg treden met Liander in verband met de beschikbare netcapaciteit en het uitvoeren van congestiemanagement onderzoek;
- Overdracht strook grond van provincie naar gemeente, zodat het fietspad dat nu in de voortuinen van Balkweiterhoek 75 en Balkweiterhoek 77 is aangelegd opgeschoven kan worden;
- De voorkeursvariant kan op maat gemaakt worden met ingrediënten uit alle voorgestelde varianten en aanvullende ideeën
- Bebouwingsvoorstel flexwoningen met 120 flexwoningen kan met een tijdelijke ontheffing via een reguliere procedure vergund worden. Deze woningen worden modulair elders gebouwd. Omwille van de ontsluiting en bereikbaar in geval van calamiteiten dient de ontsluitingsweg op de locatie aangelegd te worden. Ten behoeve van het voorgestelde eindbeeld, met definitieve woningbouw, kan parallel aan de realisatie van de flexwoningen de planologische procedure voor de wijziging van het bestemmingsplan opgestart worden. In bijlage 3 van het bijlagedocument is een voorstel voor een mogelijke fasering opgenomen om na de exploitatietermijn van de flexwoningen de locatie te transformeren naar een definitieve woonlocatie.

## 13 Bibliografie


(sd). Opgehaald van funda: www.funda.nl

Alle cijfers. (2023, maart 18). *Statistieken gemeente Medemblik*. Opgehaald van allecijfers.nl: https://allecijfers.nl/gemeente/medemblik/

Alle cijfers. (2023, maart 18). *Statistieken Zwaagdijk-West*. Opgehaald van Allecijfers.nl: https://allecijfers.nl/wijk/zwaagdijk-west-medemblik/

Atlas van de Leefomgeving. (2020). *Geluid in Nederland*. Opgehaald van Atlas van de Leefomgeving: https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&inactiveTools=koeltorens&activateOnStart=info,layermanager&show-xy-marker=true&gm-x=132715&gm-y=520666&gm-z=12&gm-b=1544180834512,true,1;1544715737496,true,0.5

Atlas van de Leefomgeving. (2020). *Lopend of fietsen naar school en werk*. Opgehaald van Atlas van de Leefomgeving: https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&inactiveTools=koeltorens&activateOnStart=info,layermanager&show-xy-marker=true&gm-x=132715&gm-y=520666&gm-z=12&gm-b=1544180834512,true,1;1544715737496,true,0.5

Atlas van de Leefomgeving. (2022). *Regionale fiets-, en wandelroutes*. Opgehaald van Atlas van de Leefomgeving: https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&inactiveTools=koeltorens&activateOnStart=info,layermanager&show-xy-marker=true&gm-x=132715&gm-y=520666&gm-z=12&gm-b=1544180834512,true,1;1544715737496,true,0.5

Atlas van de Leefomgeving. (2023). *Actuele fijnstof concentratie in Nederland*. Opgehaald van Atlas van de Leefomgeving: https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&inactiveTools=koeltorens&activateOnStart=info,layermanager&show-xy-marker=true&gm-x=132715&gm-y=520666&gm-z=12&gm-b=1544180834512,true,1;1544715737496,true,0.5

Atlas van de Leefomgeving. (2023). *Veiligheidsinformatie milieubelastende activiteiten*. Opgehaald van Atlas van de Leefomgeving: https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&inactiveTools=koeltorens&activateOnStart=info,layermanager&show-xy-marker=true&gm-x=132715&gm-

y=520666&gm-z=12&gm-b=1544180834512,true,1;1544715737496,true,0.5
Atlas van de Leefomgeving. (sd). *Bodemverontreiniging en sanering*. Opgehaald van Atlas van de Leefomgevinf: https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&inactiveTools=koeltorens&activateOnStart=info,layermanager&show-xy-marker=true&gm-x=132715&gm-y=520666&gm-z=12&gm-b=1544180834512,true,1;1544715737496,true,0.5
Baas, M. v. (2023, 01 26). *Zwaagdijk-West voelt zich 'afvoerputje' en komt in actie tegen huisvesting statushouders.* Opgehaald van nhnieuws.nl: https://www.nhnieuws.nl/nieuws/313954/zwaagdijk-west-voelt-zich-afvoerputje-en-komt-in-actie-tegen-huisvesting-statushouders
Clean2Anywhere. (2022, oktober 5). *Het GROTE probleem met onze kleine huisjes van afval.* Opgehaald van Tiny Houses: https://www.clean2a.nl/2022/10/05/het-grote-probleem-met-onze-kleine-huisjes-van-afval/
De Groot Vroomshoop. (sd). *Houten woonstudio's in Alkmaar*. Opgehaald van degrootvroomshoop.nl: https://degrootvroomshoop.nl/bouwsystemen/houten-woonstudios-in-alkmaar/
Egdom, J. L. (2023, 03 12). *Komst zonneweide Zwaagdijk-West niet per se heet hangijzer: "Mensen willen graag invloed".* Opgehaald van nhnieuws.nl: https://www.nhnieuws.nl/nieuws/315982/komst-zonneweide-zwaagdijk-west-niet-per-se-heet-hangijzer-mensen-willen-graag-invloed
Egdom, M. d. (2022, 10 05). *Komt hier in Zwaagdijk-West een verblijf voor statushouders en spoedzoekers?* Opgehaald van nhnieuws.nl: https://www.nhnieuws.nl/nieuws/309379/komt-hier-in-zwaagdijk-west-een-verblijf-voor-statushouders-en-spoedzoekers
Egdom, M. v. (2023, 01 31). *Ommezwaai in Zwaagdijk-West: gemeente ziet geen mogelijkheid huisvesten statushouders.* Opgehaald van nhnieuws.nl: https://www.nhnieuws.nl/nieuws/314166/ommezwaai-in-zwaagdijk-west-gemeente-ziet-geen-mogelijkheid-huisvesten-statushouders
Friso Bouwgroep. (sd). *20 nieuwbouwwoningen Midlum en Wijnaldum woningbouw*. Opgehaald van frisobouwgroep.nl: https://frisobouwgroep.nl/projecten/20-nieuwe-woningen-midlum-en-wijnaldum-woningbouw
Friso Bouwgroep. (sd). *20 woningen Minnertsga*. Opgehaald van frisobouwgroep.nl: https://frisobouwgroep.nl/projecten/20-woningen-minnertsga
Friso Bouwgroep. (sd). *28 woningen Hallum Menaam Bitgummole Berltsum*. Opgehaald van frisobouwgroep.nl: https://frisobouwgroep.nl/projecten/28-woningen-hallum-menaam-bitgummole-berltsum

Friso Bouwgroep. (sd). *Nieuwbouw 8 woningen Tuitjenhorn*. Opgehaald van firsobouwgroep.nl: https://frisobouwgroep.nl/projecten/nieuwbouw-8-woningen-tuitjenhorn

Gemeente Medemblik. (2013, 02 28). *Structuurvisie Gemeente Medemblik 2012 - 2022.* Opgehaald van ruimtelijkeplannen.nl: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0420.MEDEMBLIK2012-VA02/d_NL.IMRO.0420.MEDEMBLIK2012-VA02.pdf

Gemeente Medemblik. (2023, maart 15). *Proces-verbaal van een stembureau.* Opgehaald van Provinciale staten 2023 Noord-Holland: https://www.medemblik.nl/raad-en-bestuur/verkiezingen-provinciale-staten-en-waterschappen-2023/proces-verbalen-provinciale-staten-verkiezingen-2023

Gemeente Medemblik. (2023, maart 24). *Samenstelling college van B en W .* Opgehaald van Gemeente Medemblik: https://www.medemblik.nl/raad-en-bestuur/samenstelling-college-van-b-en-w

Google. (2021, september 5). *Google earth*. Opgehaald van Google earth: https://earth.google.com/web/@52.6605182,5.05515494,1.72402622a,6776.90754784d,35y,350.57294228h,0t,0r

Google. (2023). Opgehaald van googlemaps.nl: https://www.google.nl/maps/place/Balkweiterhoek+3-1,+1685+PM+Zwaagdijk/@52.6740492,5.0563799,474m/data=!3m1!1e3!4m6!3m5!1s0x47c8a949f6184319:0x4d4f714ad274e2ad!8m2!3d52.6753835!4d5.0559993!16s%2Fg%2F11g64s_m9r!5m1!1e4

Holland Boven Amsterdam. (sd). *Ons kent ons in Zwaagdijk West .* Opgehaald van hollandbovenamsterdam.com: https://www.hollandbovenamsterdam.com/plaatsen/zwaagdijk-west/

Huispedia. (sd). *Klokkeweit 40*. Opgehaald van huispedia.nl: https://huispedia.nl/zwaagdijk-west/1685pp/klokkeweit/40

Infomil. (sd). *Realiseren geluidsgevoelige functies*. Opgehaald van Infomil.nl: https://www.infomil.nl/vaste-onderdelen/onderwerpen/geluid/thema/geluid/bestemmingsplan/geluid-bestem-gevoel/#hb93547d8-cf3c-4723-9cf2-d0eac5f65fe1

Infomil. (sd). *Systematiek wegverkeerslawaai Wgh* . Opgehaald van Infomil.nl: https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/regelgeving/wet-geluidhinder/wegverkeerslawaai/systematiek/#:~:text=Het%20basisbeschermingsniveau%20of%20de%20voorkeursgrenswaarde,tot%20een%20maximaal%20toelaatbare%20waarde.

Informatiepunt Leefomgeving. (sd). *Procedure voor het wijzigen van een omgevingsplan*. Opgehaald van Informatiepunt Leefomgeving: https://iplo.nl/regelgeving/instrumenten/omgevingsplan-hoofdlijnen/procedure-wijzigen-omgevingsplan/#:~:text=Om%20dit%20omgevingsplan%20te%20wijzigen,het%20Omgevingsbesluit%20en%20de%20Awb.

Liander. (2023, april 26). *Beschikbare capaciteit afnemen Noord-Holland .* Opgehaald van Transportcapaciteit: https://www.liander.nl/transportcapaciteit/noord-holland/kaart-leveren

LiberTerra. (sd). *LiberTerra Geestmerambacht*. Opgehaald van facebook.com: https://www.facebook.com/liberterraGMA/

Min2 bouw-kunst . (2018). *Tiny House – Kofferhuisje*. Opgehaald van min2.nl: https://www.min2.nl/current/project/tiny-house-kofferhuisje/

Muurmans, C. (sd). *Flexwonen - Waarom gaan we voor flexibele en tijdelijke woningbouw?* Opgehaald van Schulinck.nl: https://www.schulinck.nl/opinie/opinie-omgevingsrecht-omgevingsrecht-flexwonen/

Noordhollands Dagblad. (2020, 12 17). *Rupshuisje in Falgatuinen Den Helder is het tweede huur tiny house en kan bewoond gaan worden, volgend jaar volgen de zelfbouwers* . Opgehaald van noordhollandsdagblad.nl: https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20201217_29993340?utm_source=google&utm_medium=organic

Otten, R. d. (2021, 03 1). *De verdwijning van de wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan onder de Omgevingswet*. Opgehaald van Omgevingsweb: https://www.omgevingsweb.nl/nieuws/de-verdwijning-van-de-wijzigingsbevoegdheid-uit-het-bestemmingsplan-onder-de-omgevingswet/

Provincie Noord-Holland. (2018, 04 10). *Prachtlandschap Noord-Holland! .* Opgehaald van Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018: https://leidraadlc.noord-holland.nl/ensembles/west-friesland-oost/

Provincie Noord-Holland. (2023, 02 15). *Provincie rondt haalbaarheidsstudie naar flexwoningen in Zwaagdijk-West zelf af.* Opgehaald van noord-holland.nl: https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2023/Februari_2023/Provincie_rondt_haalbaarheidsstudie_naar_flexwoningen_in_Zwaagdijk_West_zelf_af

Rotteveel M4. (sd). *8 woningen Tuitjenhorn*. Opgehaald van rotteveelm4.nl: https://www.rotteveelm4.nl/project/tuitjenhorn/

Ruimtelijke Plannen. (2023, 02 14). *Viewer*. Opgehaald van Ruimtelijkeplannen.nl: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view

*Stakeholder Influence*. (sd). Opgehaald van Stakeholdermap: https://www.stakeholdermap.com/stakeholder-influence.html

Tiny House Alkmaar. (sd). *Tiny House Alkmaar*. Opgehaald van facebook.com: https://www.facebook.com/tinyhousealkmaar/

*Topotijdreis*. (sd). Opgehaald van topotijdreis.nl: https://www.topotijdreis.nl/kaart/1850/@132936,520491,8.93

USP Vastgoed. (2023). *Nieuwbouwproject De Perenlaan in Zwaagdijk-West.* Opgehaald van De Perenlaan in Zwaagdijk-West: https://www.deperenlaanzwaagdijk.nl/

*Viewer*. (2023, 02 14). Opgehaald van Ruimtelijkeplannen.nl: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view

Wikipedia. (2022, 04 7). *Zwaagdijk-West.* Opgehaald van wikipedia.org: https://nl.wikipedia.org/wiki/Zwaagdijk-West

## 14 Figurenlijst

Figuur 1, plangebied Zwaagdijk-West ..... 11
Figuur 2, Zwaagdijk-West van 1850 tot 2023 (Topotijdreis, sd) ..... 11
Figuur 3, BPL Provincie Noord-Holland ..... 12
Figuur 4, satellietkaart van het plangebied (Google, 2023) ..... 13
Figuur 5, kadastrale kaart ..... 16
Figuur 6, kadastrale gegevens en bijbehorend bestemmingsplan ..... 16
Figuur 7, emissie fijnstof (Atlas van de Leefomgeving, 2023) ..... 17
Figuur 8, geluid in Nederland (Atlas van de Leefomgeving, 2020) ..... 17
Figuur 9, bodemverontreiniging en sanering (Atlas van de Leefomgeving, sd) ..... 18
Figuur 10, schoolvoorzieningen rondom Zwaagdijk-West (Google, 2021) 19
Figuur 11, winkelvoorzieningen rondom Zwaagdijk-West (Google, 2021) 20
Figuur 12, religieuze instellingen rondom Zwaagdijk-West (Google, 2021) ..... 21
Figuur 13, zorginstellingen rondom Zwaagdijk-West (Google, 2021) ..... 22
Figuur 14, sportvoorzieningen rondom Zwaagdijk-West (Google, 2021) . 23
Figuur 15, OV-haltes rondom Zwaagdijk-West ..... 24
Figuur 16, ontsluitingen omgeving Hoorn (Atlas van de Leefomgeving, 2022) ..... 25
Figuur 17, percentage personen die met de fiets of lopend naar school/werk gaan (Atlas van de Leefomgeving, 2020) ..... 25
Figuur 18, netcapaciteit Liander-afname (Liander, 2023) ..... 26
Figuur 19, veiligheidsinformatie milieubelastende activiteiten (Atlas van de Leefomgeving, 2023) ..... 27
Figuur 20, misdrijven in Zwaagdijk-West in 2022 ..... 27
Figuur 21, project De Perenlaan (USP Vastgoed, 2023) ..... 28
Figuur 22, omkadering van 'perceel Hermans' ..... 28
Figuur 23, zicht op de Klokkeweit vanaf de Zwaagdijk (Google, 2023) ... 28
Figuur 24, basiskaart natuur en water (Gemeente Medemblik, 2013) ..... 30
Figuur 25, dorpskern Zwaagdijk-West (Gemeente Medemblik, 2013) ..... 30
Figuur 26, bestemmingskaart (Ruimtelijke Plannen, 2023) ..... 32
Figuur 27, Nota Parkeernormen Gemeente Medemblik 2021 ..... 34
Figuur 28, aantal inwoners Gemeente Medemblik (Alle cijfers, 2023) ..... 42
Figuur 29, aantal inwoners Gemeente Medemblik op de kaart (Alle cijfers, 2023) ..... 42
Figuur 30, inwoners naar leeftijd in Gemeente Medemblik (Alle cijfers, 2023) ..... 43
Figuur 31, aantal inwoners Zwaagdijk-West (Alle cijfers, 2023) ..... 43
Figuur 32, aantal inwoners op de kaart van Zwaagdijk-West (Alle cijfers, 2023) ..... 44
Figuur 33, inwoners naar leeftijd in Zwaagdijk-West (Alle cijfers, 2023) . 44
Figuur 34, wensen ideeën voor Zwaagdijk-West door inwoners ..... 49
Figuur 35, wensen ideeën voor Zwaagdijk-West door inwoners ..... 50
Figuur 36, wensen ideeën voor Zwaagdijk-West door inwoners ..... 50
Figuur 37, wensen ideeën voor Zwaagdijk-West door inwoners ..... 50
Figuur 38, stakeholderanalyse toelichting ..... 53
Figuur 39, stakeholderanalyse Balkweiterhoek 76/76A ..... 53

Figuur 40, voorbeeld van de oriëntatie van de omgeving (Topotijdreis, sd) ..... 57
Figuur 41, levensloopbestendige- en gezinswoningen in Hallum (Friso Bouwgroep, sd) ..... 59
Figuur 42, 20 nieuwbouwwoningen in Midlum en Wijnaldum (Friso Bouwgroep, sd) ..... 59
Figuur 43, 8 nieuwbouwwoningen in Minnertsga (Friso Bouwgroep, sd) .. 59
Figuur 44, 8 (levensloopbestendige) woningen in Tuitjenhorn (Friso Bouwgroep, sd) (Rotteveel M4, sd) ..... 59
Figuur 45, Balkweiterhoek 62 en 64 (Google, 2023) ..... 60
Figuur 46, Klokkeweit 17 en 15 (Google, 2023) ..... 60
Figuur 47, Klokkeweit, 32 en 30 (Google, 2023) ..... 60
Figuur 48, Klokkeweit 42 (Google, 2023) ..... 61
Figuur 49, Klokkeweit 34 ..... 61
Figuur 50, Klokkeweit 40 (Huispedia, sd) ..... 61
Figuur 51, Klokkeweit 21 (funda, sd) ..... 61
Figuur 52, referentie flexwoningen ..... 62
Figuur 53, houten woonunits (De Groot Vroomshoop, sd) ..... 62
Figuur 54, referentie flexwoningen ..... 62
Figuur 55, tiny house Min2 bouwkunst Alkmaar (Min2 bouwkunst , 2018) ..... 63
Figuur 56, Tiny House Alkmaar, Helderseweg 28 (Tiny House Alkmaar, sd) ..... 63
Figuur 57, Clean2Anywhere tiny houses ( (Clean2Anywhere, 2022)) ..... 63
Figuur 58, LiberTerra Geestmerambacht (LiberTerra, sd) ..... 63
Figuur 59, zicht vanaf uitzichtpunt richting zuiden op wandelpad ..... 64
Figuur 60, zicht op uitzichtpunt in geluidswal vanuit Oosterbos ..... 64
Figuur 61, wandelpad voerend onderlangs de geluidswal, door het Oosterbos ..... 64
Figuur 62, zicht vanaf uitzichtpunt richting noorden op geluidswal en A9 64
Figuur 63, bebouwingsvoorstel flexwoningen ..... 65
Figuur 64, parkeernorm bebouwingsvoorstel flexwoningen ..... 65
Figuur 65, variant 1 ..... 66
Figuur 66, parkeernormen variant 1 ..... 66
Figuur 67, variant 2 ..... 67
Figuur 68, parkeernormen variant 2 ..... 67
Figuur 69, variant 3 ..... 68
Figuur 70, parkeernormen variant 3 ..... 68
Figuur 71, variant 4 ..... 69
Figuur 72, parkeernorm variant 4 ..... 69
Figuur 73, overzicht resultaten varianten ..... 70

Bijlagendocument

Haalbaarheidsstudie

Balkweiterhoek 76 / 76A Zwaagdijk-West




Projectnummer: 2023_11
Datum : 01-06-2023
Status : Definitief

# Inhoudsopgave


1 Verslagen ..... 3

*1.1 Verslag gemeente Medemblik + wethouder ..... 3*

*1.2 Verslag gemeente Medemblik ..... 5*

*1.3 Verslag werkgroep BWH 76/76A namens de Dorpsraad ..... 7*

2 Aanbieders modulaire woningbouw ..... 10

3 Varianten ..... 11

*3.1 Bebouwingsvoorstel flexwoningen ..... 11*

*3.2 Variant 1 ..... 12*

*3.3 Variant 2 ..... 13*

*3.4 Variant 3 ..... 14*

*3.5 Variant 4 ..... 15*

*3.6 Fasering ..... 16*

4 Financieel ..... 17

*4.1 Investeringsbegroting ..... 17*

4.1.1 Investeringsbegroting bebouwingsvoorstel flexwoningen ..... 17

4.1.2 Investeringsbegroting variant 1 ..... Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

4.1.3 Investeringsbegroting variant 2 ..... 19

4.1.4 Investeringsbegroting variant 3 ..... 20

4.1.5 Investeringsbegroting variant 4 ..... 21

# 1 Verslagen

## 1.1 Verslag gemeente Medemblik + wethouder

| | | | |
|---|---|---|---|
| Project | : | Haalbaarheidsstudie Balkweiterhoek Zwaagdijk-West | |
| Datum | : | 18-04-2023 | |
| Plaats | : | Gemeentehuis Medemblik | |
| Onderwerp | : | Overleg | |
| Aanwezigen | : | Jeroen Broeders (JB) | Gemeente Medemblik |
| | : | Lydia Albinus (LA) | Gemeente Medemblik |
| | : | Piet Meester (PM) | Gemeente Medemblik |
| | : | Bert Rotteveel (BR) | Rotteveel M4 |
| | : | Frits van de Reep (FR) | Rotteveel M4 |
| Afwezig | : | n.v.t. | |
| Distributie | : | Aanwezigen | |

| Nr. | Wie | Wat | Wanneer |
|---|---|---|---|
| 1. | | Voorstelronde | |
| 1.1 | | Jeroen Broeders: Wethouder<br>Lydia Albinus: Kwartiermaker projecten en programma's, programmamanager<br>Piet Meester: Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening<br>LA en PM zijn beiden namens de gemeente Medemblik betrokken geweest bij het haalbaarheidsonderzoek van de provincie Noord-Holland. | |
| 2. | | Doel van de bespreking | |
| 2.1 | | Rotteveel M4 voert in opdracht van de provincie Noord-Holland een haalbaarheidsonderzoek uit naar de realisatie van flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West. Rotteveel M4 zal het onderzoek op een uitgebreide en open wijze uitvoeren.<br>Onderdeel van dit haalbaarheidsonderzoek is kennismaking met de betrokken ambtenaren en wethouder van de gemeente Medemblik. | |
| 3. | | Hoofdpunten van de bespreking | |
| 3.1 | | Voor de gemeente is de discussie met de provincie gesloten. | |
| 3.2 | | Op basis van studie BREEN en financiële verkenning woningcorporatie heeft gemeente geconcludeerd het dit geen levensvatbaar project is. Dit kan wijzigen | |
| 3.3 | | indien er een haalbaar plan komt dat voldoet aan de gestelde randvoorwaarden. | |
| 3.4 | | Er zijn op dit moment 2 woningbouwplannen in Zwaagdijk-West in ontwikkeling die voldoen in de woningbouwbehoefte. | |
| 3.5 | | Gemeentelijke randvoorwaarden bij start van het proces meegegeven aan de provincie zijn nog steeds van toepassing op eventuele ontwikkelingen op de locatie Balkweiterhoek. | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3.6 | | Een mix van woningtypen belangrijk voor draagvlak. | |
| 3.7 | | Gemeente is op dit moment geen bevoegd gezag. Grond is in eigendom bij provincie. | |
| 3.8 | | Op basis van woonbehoefteonderzoek tot 2029 wordt in Zwaagdijk-West aan woningbouwopgave voldaan. Flexwoningen tellen, in verband met tijdelijkheid, niet mee in wooncontigenten van de provincie. | |
| 4. | | Documenten | |
| 4.1 | | • Woningbouwambitie gemeente Medemblik 2023-2029 op basis van woonbehoefte onderzoek onlangs aan de gemeenteraad gepresenteerd. | |
| | Gemeente | Gemeente stuurt deze presentatie naar RM4. | Week 16 |
| 5. | | Vervolg | |
| 5.1 | | Gevraagd wordt of het haalbaarheidsonderzoek ook | |
| | RM4 | met de gemeente gedeeld kan worden. RM4 zal dit bespreken met de provincie. | Week 16 |

## 1.2 Verslag gemeente Medemblik

| | | | |
|---|---|---|---|
| Project | : | Haalbaarheidsstudie Balkweiterhoek Zwaagdijk-West | |
| Datum | : | 27-03-2023 | |
| Plaats | : | Gemeentehuis Medemblik | |
| Onderwerp | : | Overleg | |
| Aanwezigen | : | Lydia Albinus (LA) | Gemeente Medemblik |
| | : | Piet Meester (PM) | Gemeente Medemblik |
| | : | Bert Rotteveel (BR) | Rotteveel M4 |
| | : | Frits van de Reep (FR) | Rotteveel M4 |
| Afwezig | : | n.v.t. | |
| Distributie | : | Aanwezigen | |

| Nr. | Wie | Wat | Wanneer |
|---|---|---|---|
| 1. | | Voorstelronde | |
| 1.1 | | Lydia Albinus: Kwartiermaker projecten en programma's, programmamanager<br>Piet Meester: Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening<br>LA en PM zijn beiden namens de gemeente Medemblik betrokken geweest bij het haalbaarheidsonderzoek van de provincie Noord-Holland. | |
| 2. | | Doel van de bespreking | |
| 2.1 | | Rotteveel M4 voert in opdracht van de provincie Noord-Holland een haalbaarheidsonderzoek uit naar de realisatie van flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West. Rotteveel M4 zal het onderzoek op een uitgebreide en open wijze uitvoeren.<br>Onderdeel van dit haalbaarheidsonderzoek is kennismaking met de betrokken ambtenaren van de gemeente Medemblik. | |
| 3. | | Hoofdpunten van de bespreking | |
| 3.1 | LA | RM4 heeft van de provincie Noord-Holland Randvoorwaarden bijlage 3 ontvangen. Gemeente geeft aan dat dit document slechts een onderdeel van een groter document is. Gemeente stuurt het complete document naar FR. | Week 13 |
| 3.2 | | Gemeentelijke randvoorwaarden door gemeente bij start van het proces meegegeven aan de provincie zijn niet of onvoldoende verwerkt in het haalbaarheidsonderzoek van de provincie. | |
| 3.3 | | Geluidsscherm. Niet in plannen opgenomen. In verleden wel bij aanleg Westfrisiaweg. Onbekend waarom dit niet bij de op- en afrit is gebeurd. | |
| 3.4 | | Investeringsberekeningen voor 10 en 15 jaar uitgevoerd door woningcorporaties De Woonschakel en Het Grootslag in opdracht van de provincie. LA: investeringsrekening is summier van opzet. De door de gemeente verstrekte | |
| 3.5 | | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | randvoorwaarden zijn hier niet/onvoldoende in | |
| 3.6 | | meegenomen. | |
| | | Draagvlak. Dit dient aan de voorkant van het proces goed te worden meegenomen. | |
| 3.7 | | Integrale visie op het plan ontbrak. | |
| | | Indien de randvoorwaarden in een plan worden verwerkt en er een integrale visie wordt aangeleverd is gemeente | |
| 3.8 | | bereid om dit te toetsen. | |
| | | Opname geluidswal in plan, een groene zone en een goede ontsluiting zijn essentieel. Zie hiervoor de randvoorwaarden die de gemeente heeft gesteld. Tevens is een gezonde mix van woningtypen belangrijk voor het | |
| 4. | | draagvlak. | |
| | | Documenten | |
| 4.1 | | Per e-mail d.d. 27-03-2023 door de gemeente verstrekte documenten aan RM4: | |
| | | • E-mail Lydia Albinus d.d. 30-09-2022, met bijlagen: | |
| | | o Annotatienotitie d.d. 28-09-2022 | |
| | | o Overzicht partijen bij mogelijke ontwikkeling Balkweiterhoek d.d. 30-09- | |
| 4.2 | | 2022 | |
| | | o Voorlopige planning mogelijke | |
| 4.3 | | woningbouwontwikkeling Zwaagdijk-West, ongedateerd | |
| 4.4 | | • E-mail Hans Kröger d.d. 06-01-2023 met bijlage: | |
| | | o BREEN-verkenning, concept 2 d.d. 08-10-2022 | |
| | | • E-mail Mark Laan d.d. 22-12-2022, overzicht investering en rendement Balkweiterhoek | |
| | | • E-mail Hans Kröger d.d. 23-12-2022, overzicht investering en rendement Balkweiterhoek | |
| 5. | | Vervolg | |
| 5.1 | RM4 | RM4 heeft een afspraak met de Dorpsraad gepland. Na input en analyse van alle verkregen informatie zal het concept van het haalbaarheidsonderzoek medio mei met de provincie besproken worden. | 7 april |
| 5.2 | RM4 | Gevraagd wordt of het haalbaarheidsonderzoek ook met de gemeente gedeeld kan worden. RM4 zal dit bespreken met de provincie. | Week 16 |

## 1.3 Verslag werkgroep BWH 76/76A namens de Dorpsraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| Project | : | Haalbaarheidsstudie Balkweiterhoek Zwaagdijk-West | |
| Datum | : | 07-04-2023 | |
| Plaats | : | De Wildebras | |
| Onderwerp | : | Overleg | |
| Aanwezigen | : | Giel Nijpels | Werkgroep BWH76/76A |
| | : | Roos Bruin | Werkgroep BWH76/76A |
| | : | Simone Keijzer | Werkgroep BWH76/76A |
| | : | Chris Baesjou | Werkgroep BWH76/76A |
| | : | Carla Groot | Werkgroep BWH76/76A |
| | : | René Tigchelaar | Werkgroep BWH76/76A |
| | : | Stefan Dekker | Werkgroep BWH76/76A |
| | : | Bert Rotteveel | Rotteveel M4 (RM4) |
| | : | Frits van de Reep | Rotteveel M4 (RM4) |
| Afwezig | : | n.v.t. | |
| Distributie | : | Aanwezigen | |

| Nr. | Wie | Wat | Wanneer |
|---|---|---|---|
| 1. | | Voorstelronde | |
| 1.1 | | Deze afspraak is met de werkgroep BWH76/76A die gemandateerd is door de Dorpsraad Zwaagdijk-West om dit gesprek te voeren. Giel Nijpels is voorzitter van de werkgroep. | |
| 2. | | Doel van de bespreking | |
| 2.1 | | Rotteveel M4 voert in opdracht van de provincie Noord-Holland een haalbaarheidsonderzoek uit naar de realisatie van flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West. Rotteveel M4 zal het onderzoek op een uitgebreide en open wijze uitvoeren. Onderdeel van dit haalbaarheidsonderzoek is kennismaking met de werkgroep BWH76/76A. | |
| 3. | | Hoofdpunten van de bespreking | |
| 3.1 | | De werkgroep stelt de vraag waarom het haalbaarheidsonderzoek dat Rotteveel M4 in opdracht van de provincie uitvoert wel kans op succes zal hebben, ondanks dat de beschikbare documenten aantonen dat het onhaalbaar is.<br>RM4 geeft aan dat het haalbaarheidsonderzoek op een brede en open manier zal worden uitgevoerd. RM4 voert met diverse betrokken partijen gesprekken en de uitkomst is nog niet bekend. | |
| 3.2 | RM4 | De werkgroep vraagt of RM4 al met wethouder Broeders heeft gesproken. RM4 heeft dat nog niet gedaan en zal een afspraak met de wethouder maken. RM4 heeft wel met de betrokken ambtenaren van de gemeente Medemblik gesproken. | Week 15 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3.3 | | De werkgroep geeft aan dat de randvoorwaarden van de gemeente Medemblik niet zijn meegenomen in de haalbaarheidsstudie van de provincie. Onder andere verkeersveiligheid en geluidswal. | |
| 3.4 | | Doelgroepen. Spoedzoekers in plaats van statushouders door gemeente en provincie gecommuniceerd naar de | |
| | BWH | Dorpsraad. De werkgroep verstrekt dit document aan RM4. Dit geeft mogelijk verstoring van de openbare orde. Er komt nooit een BOA in Zwaagdijk-West. | Week 15 |
| 3.5 | | Communicatie. Er wordt door de provincie achteraf gecommuniceerd met de Dorpsraad. Als voorbeeld wordt de sloop van de kassen genoemd. De Dorpsraad en de inwoners waren hiervan niet vooraf op de hoogte gesteld. Volgens de werkgroep was ook de gemeente hiervan niet op de hoogte. | |
| 3.6 | | Maatschappelijk. De school heeft 3 groepen per klaslokaal, totaal 3 klaslokalen, erg vol, geen mogelijkheid tot uitbreiding. Het is een fusieschool met 40 à 50 leerlingen. Voortbestaan is niet in het geding, er is voldoende aanwas. De kerk is gestopt. Er zijn geen zorgvoorzieningen en geen openbaar vervoer. | |
| 3.7 | | Verkeer. De Balkweiterhoek is onlangs van nieuwe bestrating voorzien. Een nieuwe ontwikkeling zal extra verkeer tot gevolg hebben, gevaar voor spelende kinderen. | |
| 3.8 | | Er is bij de werkgroep geen vertrouwen in de overheid. | |
| 3.9 | BWH | Uit onderzoek blijkt dat als gevolg van geluid en fijnstof afkomstig van verkeer van de Westfrisiaweg het aantal hartinfarcten in Zwaagdijk-West driemaal hoger is dan gemiddeld. De werkgroep verstrekt dit onderzoek aan RM4. | Week 15 |
| 3.10 | | Zwaagdijk-West is een kleine kern. De inwoners hebben al veel meegemaakt en voelen zich het afvoerputje van de gemeente Medemblik. De last zou gelijk over alle kernen verdeeld moeten worden. | |
| 3.11 | | De werkgroep geeft aan dat indien de voorgenomen plannen doorgaan, zich met hand en tand hiertegen te verzetten. | |
| 3.12 | | RM4 vraagt waar de werkgroep wel positief tegenover zou staan. Antwoord voor de locatie Balkweiterhoek zijn de volgende 3 punten:<br>1. Aanleg geluidswal<br>2. Het park doortrekken naar de locatie Balkweiterhoek 76/76A<br>3. Een aantal vrije woningbouwkavels. | |
| 4. | | Documenten | |
| 4.1 | | De werkgroep stuurt de volgende documenten naar RM4: | |
| 4.2 | BWH | • Memo spoedzoekers | Week 15 |
| | BWH | • Onderzoek gezondheid | Week 15 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5. | | Vervolg | |
| 5.1 | RM4 | RM4 zal op advies van de werkgroep een afspraak met wethouder Jeroen Broeders plannen. | Week 15 |
| 5.2 | | Na input en analyse van alle verkregen informatie zal het concept van het haalbaarheidsonderzoek medio mei met de provincie besproken worden. | |
| 5.3 | RM4 | Gevraagd wordt of het haalbaarheidsonderzoek ook met de werkgroep gedeeld kan worden. RM4 zal dit bespreken met de provincie. | Week 16 |

# 2 Aanbieders modulaire woningbouw

| Bedrijf | Kosten per m2 BVO excl BTW | Inclusief transport | Inclusief fundering | Bouwbesluit |
|---|---|---|---|---|
| "Buitenland" | € 1.500 | ja | nee | Bouwbesluit niet permanente bouw |
| Clean2Anywhere | € 2.242 | ja | Onbk. | Bouwbesluit niet permanente bouw |
| Finch Buildings | € 2.200 | nee | nee | Bouwbesluit niet permanente bouw |
| Heijmans One | € 2.331 | ja | ja | Bouwbesluit niet permanente bouw |
| Heijmans Two | € 2.755 | ja | ja | Bouwbesluit permanente bouw |
| Koda | € 2.966 | nee | nee | Bouwbesluit niet permanente bouw |
| The Modular Movement | € 2.200 | ja | nee | Bouwbesluit niet permanente bouw |

# 3 Varianten

## 3.1 Bebouwingsvoorstel flexwoningen




Rotteveel M4
BOUWMANAGEMENT EN VASTGOEDADVIES

ONDERWERP: Bebouwingsvariant flexwoningen

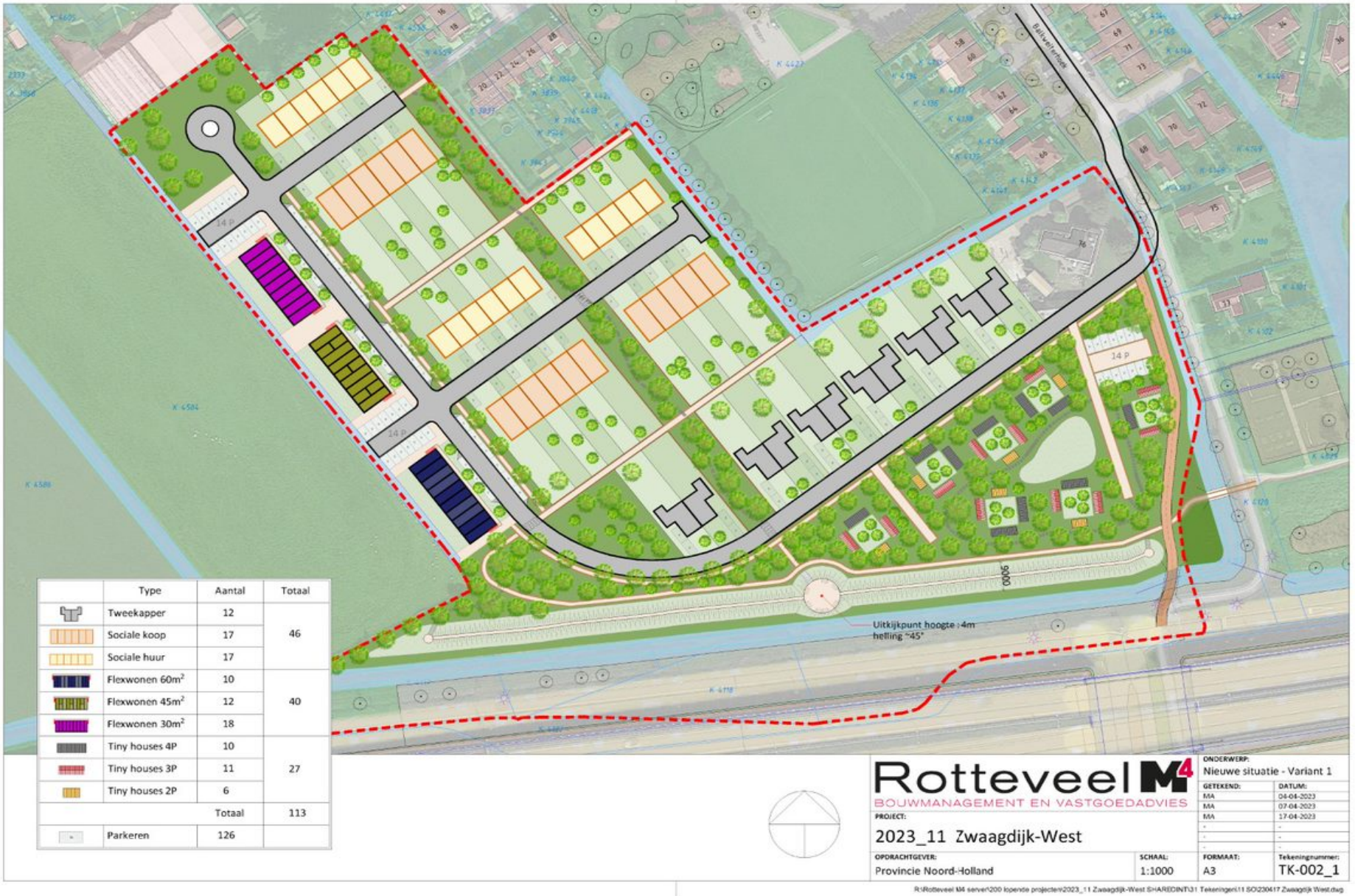
| GETEKEND: | DATUM: |
|---|---|
| MA | 16-05-2023 |
| - | - |
| - | - |
| - | - |
| - | - |
| - | - |

PROJECT: 2023_11 Zwaagdijk-West

| OPDRACHTGEVER: | SCHAAL: | FORMAAT: | Tekeningnummer: |
|---|---|---|---|
| Provincie Noord-Holland | 1:1000 | A3 | TK-002 |

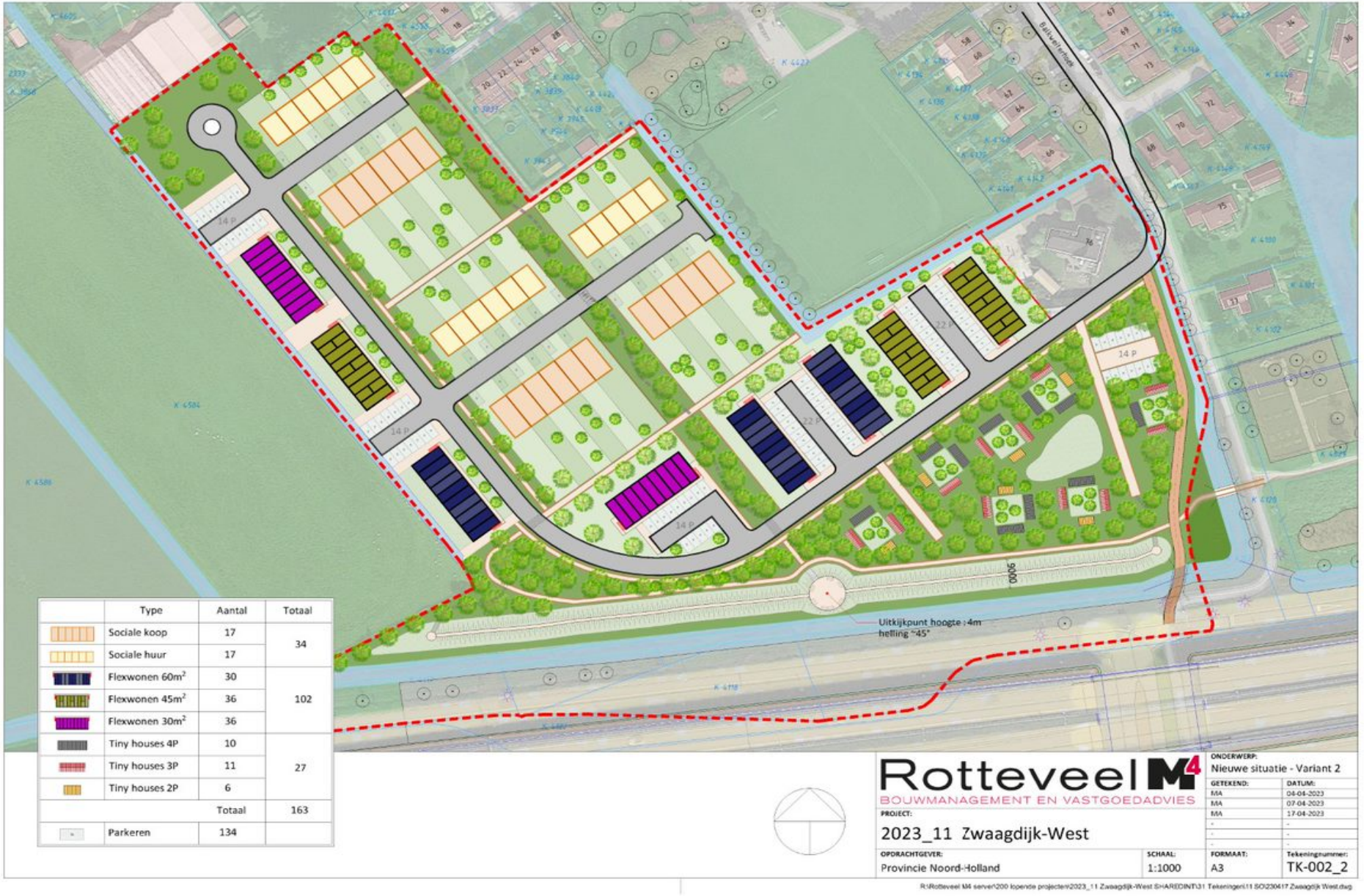
R:\Rotteveel M4 server\200 lopende projecten\2023_11 Zwaagdijk-West SHAREDINT\31 Tekeningen\11 SO\230531 Zwaagdijk West.dwg

## 3.2 Variant 1



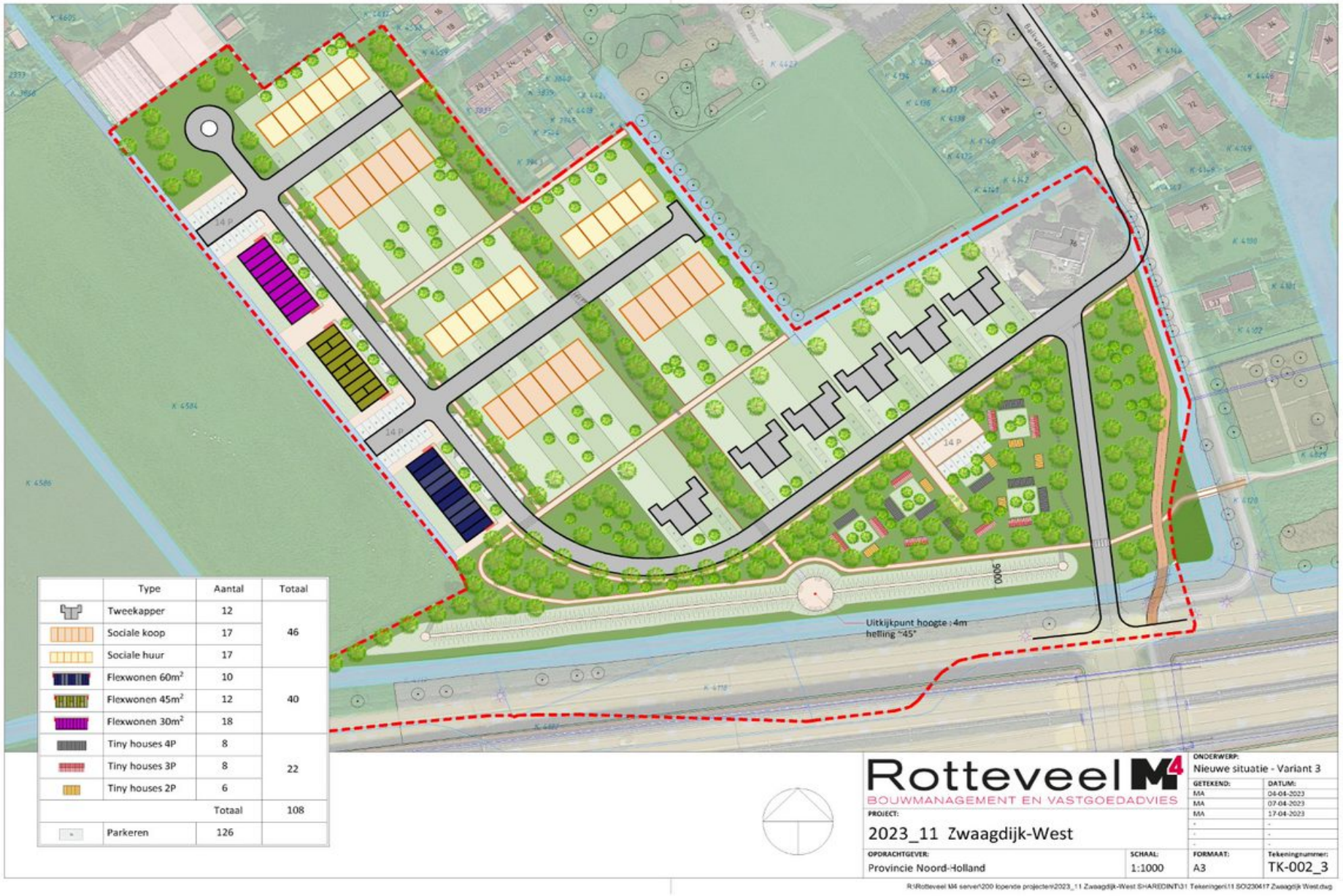

| | Type | Aantal | Totaal |
|---|---|---|---|
| | Tweekapper | 12 | 46 |
| | Sociale koop | 17 | |
| | Sociale huur | 17 | |
| | Flexwonen 60m² | 10 | 40 |
| | Flexwonen 45m² | 12 | |
| | Flexwonen 30m² | 18 | |
| | Tiny houses 4P | 10 | 27 |
| | Tiny houses 3P | 11 | |
| | Tiny houses 2P | 6 | |
| | | Totaal | 113 |
| | Parkeren | 126 | |

## 3.3 Variant 2



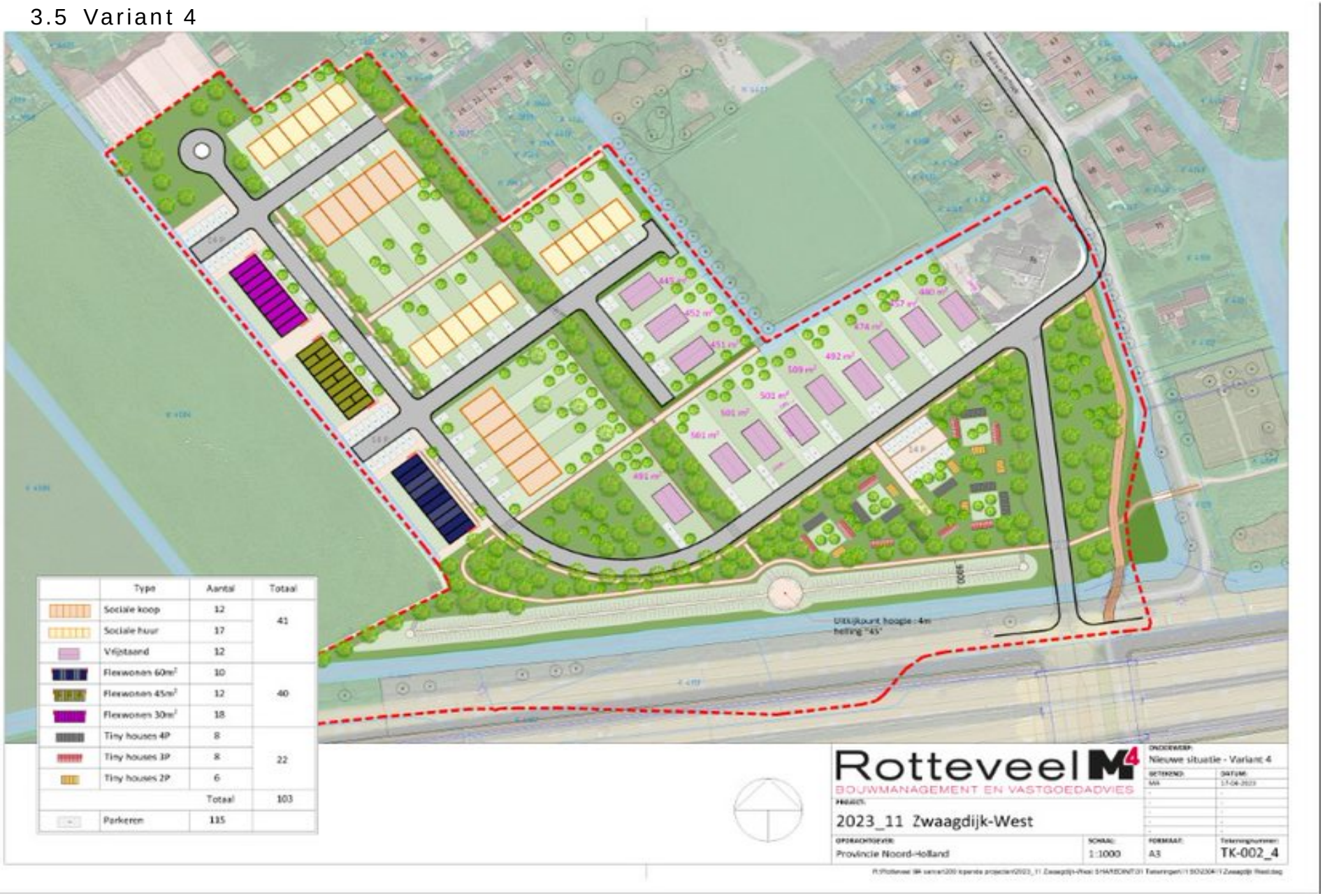

| | Type | Aantal | Totaal |
|---|---|---|---|
| | Sociale koop | 17 | 34 |
| | Sociale huur | 17 | |
| | Flexwonen 60m² | 30 | 102 |
| | Flexwonen 45m² | 36 | |
| | Flexwonen 30m² | 36 | |
| | Tiny houses 4P | 10 | 27 |
| | Tiny houses 3P | 11 | |
| | Tiny houses 2P | 6 | |
| | | Totaal | 163 |
| | Parkeren | 134 | |

## 3.4 Variant 3




| | Type | Aantal | Totaal |
|---|---|---|---|
| | Tweekapper | 12 | 46 |
| | Sociale koop | 17 | |
| | Sociale huur | 17 | |
| | Flexwonen 60m² | 10 | 40 |
| | Flexwonen 45m² | 12 | |
| | Flexwonen 30m² | 18 | |
| | Tiny houses 4P | 8 | 22 |
| | Tiny houses 3P | 8 | |
| | Tiny houses 2P | 6 | |
| | | Totaal | 108 |
| | Parkeren | 126 | |

## 3.5 Variant 4


Type
Aantal
Totaal
Sociale koop
12
41
Sociale huur
17
Vrijstaand
12
Flexwonen 60m²
10
40
Flexwonen 45m²
12
Flexwonen 30m²
18
Tiny houses 4P
8
22
Tiny houses 3P
8
Tiny houses 2P
6
Totaal
103
Parkeren
115
Uitrijdpunt hoogte: 4m
helling "45°
Rotteveel M4
BOUWMANAGEMENT EN VASTGOEDADVIES
Nieuwe situatie - Variant 4
2023_11 Zwaagdijk-West
Provincie Noord-Holland
1:1000
A3
TK-002_4

## 3.6 Fasering



Fase 1



Fase 2



Fase 3

Fase 1

| | Type | Aantal | Totaal |
|---|---|---|---|
| | Flexwonen 60m² | 30 | 120 |
| | Flexwonen 45m² | 36 | |
| | Flexwonen 30m² | 54 | |
| | | | |
| | Parkeerplaats | 49 | |

Fase 2

| | Type | Aantal | Totaal |
|---|---|---|---|
| | Sociale koop | 12 | 41 |
| | Sociale huur | 17 | |
| | Vrijstaand | 12 | |
| | Flexwonen 60m² | 10 | 40 |
| | Flexwonen 45m² | 12 | |
| | Flexwonen 30m² | 18 | |
| | | Totaal | 81 |
| | Parkeerplaats | 101 | |

Fase 3

| | Type | Aantal | Totaal |
|---|---|---|---|
| | Sociale koop | 12 | 41 |
| | Sociale huur | 17 | |
| | Vrijstaand | 12 | |
| | Flexwonen 60m² | 10 | 40 |
| | Flexwonen 45m² | 12 | |
| | Flexwonen 30m² | 18 | |
| | Tiny houses 4P | 8 | 22 |
| | Tiny houses 3P | 8 | |
| | Tiny houses 2P | 6 | |
| | | Totaal | 103 |
| | Parkeerplaats | 115 | |

Rotteveel M4
BOUWMANAGEMENT EN VASTGOEDADVIES

ONDERWERP: Fasering
GETEKEND: MA
DATUM: 16-01-2023
PROJECT: 2023_11 Zwaagdijk-West
OPDRACHTGEVER: Provincie Noord-Holland
SCHAAL: 1:1000
FORMAAT: A1
Tekeningnummer: TK-002_F

# 4 Financieel

## 4.1 Investeringsbegroting

### 4.1.1 Investeringsbegroting bebouwingsvoorstel flexwoningen

investeringsbegroting — verdeling per onderdeel >

INVESTERINGS EN OPBRENGSTEN BEGROTING

2023_11 Zwaagdijk-West - bebouwingsvoorstel flexwoningen

RotteveelM4 BOUWMANAGEMENT EN VASTGOEDADVIES

| | | | |
|---|---|---|---|
| Opdrachtgever: | Provincie Noord-Holland | datum: | 19 april, 2023 |
| Fase: | Initiatief | wijziging: | 1 juni, 2023 |
| Steller: | FR | versie: | 1 |
| Controller: | BR | status: | concept |

| Uitgangspunten: | Bebouwing type | aantal | m2 BVO | m2 GBO | m2 BVO totaal | m2 GBO totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bebouwingsvoorstel flexwoningen MA d.d. 16-05-2023 | Vrije kavels | 0 | 0 | 0 m2 | 5040 m2 | 4200 m2 |
| Bestemmingsplan Medemblik Dorpskernen IV | Sociale Koop rijwoning | 0 | 150 | 125 m2 | | |
| Enkelbestemming Agrarisch en Wonen, dubbelbestemming Archeologie 3 | Sociale Huur rijwoning | 0 | 108 | 90 m2 | | |
| Totaal 120 eenheden waaronder de vrije kavels | Flexwonen 60 m2 | 30 | 60 | 50 m2 | | |
| 48 parkeerplaatsen benodigd o.b.v. praktijkervaringen flexwoningen | Flexwonen 45 m2 | 36 | 45 | 38 m2 | | |
| Bouwkosten Flexwoningen o.b.v. refugee unit Nordic Homes Bouwbeurs 2023 | Flexwonen 30 m2 | 54 | 30 | 25 m2 | | |
| Bouwkosten Tiny Houses o.b.v. Bouwkostenkompas pag. 31 + info online | Tiny Houses 4p | 0 | 50 | 42 m2 | | |
| Bouwkosten overige bouw actuele prijzen | Tiny Houses 3P | 0 | 40 | 33 m2 | | |
| Opbrengsten o.b.v. Funda | Tiny Houses 2P | 0 | 30 | 25 m2 | | |
| | Kadastrale grootte | | 41000 m2 | | | |
| Nieuwe ontsluiting bij op/afrit Westfrisiaweg | Totaal | 120 | | | | |

| | Omschrijving | | Eenheid | Hoeveelheid | Prijs/eenheid | excl. BTW | incl. BTW | variant huur | waarvan locatiegebonden | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | GRONDEXPLOITATIE | | | | | | | | | |
| 0.1 | Waardering grond / pand / locatie | | m2 | 41.000 | € 16 | € 655.105 | € 655.105 | niet | | Geen BTW |
| 0.2 | Erfpacht | | post | 1 | € - | € - | € - | niet | | BTW |
| 0.3 | Overdrachtsbelasting over aankoop | | % | 10,4% | | € 68.131 | € 68.131 | niet | | Geen BTW |
| 0.4 | Notariskosten | | post | 1 | € 1.200 | € 1.200 | € 1.452 | niet | | BTW |
| 0.5 | Courtage | | % | 0,0% | € 655.105 | € - | € - | niet | | BTW |
| 0.6 | Gemaakte kosten tot nu toe | | post | 1 | € - | € - | € - | € - | | BTW |
| 0.7 | Onderzoek milieu (bodem / asbest / etc.) | Aanname | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 | € 6.050 | € 6.050 | BTW |
| 0.8 | Ruimtelijke procedures (bestemmingsplan / projectbesluit / etc.) | | | 1 | € 20.000 | € 20.000 | € 24.200 | € 24.200 | € 24.200 | BTW |
| 0.9 | Onderzoek archeologie | Aantoonbaar geen waarden aanwezig? | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 | € 6.050 | € 6.050 | BTW |
| 0.10 | Sanering gronden | Aanname | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 | € 6.050 | € 6.050 | BTW |
| 0.11 | Sloopkosten | n.v.t. | post | - | | € - | € - | € - | € - | BTW |
| 0.12 | Bouwrijp maken | | m2 | 17.131 | € 3 | € 51.393 | € 62.186 | € 62.186 | € 62.186 | BTW |
| 0.13 | Riolering | | post | 1 | € 30.000 | € 30.000 | € 36.300 | € 36.300 | € 36.300 | BTW |
| 0.14 | Kabels / leidingen (hoofdtracés) | | post | 1 | € 30.000 | € 30.000 | € 36.300 | € 36.300 | € 36.300 | BTW |
| 0.15 | Rente grond 1 jaar over posten 0.2 - 0.10 | | % | 0,0% | € 754.436 | € - | € - | € - | | Geen BTW |
| 0.16 | Tijdelijke exploitatie | | post | - | € - | € - | € - | € - | | BTW |
| | | TOTAAL GRONDEXPLOITATIE | | | | € 870.829 | € 901.824 | € 177.136 | € 177.136 | |
| 1 | BOUWKOSTEN | | | | | | | | | |
| 1.1 | Vrije kavels | | m2/BVO | - | € - | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.2 | Sociale Koop rijwoning | Referentie Bladstaat geindexeerd | m2/BVO | - | € 1.650 | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.3 | Sociale Huur rijwoning | Referentie Bladstaat geindexeerd | m2/BVO | - | € 1.650 | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.4 | Flexwonen 60 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 1.800 | € 1.500 | € 2.700.000 | € 3.267.000 | € 3.267.000 | | BTW |
| 1.5 | Flexwonen 45 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 1.620 | € 1.500 | € 2.430.000 | € 2.940.300 | € 2.940.300 | | BTW |
| 1.6 | Flexwonen 30 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 1.620 | € 1.500 | € 2.430.000 | € 2.940.300 | € 2.940.300 | | BTW |
| 1.7 | Tiny Houses 4p | Referentie "buitenland" | m2/BVO | - | € 1.500 | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.8 | Tiny Houses 3P | Referentie "buitenland" | m2/BVO | - | € 1.500 | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.9 | Tiny Houses 2P | Referentie "buitenland" | m2/BVO | - | € 1.500 | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.10 | Verticaal transport (liften / roltrappen / trappen / etc.) | n.v.t. | stuks | - | € - | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.11 | Brandveiligheidsmaatregelen (sprinkler / etc.) | | post | - | € - | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.12 | Bovengrondse infra: parkeren en wegen | | m2 | - | € - | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.13 | Nieuwe ontsluiting | Bouwkostenkompas pag. 85 | m1 | - | € 274 | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.14 | Bovengrondse infra: geluidswal | Kostenraming geluidswal Gieten | m1 | - | € 1.950 | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.15 | Ondergrondse infra | - | m1 | 0 | € - | € - | € - | € - | | BTW |
| 1.16 | Woonrijp maken (parkeren, riolering, wegen) | | m2 | 4.225 | € 100 | € 422.500 | € 511.225 | € 511.225 | € 511.225 | BTW |
| 1.16a | Groen | | m2 | 2.749 | € 10 | € 27.490 | € 33.263 | € 33.263 | € 33.263 | BTW |
| 1.17 | Afkoop risicoregeling / prijsstijging aannemer over posten 1.1 - 1.10 | | % | 3,0% | € 7.982.500 | € 239.475 | € 289.765 | € 289.765 | | BTW |
| | | TOTAAL BOUWKOSTEN | | | | € 8.249.465 | € 9.981.853 | € 9.981.853 | € 544.488 | |
| 2 | BIJKOMENDE KOSTEN | | | | | | | | | |
| 2.1 | Leges omgevingsvergunning | Bouwleges gemeente Medemblik 2022 | % | 2,7% | € 7.560.000 | € 204.120 | € 204.120 | € 204.120 | | Geen BTW |
| 2.2 | Metingen / meetcertificaat | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 | € 6.050 | | BTW |
| 2.4 | Aansluitkosten woningen | 3x80A per blok / PWN / Data | stuks | 12 | € 8.500 | € 102.000 | € 123.420 | € 123.420 | € 123.420 | BTW |
| 2.6 | Reservering planschade | | post | 1 | € 20.000 | € 20.000 | € 24.200 | € 24.200 | € 24.200 | BTW |
| 2.7 | Splitsingskosten/notaris | | post | - | € - | € - | € - | € - | | BTW |
| 2.8 | Bijdrage SWK / Woningborg | In bouwkosten | post | - | € - | € - | € - | € - | | BTW |
| | | TOTAAL BIJKOMENDE KOSTEN | | | | € 331.120 | € 357.790 | € 357.790 | € 147.620 | |
| 3 | ADVISEURS | | | | | | | | | |
| 3.1a | Architekt regulier | | stuks | 0 | € 2.000 | € - | € - | € - | | BTW |
| 3.1b | Architekt flexwoningen | | stuks | 120 | € 500 | € 60.000 | € 72.600 | € 72.600 | | BTW |
| 3.2 | Werktekeningen | | post | 1 | € 25.000 | € 25.000 | € 30.250 | € 30.250 | | BTW |
| 3.3 | Constructeur | | stuks | 120 | € 500 | € 60.000 | € 72.600 | € 72.600 | | BTW |
| 3.4 | Sonderingen / funderingsadvies | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 | € 9.075 | € 9.075 | BTW |
| 3.5 | Installatietechniek | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 | € 6.050 | | BTW |
| 3.6 | Civieltechnisch / verkeerskundig | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 | € 9.075 | | BTW |
| 3.7 | Brandveiligheid | | post | 1 | € 2.500 | € 2.500 | € 3.025 | € 3.025 | | BTW |
| 3.8 | Bouwfysica (EPC, akoestiek, daglicht, etc.) | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 | € 6.050 | | BTW |
| 3.9 | Omgeving (belendingen, metingen, trillingen, risicoanalyses, etc.) | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 | € 6.050 | € 6.050 | BTW |
| 3.10 | Juridisch / fiscaal / financieel | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 | € 6.050 | | BTW |
| 3.11 | Diverse adviseurs | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 | € 9.075 | | BTW |
| 3.12 | Toezicht en directievoering tijdens de bouw | | post | - | € - | € - | € - | € - | | BTW |
| 3.13 | Verschotten gerekend over posten 3.1 - 3.10 | | % | 5,0% | € 190.000 | € 9.500 | € 11.495 | € 11.495 | | BTW |
| | | TOTAAL ADVISEURS | | | | € 199.500 | € 241.395 | € 241.395 | € 15.125 | |
| 4 | COMMERCIËLE KOSTEN | | | | | | | | | |
| 4.1 | Verkoopcourtage woningen (gerekend over verkoopprijzen VON) | | % | 1,1% | € - | € 124.113 | € 150.176 | niet | | BTW |
| 4.2 | Brochure / flyers / advertenties | | stuks | - | € 250 | € - | € - | niet | | BTW |
| 4.3 | Artist impressions / maquette | | post | 1 | € - | € - | € - | niet | | BTW |
| 4.4 | Marketing / websites / social media | | stuks | 1 | € 3.500 | € 3.500 | € 4.235 | niet | | BTW |
| 4.5 | Notaris (leveringsakte) | flex=1 levering, sociaal=1 levering | stuks | 1 | € 750 | € 750 | € 908 | niet | | BTW |
| | | | | | | € 128.363 | € 155.319 | € 0 | € 0 | |
| | | | | | *Subtotaal investering* | € 9.779.277 | € 11.638.180 | € 10.758.173 | € 884.368 | |
| 5 | OVERIGE KOSTEN | | | | | | | | | |
| 5.1 | Post onvoorzien grondexploitatie (post 0) | | % | 1,0% | € 870.829 | € 8.708 | € 10.537 | niet | | BTW |
| 5.2 | Post onvoorzien overige kosten (post 1 tot en met 4) | | % | 3,0% | € 8.908.448 | € 267.253 | € 323.377 | € 323.377 | | BTW |
| 5.3 | Prijsstijgingen exclusief bouwkosten (post 0, post 2 tot en met 4) | | % | 5,0% | € 1.529.812 | € 76.491 | € 92.554 | € 92.554 | | BTW |
| 5.4 | Projectmanagement- /ontwikkelingskosten (post 0 tot en met 4) | | % | 3,5% | € 9.779.277 | € 342.275 | € 414.152 | € 414.152 | | BTW |
| 5.5 | Rente over bouwsom, 1 jaar na percentage verkocht: | 70% | % | 3,0% | € 7.982.500 | € 71.843 | € 71.843 | € 71.843 | | Geen BTW |
| 5.6 | Rente overige kosten (post 2 tot en met 4) | | % | 1,0% | € 658.983 | € 6.590 | € 6.590 | € 6.590 | | Geen BTW |
| | | OVERIGE KOSTEN | | | | € 773.159 | € 919.052 | € 908.515 | € 0 | |
| | | | | | | | | | | Exploit |
| | | | | | *Eindtotaal investering* | € 10.552.436 | € 12.557.232 | € 11.666.688 | € 884.368 | € 10.782.320 |

| | OPBRENGSTEN | Aantal | M2 GBO | Prijs per m2 | Prijs VON | Opbrengsten excl. BTW | Opbrengsten incl. BTW | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vrije kavels | 0 | 476 m2 | 850 | € 404.600 | € - | € - | | | BTW |
| | Sociale Koop rijwoning | 0 | 125 m2 | 2.600 | € 325.000 | € - | € - | | | BTW |
| | Sociale Huur rijwoning | 0 | 90 m2 | 2.800 | € 252.000 | € - | € - | | | BTW |
| | Flexwonen 60 m2 | 30 | 50 m2 | 2.690 | € 134.500 | € 3.334.711 | € 4.035.000 | BAR 0,059 | | BTW |
| | Flexwonen 45 m2 | 36 | 38 m2 | 3.374 | € 126.525 | € 3.764.380 | € 4.554.900 | BAR 0,06 | | BTW |
| | Flexwonen 30 m2 | 54 | 25 m2 | 3.750 | € 93.750 | € 4.183.884 | € 5.062.500 | BAR 0,059 | | BTW |
| | Tiny Houses 4p | 0 | 42 m2 | 4.000 | € 166.667 | € - | € - | | | BTW |
| | Tiny Houses 3P | 0 | 33 m2 | 4.000 | € 133.333 | € - | € - | | | BTW |
| | Tiny Houses 2P | 0 | 25 m2 | 4.000 | € 100.000 | € - | € - | | | BTW |
| | | | | | | | | | | BTW |
| | | | | *Eindtotaal opbrengsten* | | € 11.282.975 | € 13.652.400 | | | |
| | WINST / RISICO | | | 7% | | € 730.539 | € 1.095.168 | | | |

© Rotteveel M4

## 4.1.2 Investeringsbegroting variant 1

investeringsbegroting

INVESTERINGS EN OPBRENGSTEN BEGROTING

2023_11 Zwaagdijk-West - Variant 1

RotteveelM4
BOUWMANAGEMENT EN VASTGOEDADVIES

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Opdrachtgever: | Provincie Noord-Holland | | datum: | 19 april, 2023 | |
| Fase: | Initiatief | | wijziging: | 1 juni, 2023 | |
| Steller: | FR | | versie: | 1 | |
| Controller: | BR | | status: | concept | |

| Uitgangspunten: | Bebouwing type | aantal | m2 BVO | m2 GBO | m2 BVO totaal | m2 GBO totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Variant 1 MA d.d. 17-04-2023 | Tweekapper | 12 | 175 | 158 m2 | 9286 m2 | 7884 m2 |
| Bestemmingsplan Medemblik Dorpskernen IV | Sociale Koop rijwoning | 17 | 150 | 125 m2 | | |
| Enkelbestemming Agrarisch en Wonen, dubbelbestemming Archeologie 3 | Sociale Huur rijwoning | 17 | 108 | 90 m2 | | |
| Totaal 113 eenheden | Flexwonen 60 m2 | 10 | 60 | 50 m2 | | |
| 127 parkeerplaatsen benodigd o.b.v. Nota Parkeernormen Gemeente Medemblik 2021 | Flexwonen 45 m2 | 12 | 45 | 38 m2 | | |
| Bouwkosten Flexwoningen o.b.v. refugee unit Nordic Homes Bouwbeurs 2023 | Flexwonen 30 m2 | 18 | 30 | 25 m2 | | |
| Bouwkosten Tiny Houses o.b.v. Bouwkostenkompas pag. 31 + info online | Tiny Houses 4p | 10 | 50 | 42 m2 | | |
| Bouwkosten overige bouw actuele prijzen | Tiny Houses 3P | 11 | 40 | 33 m2 | | |
| Opbrengsten o.b.v. Funda | Tiny Houses 2P | 6 | 30 | 25 m2 | | |
| | Kadastrale grootte | | 41000 m2 | | | |
| | Totaal | 113 | | | | |

| | *Omschrijving* | | *Eenheid* | *Hoeveelheid* | *Prijs/eenheid* | *excl. BTW* | *incl. BTW* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | GRONDEXPLOITATIE | | | | | | |
| 0.1 | Waardering grond / pand / locatie | | m2 | 41.000 | € 7 | € 287.251 | € 287.251 |
| 0.2 | Erfpacht | | post | 1 | € - | € - | € - |
| 0.3 | Overdrachtsbelasting over aankoop | | % | 10,4% | | € 29.874 | € 29.874 |
| 0.4 | Notariskosten | | post | 1 | € 1.200 | € 1.200 | € 1.452 |
| 0.5 | Courtage | | % | 0,0% | € 287.251 | € - | € - |
| 0.6 | Gemaakte kosten tot nu toe | | post | 1 | € - | € - | € - |
| 0.7 | Onderzoek milieu (bodem / asbest / etc.) | Aanname | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.8 | Ruimtelijke procedures (bestemmingsplan / projectbesluit / etc.) | | | 1 | € 20.000 | € 20.000 | € 24.200 |
| 0.9 | Onderzoek archeologie | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.10 | Sanering gronden | Aanname t.p.v. voormalige kassen | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.11 | Sloopkosten | n.v.t. | post | - | € - | € - | € - |
| 0.12 | Bouwrijp maken | | m2 | 30.000 | € 3 | € 90.000 | € 108.900 |
| 0.13 | Riolering | | post | 1 | € 30.000 | € 30.000 | € 36.300 |
| 0.14 | Kabels / leidingen (hoofdtracés) | | post | 1 | € 30.000 | € 30.000 | € 36.300 |
| 0.15 | Rente grond 1 jaar over posten 0.2 - 0.10 | | % | 0,0% | € 348.325 | € - | € - |
| 0.16 | Tijdelijke exploitatie | | post | 1 | € - | € - | € - |
| | | TOTAAL GRONDEXPLOITATIE | | | | € 503.325 | € 542.427 |
| 1 | BOUWKOSTEN | | | | | | |
| 1.1 | Tweekapper | Bouwkostenkompas pag. 35 | m2/BVO | 2.100 | € 1.500 | € 3.150.000 | € 3.811.500 |
| 1.2 | Sociale Koop rijwoning | Referentie Bladstaat geindexeerd | m2/BVO | 2.550 | € 1.650 | € 4.207.500 | € 5.091.075 |
| 1.3 | Sociale Huur rijwoning | Referentie Bladstaat geindexeerd | m2/BVO | 1.836 | € 1.650 | € 3.029.400 | € 3.665.574 |
| 1.4 | Flexwonen 60 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 600 | € 1.500 | € 900.000 | € 1.089.000 |
| 1.5 | Flexwonen 45 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 540 | € 1.500 | € 810.000 | € 980.100 |
| 1.6 | Flexwonen 30 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 540 | € 1.500 | € 810.000 | € 980.100 |
| 1.7 | Tiny Houses 4p | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 500 | € 1.500 | € 750.000 | € 907.500 |
| 1.8 | Tiny Houses 3P | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 440 | € 1.500 | € 660.000 | € 798.600 |
| 1.9 | Tiny Houses 2P | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 180 | € 1.500 | € 270.000 | € 326.700 |
| 1.10 | Verticaal transport (liften / roltrappen / trappen / etc.) | n.v.t. | stuks | - | € - | € - | € - |
| 1.11 | Brandveiligheidsmaatregelen (sprinkler / etc.) | | post | 1 | € - | € - | € - |
| 1.13 | Bovengrondse infra: geluidswal | Kostenraming geluidswal Gieten | m1 | 200 | € 1.950 | € 390.000 | € 471.900 |
| 1.15 | Woonrijp maken (parkeren, riolering, wegen) | | m2 | 4.588 | € 100 | € 458.750 | € 555.088 |
| 1.15a | Groen | | m2 | 17.157 | € 10 | € 171.570 | € 207.600 |
| 1.16 | Afkoop risicoregeling / prijsstijging aannemer over posten 1.1 - 1.10 | | % | 3% | € 15.435.650 | € 463.070 | € 560.314 |
| | | TOTAAL BOUWKOSTEN | | | | € 16.070.290 | € 19.445.050 |
| 2 | BIJKOMENDE KOSTEN | | | | | | |
| 2.1 | Leges omgevingsvergunning | Bouwleges gemeente Medemblik 2022 | % | 2,7% | € 14.586.900 | € 393.846 | € 393.846 |
| 2.2 | Metingen / meetcertificaat | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 2.4 | Aansluitkosten woningen | | stuks | 74 | € 2.500 | € 185.000 | € 223.850 |
| 2.6 | Reservering planschade | | post | 1 | € 20.000 | € 20.000 | € 24.200 |
| 2.7 | Splitsingskosten/notaris | | post | - | € - | € - | € - |
| 2.8 | Bijdrage SWK / Woningborg | In bouwkosten | post | - | € - | € - | € - |
| | | TOTAAL BIJKOMENDE KOSTEN | | | | € 603.846 | € 647.946 |
| 3 | ADVISEURS | | | | | | |
| 3.1a | Architekt regulier | | stuks | 46 | € 2.000 | € 92.000 | € 111.320 |
| 3.1b | Architekt flexwoningen | | stuks | 40 | € 500 | € 20.000 | € 24.200 |
| 3.2 | Werktekeningen | | post | 1 | € 25.000 | € 25.000 | € 30.250 |
| 3.3 | Constructeur | | stuks | 113 | € 500 | € 56.500 | € 68.365 |
| 3.4 | Sonderingen / funderingsadvies | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 3.5 | Installatietechniek | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.6 | Civieltechnisch / verkeerskundig | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.7 | Brandveiligheid | | post | 1 | € 2.500 | € 2.500 | € 3.025 |
| 3.8 | Bouwfysica (EPC, akoestiek, daglicht, etc.) | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.9 | Omgeving (belendingen, metingen, trillingen, risicoanalyses, etc.) | | post | 1 | € 2.500 | € 2.500 | € 3.025 |
| 3.10 | Juridisch / fiscaal / financieel | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.11 | Diverse adviseurs | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 3.12 | Toezicht en directievoering tijdens de bouw | | post | - | € - | € - | € - |
| 3.13 | Verschotten gerekend over posten 3.1 - 3.10 | | % | 5,0% | € 233.500 | € 11.675 | € 14.127 |
| | | TOTAAL ADVISEURS | | | | € 245.175 | € 296.662 |
| 4 | COMMERCIËLE KOSTEN | | | | | | |
| 4.1 | Verkoopcourtage woningen (gerekend over verkoopprijzen VON) | | % | 1,1% | € 12.161.000 | € 224.810 | € 272.020 |
| 4.2 | Brochure / flyers / advertenties | | stuks | 56 | € 250 | € 14.000 | € 16.940 |
| 4.3 | Artist impressions / maquette | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 4.4 | Marketing / websites / social media | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 4.5 | Notaris (leveringsakte) | flex=1 levering, sociaal=1 levering | stuks | 58 | € 750 | € 43.500 | € 52.635 |
| | | | | | | € 297.310 | € 359.745 |
| | | | | *Subtotaal investering* | | € *17.719.947* | € *21.291.831* |
| 5 | OVERIGE KOSTEN | | | | | | |
| 5.1 | Post onvoorzien grondexploitatie (post 0) | | % | 1,0% | € 503.325 | € 5.033 | € 6.090 |
| 5.2 | Post onvoorzien overige kosten (post 1 tot en met 4) | | % | 3,0% | € 17.216.621 | € 516.499 | € 624.963 |
| 5.3 | Prijsstijgingen exclusief bouwkosten (post 0, post 2 tot en met 4) | | % | 5,0% | € 1.649.657 | € 82.483 | € 99.804 |
| 5.4 | Projectmanagement- /ontwikkelingskosten (post 0 tot en met 4) | | % | 3,5% | € 17.719.947 | € 620.198 | € 750.440 |
| 5.5 | Rente over bouwsom, 1 jaar na percentage verkocht: | 70% | % | 3,0% | € 15.435.650 | € 138.921 | € 138.921 |
| 5.6 | Rente overige kosten (post 2 tot en met 4) | | % | 1,0% | € 1.146.332 | € 11.463 | € 11.463 |
| | | OVERIGE KOSTEN | | | | € 1.374.597 | € 1.631.682 |
| | | | | *Eindtotaal investering* | | € *19.094.544* | € *22.923.513* |

| | OPBRENGSTEN | Aantal | M2 GBO | Prijs per m2 | Prijs VON | Opbrengsten excl. BTW | Opbrengsten incl. BTW |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tweekapper | 12 | 158 m2 | 3.500 | € 553.000 | € 5.484.298 | € 6.636.000 |
| | Sociale Koop rijwoning | 17 | 125 m2 | 2.600 | € 325.000 | € 4.566.116 | € 5.525.000 |
| | Sociale Huur rijwoning | 17 | 90 m2 | 2.800 | € 252.000 | € 3.540.496 | € 4.284.000 |
| | Flexwonen 60 m2 | 10 | 50 m2 | 2.690 | € 134.500 | € 1.111.570 | € 1.345.000 |
| | Flexwonen 45 m2 | 12 | 38 m2 | 3.374 | € 126.525 | € 1.254.793 | € 1.518.300 |
| | Flexwonen 30 m2 | 18 | 25 m2 | 3.750 | € 93.750 | € 1.394.628 | € 1.687.500 |
| | Tiny Houses 4p | 10 | 42 m2 | 4.000 | € 166.667 | € 1.377.410 | € 1.666.667 |
| | Tiny Houses 3P | 11 | 33 m2 | 4.000 | € 133.333 | € 1.212.121 | € 1.466.667 |
| | Tiny Houses 2P | 6 | 25 m2 | 4.000 | € 100.000 | € 495.868 | € 600.000 |
| | | | *Eindtotaal opbrengsten* | | | € *20.437.300* | € *24.729.133* |
| | WINST / RISICO | | | 7% | | € 1.342.757 | € 1.805.620 |

© Rotteveel M4

## 4.1.3 Investeringsbegroting variant 2

investeringsbegroting

INVESTERINGS EN OPBRENGSTEN BEGROTING

2023_11 Zwaagdijk-West - Variant 2

RotteveelM4
BOUWMANAGEMENT EN VASTGOEDADVIES

| | | | |
|---|---|---|---|
| Opdrachtgever: | Provincie Noord-Holland | datum: | 19 april, 2023 |
| Fase: | Initiatief | wijziging: | 1 juni, 2023 |
| Steller: | FR | versie: | 1 |
| Controller: | BR | status: | concept |

| Uitgangspunten: |
|---|
| Variant 2 MA d.d. 17-04-2023 |
| Bestemmingsplan Medemblik Dorpskernen IV |
| Enkelbestemming Agrarisch en Wonen, dubbelbestemming Archeologie 3 |
| Totaal 163 eenheden |
| 122 parkeerplaatsen benodigd o.b.v. Nota Parkeernormen Gemeente Medemblik 2021 |
| Bouwkosten Flexwoningen o.b.v. refugee unit Nordic Homes Bouwbeurs 2023 |
| Bouwkosten Tiny Houses o.b.v. Bouwkostenkompas pag. 31 + info online |
| Bouwkosten overige bouw actuele prijzen |
| Opbrengsten o.b.v. Funda |

| Bebouwing type | aantal | m2 BVO | m2 GBO | m2 BVO totaal | m2 GBO totaal |
|---|---|---|---|---|---|
| Tweekapper | 0 | 175 | 158 m2 | 10006 m2 | 8338 m2 |
| Sociale Koop rijwoning | 17 | 150 | 125 m2 | | |
| Sociale Huur rijwoning | 17 | 108 | 90 m2 | | |
| Flexwonen 60 m2 | 30 | 60 | 50 m2 | | |
| Flexwonen 45 m2 | 36 | 45 | 38 m2 | | |
| Flexwonen 30 m2 | 36 | 30 | 25 m2 | | |
| Tiny Houses 4p | 10 | 50 | 42 m2 | | |
| Tiny Houses 3P | 11 | 40 | 33 m2 | | |
| Tiny Houses 2P | 6 | 30 | 25 m2 | | |
| Kadastrale grootte | | 41000 m2 | | | |
| Totaal | 163 | | | | |

| | Omschrijving | | Eenheid | Hoeveelheid | Prijs/eenheid | excl. BTW | incl. BTW |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | GRONDEXPLOITATIE | | | | | | |
| 0.1 | Waardering grond / pand / locatie | | m2 | 41.000 | € 2 | € 72.595 | € 72.595 |
| 0.2 | Erfpacht | | post | 1 | € - | € - | € - |
| 0.3 | Overdrachtsbelasting over aankoop | | % | 10,4% | | € 7.550 | € 7.550 |
| 0.4 | Notariskosten | | post | 1 | € 1.200 | € 1.200 | € 1.452 |
| 0.5 | Courtage | | % | 0,0% | € 72.595 | € - | € - |
| 0.6 | Gemaakte kosten tot nu toe | | post | 1 | € - | € - | € - |
| 0.7 | Onderzoek milieu (bodem / asbest / etc.) | Aanname | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.8 | Ruimtelijke procedures (bestemmingsplan / projectbesluit / etc.) | | | 1 | € 20.000 | € 20.000 | € 24.200 |
| 0.9 | Onderzoek archeologie | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.10 | Sanering gronden | Aanname t.p.v. voormalige kassen | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.11 | Sloopkosten | n.v.t. | post | - | € - | € - | € - |
| 0.12 | Bouwrijp maken | | m2 | 30.000 | € 3 | € 90.000 | € 108.900 |
| 0.13 | Riolering | | post | 1 | € 30.000 | € 30.000 | € 36.300 |
| 0.14 | Kabels / leidingen (hoofdtracés) | | post | 1 | € 30.000 | € 30.000 | € 36.300 |
| 0.15 | Rente grond 1 jaar over posten 0.2 - 0.10 | | % | 0,0% | € 111.345 | € - | € - |
| 0.16 | Tijdelijke exploitatie | | post | 1 | € - | € - | € - |
| | | TOTAAL GRONDEXPLOITATIE | | | | € 266.345 | € 305.447 |
| 1 | BOUWKOSTEN | | | | | | |
| 1.1 | Tweekapper | Bouwkostenkompas pag. 34-37 | m2/BVO | - | € 1.500 | € - | € - |
| 1.2 | Sociale Koop rijwoning | Referentie Bladstaat geindexeerd | m2/BVO | 2.550 | € 1.650 | € 4.207.500 | € 5.091.075 |
| 1.3 | Sociale Huur rijwoning | Referentie Bladstaat geindexeerd | m2/BVO | 1.836 | € 1.650 | € 3.029.400 | € 3.665.574 |
| 1.4 | Flexwonen 60 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 1.800 | € 1.500 | € 2.700.000 | € 3.267.000 |
| 1.5 | Flexwonen 45 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 1.620 | € 1.500 | € 2.430.000 | € 2.940.300 |
| 1.6 | Flexwonen 30 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 1.080 | € 1.500 | € 1.620.000 | € 1.960.200 |
| 1.7 | Tiny Houses 4p | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 500 | € 1.500 | € 750.000 | € 907.500 |
| 1.8 | Tiny Houses 3P | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 440 | € 1.500 | € 660.000 | € 798.600 |
| 1.9 | Tiny Houses 2P | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 180 | € 1.500 | € 270.000 | € 326.700 |
| 1.10 | Verticaal transport (liften / roltrappen / trappen / etc.) | n.v.t. | stuks | - | € - | € - | € - |
| 1.11 | Brandveiligheidsmaatregelen (sprinkler / etc.) | | post | - | € - | € - | € - |
| 1.13 | Bovengrondse infra: geluidswal | Kostenraming geluidswal Gieten | m1 | 200 | € 1.950 | € 390.000 | € 471.900 |
| 1.15 | Woonrijp maken (parkeren, riolering, wegen) | | m2 | 4.525 | € 100 | € 452.500 | € 547.525 |
| 1.15a | Groen | | m2 | 20.010 | € 10 | € 200.100 | € 242.121 |
| 1.16 | Afkoop risicoregeling / prijsstijging aannemer over posten 1.1 - 1.10 | | % | 3% | € 16.509.400 | € 412.735 | € 499.409 |
| | | TOTAAL BOUWKOSTEN | | | | € 17.122.235 | € 20.717.904 |
| 2 | BIJKOMENDE KOSTEN | | | | | | |
| 2.1 | Leges omgevingsvergunning | Bouwleges gemeente Medemblik 2022 | % | 2,7% | € 15.666.900 | € 415.173 | € 415.173 |
| 2.2 | Metingen / meetcertificaat | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 2.4 | Aansluitkosten woningen | | stuks | 61 | € 2.500 | € 152.500 | € 184.525 |
| 2.6 | Reservering planschade | | post | 1 | € 20.000 | € 20.000 | € 24.200 |
| 2.7 | Splitsingskosten/notaris | | post | - | € - | € - | € - |
| 2.8 | Bijdrage SWK / Woningborg | In bouwkosten | post | - | € - | € - | € - |
| | | TOTAAL BIJKOMENDE KOSTEN | | | | € 592.673 | € 629.948 |
| 3 | ADVISEURS | | | | | | |
| 3.1a | Architekt regulier | | stuks | 34 | € 2.000 | € 68.000 | € 82.280 |
| 3.1b | Architekt flexwoningen | | stuks | 102 | € 500 | € 51.000 | € 61.710 |
| 3.2 | Werktekeningen | | post | 1 | € 25.000 | € 25.000 | € 30.250 |
| 3.3 | Constructeur | | stuks | 163 | € 500 | € 81.500 | € 98.615 |
| 3.4 | Sonderingen / funderingsadvies | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 3.5 | Installatietechniek | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.6 | Civieltechnisch / verkeerskundig | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.7 | Brandveiligheid | | post | 1 | € 2.500 | € 2.500 | € 3.025 |
| 3.8 | Bouwfysica (EPC, akoestiek, daglicht, etc.) | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.9 | Omgeving (belendingen, metingen, trillingen, risicoanalyses, etc.) | | post | 1 | € 2.500 | € 2.500 | € 3.025 |
| 3.10 | Juridisch / fisciaal / financieel | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.11 | Diverse adviseurs | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 3.12 | Toezicht en directievoering tijdens de bouw | | post | - | € - | € - | € - |
| 3.13 | Verschotten gerekend over posten 3.1 - 3.10 | | % | 5,0% | € 265.500 | € 13.275 | € 16.063 |
| | | TOTAAL ADVISEURS | | | | € 278.775 | € 337.318 |
| 4 | COMMERCIËLE KOSTEN | | | | | | |
| 4.1 | Verkoopcourtage woningen (gerekend over verkoopprijzen VON) | | % | 1,1% | € 5.525.000 | € 58.013 | € 70.195 |
| 4.2 | Brochure / flyers / advertenties | | stuks | 44 | € 250 | € 11.000 | € 13.310 |
| 4.3 | Artist impressions / maquette | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 4.4 | Marketing / websites / social media | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 4.5 | Notaris (leveringsakte) | flex=1 levering, sociaal=1 levering | stuks | 46 | € 750 | € 34.500 | € 41.745 |
| | | | | | | € 118.513 | € 143.400 |
| | | | | Subtotaal investering | | € 18.378.540 | € 22.134.017 |
| 5 | OVERIGE KOSTEN | | | | | | |
| 5.1 | Post onvoorzien grondexploitatie (post 0) | | % | 1,0% | € 266.345 | € 2.663 | € 3.223 |
| 5.2 | Post onvoorzien overige kosten (post 1 tot en met 4) | | % | 3,0% | € 18.112.195 | € 543.366 | € 657.473 |
| 5.3 | Prijsstijgingen exclusief bouwkosten (post 0, post 2 tot en met 4) | | % | 5,0% | € 1.256.305 | € 62.815 | € 76.006 |
| 5.4 | Projectmanagement- /ontwikkelingskosten (post 0 tot en met 4) | | % | 3,5% | € 18.378.540 | € 643.249 | € 778.331 |
| 5.5 | Rente over bouwsom, 1 jaar na percentage verkocht: | 70% | % | 3,0% | € 16.509.400 | € 148.585 | € 148.585 |
| 5.6 | Rente overige kosten (post 2 tot en met 4) | | % | 1,0% | € 989.960 | € 9.900 | € 9.900 |
| | | OVERIGE KOSTEN | | | | € 1.410.578 | € 1.673.517 |
| | | | | Eindtotaal investering | | € 19.789.118 | € 23.807.535 |

| | OPBRENGSTEN | Aantal | M2 GBO | Prijs per m2 | Prijs VON | Opbrengsten excl. BTW | Opbrengsten incl. BTW |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tweekapper | 0 | 158 m2 | 3.500 | € 553.000 | € - | € - |
| | Sociale Koop rijwoning | 17 | 125 m2 | 2.600 | € 325.000 | € 4.566.116 | € 5.525.000 |
| | Sociale Huur rijwoning | 17 | 90 m2 | 2.800 | € 252.000 | € 3.540.496 | € 4.284.000 |
| | Flexwonen 60 m2 | 30 | 50 m2 | 2.690 | € 134.500 | € 3.334.711 | € 4.035.000 |
| | Flexwonen 45 m2 | 36 | 38 m2 | 3.374 | € 126.525 | € 3.764.380 | € 4.554.900 |
| | Flexwonen 30 m2 | 36 | 25 m2 | 3.750 | € 93.750 | € 2.789.256 | € 3.375.000 |
| | Tiny Houses 4p | 10 | 42 m2 | 4.000 | € 166.667 | € 1.377.410 | € 1.666.667 |
| | Tiny Houses 3P | 11 | 33 m2 | 4.000 | € 133.333 | € 1.212.121 | € 1.466.667 |
| | Tiny Houses 2P | 6 | 25 m2 | 4.000 | € 100.000 | € 495.868 | € 600.000 |
| | | | Eindtotaal opbrengsten | | | € 21.080.358 | € 25.507.233 |
| | WINST / RISICO | | | 7% | | € 1.291.240 | € 1.699.699 |

© Rotteveel M4

## 4.1.4 Investeringsbegroting variant 3

investeringsbegroting

INVESTERINGS EN OPBRENGSTEN BEGROTING

2023_11 Zwaagdijk-West - Variant 3

RotteveelM4
BOUWMANAGEMENT EN VASTGOEDADVIES

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Opdrachtgever: | Provincie Noord-Holland | | datum: | 19 april, 2023 | |
| Fase: | Initiatief | | wijziging: | 1 juni, 2023 | |
| Steller: | FR | | versie: | 1 | |
| Controller: | BR | | status: | concept | |

| Uitgangspunten: | Bebouwing type | aantal | m2 BVO | m2 GBO | m2 BVO totaal | m2 GBO totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Variant 3 MA d.d. 17-04-2023 | Tweekapper | 12 | 175 | 158 m2 | 9066 m2 | 7701 m2 |
| Bestemmingsplan Medemblik Dorpskernen IV | Sociale Koop rijwoning | 17 | 150 | 125 m2 | | |
| Enkelbestemming Agrarisch en Wonen, dubbelbestemming Archeologie 3 | Sociale Huur rijwoning | 17 | 108 | 90 m2 | | |
| Totaal 108 eenheden | Flexwonen 60 m2 | 10 | 60 | 50 m2 | | |
| 124 parkeerplaatsen benodigd o.b.v. Nota Parkeernormen Gemeente Medemblik 2021 | Flexwonen 45 m2 | 12 | 45 | 38 m2 | | |
| Bouwkosten Flexwoningen o.b.v. refugee unit Nordic Homes Bouwbeurs 2023 | Flexwonen 30 m2 | 18 | 30 | 25 m2 | | |
| Bouwkosten Tiny Houses o.b.v. Bouwkostenkompas pag. 31 + info online | Tiny Houses 4p | 8 | 50 | 42 m2 | | |
| Bouwkosten overige bouw actuele prijzen | Tiny Houses 3P | 8 | 40 | 33 m2 | | |
| Opbrengsten o.b.v. Funda | Tiny Houses 2P | 6 | 30 | 25 m2 | | |
| | Kadastrale grootte | | 41000 m2 | | | |
| Nieuwe ontsluiting bij op/afrit Westfrisiaweg | Totaal | 108 | | | | |

| | Omschrijving | | Eenheid | Hoeveelheid | Prijs/eenheid | excl. BTW | incl. BTW |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | GRONDEXPLOITATIE | | | | | | |
| 0.1 | Waardering grond / pand / locatie | | m2 | 41.000 | € 20 | € 820.531 | € 820.531 |
| 0.2 | Erfpacht | | post | 1 | € - | € - | € - |
| 0.3 | Overdrachtsbelasting over aankoop | | % | 10,4% | | € 85.335 | € 85.335 |
| 0.4 | Notariskosten | | post | 1 | € 1.200 | € 1.200 | € 1.452 |
| 0.5 | Courtage | | % | 0,0% | € 820.531 | € - | € - |
| 0.6 | Gemaakte kosten tot nu toe | | post | 1 | € - | € - | € - |
| 0.7 | Onderzoek milieu (bodem / asbest / etc.) | Aanname | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.8 | Ruimtelijke procedures (bestemmingsplan / projectbesluit / etc.) | | | 1 | € 20.000 | € 20.000 | € 24.200 |
| 0.9 | Onderzoek archeologie | Aantoonbaar geen waarden aanwezig? | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.10 | Sanering gronden | Aanname | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.11 | Sloopkosten | n.v.t. | post | | | € - | € - |
| 0.12 | Bouwrijp maken | | m2 | 30.000 | € 3 | € 90.000 | € 108.900 |
| 0.13 | Riolering | | post | 1 | € 30.000 | € 30.000 | € 36.300 |
| 0.14 | Kabels / leidingen (hoofdtracés) | | post | 1 | € 30.000 | € 30.000 | € 36.300 |
| 0.15 | Rente grond 1 jaar over posten 0.2 - 0.10 | | % | 0,0% | € 937.066 | € - | € - |
| 0.16 | Tijdelijke exploitatie | | post | 1 | € - | € - | € - |
| | | TOTAAL GRONDEXPLOITATIE | | | | € 1.092.066 | € 1.131.168 |
| 1 | BOUWKOSTEN | | | | | | |
| 1.1 | Tweekapper | Bouwkostenkompas pag. 34-37 | m2/BVO | 2.100 | € 1.500 | € 3.150.000 | € 3.811.500 |
| 1.2 | Sociale Koop rijwoning | Referentie Bladstaat geindexeerd | m2/BVO | 2.550 | € 1.650 | € 4.207.500 | € 5.091.075 |
| 1.3 | Sociale Huur rijwoning | Referentie Bladstaat geindexeerd | m2/BVO | 1.836 | € 1.650 | € 3.029.400 | € 3.665.574 |
| 1.4 | Flexwonen 60 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 600 | € 1.500 | € 900.000 | € 1.089.000 |
| 1.5 | Flexwonen 45 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 540 | € 1.500 | € 810.000 | € 980.100 |
| 1.6 | Flexwonen 30 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 540 | € 1.500 | € 810.000 | € 980.100 |
| 1.7 | Tiny Houses 4p | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 400 | € 1.500 | € 600.000 | € 726.000 |
| 1.8 | Tiny Houses 3P | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 320 | € 1.500 | € 480.000 | € 580.800 |
| 1.9 | Tiny Houses 2P | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 180 | € 1.500 | € 270.000 | € 326.700 |
| 1.10 | Verticaal transport (liften / roltrappen / trappen / etc.) | n.v.t. | stuks | - | € - | € - | € - |
| 1.11 | Brandveiligheidsmaatregelen (sprinkler / etc.) | | post | 1 | € - | € - | € - |
| 1.13 | Nieuwe ontsluiting | Bouwkostenkompas pag. 85 | m1 | 120 | € 274 | € 32.880 | € 39.785 |
| 1.14 | Bovengrondse infra: geluidswal | Kostenraming geluidswal Gieten | m1 | 200 | € 1.950 | € 390.000 | € 471.900 |
| 1.16 | Woonrijp maken (parkeren, riolering, wegen) | | m2 | 4.550 | € 100 | € 455.000 | € 550.550 |
| 1.16a | Groen | | m2 | 17.186 | € 10 | € 171.860 | € 207.951 |
| 1.17 | Afkoop risicoregeling / prijsstijging aannemer over posten 1.1 - 1.10 | | % | 3,0% | € 15.134.780 | € 454.043 | € 549.393 |
| | | TOTAAL BOUWKOSTEN | | | | € 15.760.683 | € 19.070.427 |
| 2 | BIJKOMENDE KOSTEN | | | | | | |
| 2.1 | Leges omgevingsvergunning | Bouwleges gemeente Medemblik 2022 | % | 2,7% | € 14.256.900 | € 384.936 | € 384.936 |
| 2.2 | Metingen / meetcertificaat | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 2.4 | Aansluitkosten woningen | | stuks | 69 | € 2.500 | € 172.500 | € 208.725 |
| 2.6 | Reservering planschade | | post | 1 | € 20.000 | € 20.000 | € 24.200 |
| 2.7 | Splitsingskosten/notaris | | post | | € - | € - | € - |
| 2.8 | Bijdrage SWK / Woningborg | In bouwkosten | post | 1 | € - | € - | € - |
| | | TOTAAL BIJKOMENDE KOSTEN | | | | € 582.436 | € 623.911 |
| 3 | ADVISEURS | | | | | | |
| 3.1a | Architekt regulier | | stuks | 46 | € 2.000 | € 92.000 | € 111.320 |
| 3.1b | Architekt flexwoningen | | stuks | 40 | € 500 | € 20.000 | € 24.200 |
| 3.2 | Werktekeningen | | post | 1 | € 25.000 | € 25.000 | € 30.250 |
| 3.3 | Constructeur | | stuks | 108 | € 500 | € 54.000 | € 65.340 |
| 3.4 | Sonderingen / funderingsadvies | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 3.5 | Installatietechniek | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.6 | Civieltechnisch / verkeerskundig | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.7 | Brandveiligheid | | post | 1 | € 2.500 | € 2.500 | € 3.025 |
| 3.8 | Bouwfysica (EPC, akoestiek, daglicht, etc.) | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.9 | Omgeving (belendingen, metingen, trillingen, risicoanalyses, etc.) | | post | 1 | € 2.500 | € 2.500 | € 3.025 |
| 3.10 | Juridisch / fiscaal / financieel | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.11 | Diverse adviseurs | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 3.12 | Toezicht en directievoering tijdens de bouw | | post | - | € - | € - | € - |
| 3.13 | Verschotten gerekend over posten 3.1 - 3.10 | | % | 5,0% | € 231.000 | € 11.550 | € 13.976 |
| | | TOTAAL ADVISEURS | | | | € 242.550 | € 293.486 |
| 4 | COMMERCIËLE KOSTEN | | | | | | |
| 4.1 | Verkoopcourtage woningen (gerekend over verkoopprijzen VON) | | % | 1,1% | € 13.267.000 | € 228.198 | € 276.120 |
| 4.2 | Brochure / flyers / advertenties | | stuks | 53 | € 250 | € 13.250 | € 16.033 |
| 4.3 | Artist impressions / maquette | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 4.4 | Marketing / websites / social media | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 4.5 | Notaris (leveringsakte) | flex=1 levering, sociaal=1 levering | stuks | 55 | € 750 | € 41.250 | € 49.913 |
| | | | | | | € 297.698 | € 360.215 |
| | | | | Subtotaal investering | | € 17.975.434 | € 21.479.206 |
| 5 | OVERIGE KOSTEN | | | | | | |
| 5.1 | Post onvoorzien grondexploitatie (post 0) | | % | 1,0% | € 1.092.066 | € 10.921 | € 13.214 |
| 5.2 | Post onvoorzien overige kosten (post 1 tot en met 4) | | % | 3,0% | € 16.883.368 | € 506.501 | € 612.866 |
| 5.3 | Prijsstijgingen exclusief bouwkosten (post 0, post 2 tot en met 4) | | % | 5,0% | € 2.214.750 | € 110.738 | € 133.992 |
| 5.4 | Projectmanagement- /ontwikkelingskosten (post 0 tot en met 4) | | % | 3,5% | € 17.975.434 | € 629.140 | € 761.260 |
| 5.5 | Rente over bouwsom, 1 jaar na percentage verkocht: | 70% | % | 3,0% | € 15.134.780 | € 136.213 | € 136.213 |
| 5.6 | Rente overige kosten (post 2 tot en met 4) | | % | 1,0% | € 1.122.684 | € 11.227 | € 11.227 |
| | | OVERIGE KOSTEN | | | | € 1.404.739 | € 1.668.772 |
| | | | | Eindtotaal investering | | € 19.380.173 | € 23.147.979 |

| | OPBRENGSTEN | Aantal | M2 GBO | Prijs per m2 | Prijs VON | Opbrengsten excl. BTW | Opbrengsten incl. BTW |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tweekapper | 14 | 158 m2 | 3.500 | € 553.000 | € 6.398.347 | € 7.742.000 |
| | Sociale Koop rijwoning | 17 | 125 m2 | 2.600 | € 325.000 | € 4.566.116 | € 5.525.000 |
| | Sociale Huur rijwoning | 17 | 90 m2 | 2.800 | € 252.000 | € 3.540.496 | € 4.284.000 |
| | Flexwonen 60 m2 | 10 | 50 m2 | 2.690 | € 134.500 | € 1.111.570 | € 1.345.000 |
| | Flexwonen 45 m2 | 12 | 38 m2 | 3.374 | € 126.525 | € 1.254.793 | € 1.518.300 |
| | Flexwonen 30 m2 | 18 | 25 m2 | 3.750 | € 93.750 | € 1.394.628 | € 1.687.500 |
| | Tiny Houses 4p | 8 | 42 m2 | 4.000 | € 166.667 | € 1.101.928 | € 1.333.333 |
| | Tiny Houses 3P | 8 | 33 m2 | 4.000 | € 133.333 | € 881.543 | € 1.066.667 |
| | Tiny Houses 2P | 6 | 25 m2 | 4.000 | € 100.000 | € 495.868 | € 600.000 |
| | | | Eindtotaal opbrengsten | | | € 20.745.289 | € 25.101.800 |
| | WINST / RISICO | | | 7% | | € 1.365.116 | € 1.953.821 |

© Rotteveel M4

# 4.1.5 Investeringsbegroting variant 4

investeringsbegroting

INVESTERINGS EN OPBRENGSTEN BEGROTING

2023_11 Zwaagdijk-West - Variant 4

RotteveelM4
BOUWMANAGEMENT EN VASTGOEDADVIES

| | | | |
|---|---|---|---|
| Opdrachtgever: | Provincie Noord-Holland | datum: | 19 april, 2023 |
| Fase: | Initiatief | wijziging: | 1 juni, 2023 |
| Steller: | FR | versie: | 1 |
| Controller: | BR | status: | concept |

| Uitgangspunten: | Bebouwing type | aantal | m2 BVO | m2 GBO | m2 BVO totaal | m2 GBO totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Variant 4 MA d.d. 17-04-2023 | Vrije kavels | 12 | 0 | 0 m2 | 6216 m2 | 5180 m2 |
| Bestemmingsplan Medemblik Dorpskernen IV | Sociale Koop rijwoning | 12 | 150 | 125 m2 | | |
| Enkelbestemming Agrarisch en Wonen, dubbelbestemming Archeologie 3 | Sociale Huur rijwoning | 17 | 108 | 90 m2 | | |
| Totaal 103 eenheden waaronder de vrije kavels | Flexwonen 60 m2 | 10 | 60 | 50 m2 | | |
| 112 parkeerplaatsen benodigd o.b.v. Nota Parkeernormen Gemeente Medemblik 2021 | Flexwonen 45 m2 | 12 | 45 | 38 m2 | | |
| Bouwkosten Flexwoningen o.b.v. refugee unit Nordic Homes Bouwbeurs 2023 | Flexwonen 30 m2 | 18 | 30 | 25 m2 | | |
| Bouwkosten Tiny Houses o.b.v. Bouwkostenkompas pag. 31 + info online | Tiny Houses 4p | 8 | 50 | 42 m2 | | |
| Bouwkosten overige bouw actuele prijzen | Tiny Houses 3P | 8 | 40 | 33 m2 | | |
| Opbrengsten o.b.v. Funda | Tiny Houses 2P | 6 | 30 | 25 m2 | | |
| | Kadastrale grootte | | 41000 m2 | | | |
| Nieuwe ontsluiting bij op/afrit Westfrisiaweg | Totaal | 103 | | | | |

| | Omschrijving | | Eenheid | Hoeveelheid | Prijs/eenheid | excl. BTW | incl. BTW |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | GRONDEXPLOITATIE | | | | | | |
| 0.1 | Waardering grond / pand / locatie | | m2 | 41.000 | € 52 | € 2.127.506 | € 2.127.506 |
| 0.2 | Erfpacht | | post | 1 | € - | € - | € - |
| 0.3 | Overdrachtsbelasting over aankoop | | % | 10,4% | | € 221.261 | € 221.261 |
| 0.4 | Notariskosten | | post | 1 | € 1.200 | € 1.200 | € 1.452 |
| 0.5 | Courtage | | % | 0,0% | € 2.127.506 | € - | € - |
| 0.6 | Gemaakte kosten tot nu toe | | post | 1 | € - | € - | € - |
| 0.7 | Onderzoek milieu (bodem / asbest / etc.) | Aanname | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.8 | Ruimtelijke procedures (bestemmingsplan / projectbesluit / etc.) | | | 1 | € 20.000 | € 20.000 | € 24.200 |
| 0.9 | Onderzoek archeologie | Aantoonbaar geen waarden aanwezig? | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.10 | Sanering gronden | Aanname | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 0.11 | Sloopkosten | n.v.t. | post | - | | € - | € - |
| 0.12 | Bouwrijp maken | | m2 | 30.000 | € 3 | € 90.000 | € 108.900 |
| 0.13 | Riolering | | post | 1 | € 30.000 | € 30.000 | € 36.300 |
| 0.14 | Kabels / leidingen (hoofdtracés) | | post | 1 | € 30.000 | € 30.000 | € 36.300 |
| 0.15 | Rente grond 1 jaar over posten 0.2 - 0.10 | | % | 0,0% | € 2.379.967 | € - | € - |
| 0.16 | Tijdelijke exploitatie | | post | - | € - | € - | € - |
| | | TOTAAL GRONDEXPLOITATIE | | | | € 2.534.967 | € 2.574.069 |
| 1 | BOUWKOSTEN | | | | | | |
| 1.1 | Vrije kavels | | m2/BVO | - | € - | € - | € - |
| 1.2 | Sociale Koop rijwoning | Referentie Bladstaat geindexeerd | m2/BVO | 1.800 | € 1.650 | € 2.970.000 | € 3.593.700 |
| 1.3 | Sociale Huur rijwoning | Referentie Bladstaat geindexeerd | m2/BVO | 1.836 | € 1.650 | € 3.029.400 | € 3.665.574 |
| 1.4 | Flexwonen 60 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 600 | € 1.500 | € 900.000 | € 1.089.000 |
| 1.5 | Flexwonen 45 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 540 | € 1.500 | € 810.000 | € 980.100 |
| 1.6 | Flexwonen 30 m2 | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 540 | € 1.500 | € 810.000 | € 980.100 |
| 1.7 | Tiny Houses 4p | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 400 | € 1.500 | € 600.000 | € 726.000 |
| 1.8 | Tiny Houses 3P | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 320 | € 1.500 | € 480.000 | € 580.800 |
| 1.9 | Tiny Houses 2P | Referentie "buitenland" | m2/BVO | 180 | € 1.500 | € 270.000 | € 326.700 |
| 1.10 | Verticaal transport (liften / roltrappen / trappen / etc.) | n.v.t. | stuks | - | € - | € - | € - |
| 1.11 | Brandveiligheidsmaatregelen (sprinkler / etc.) | | post | - | € - | € - | € - |
| 1.12 | Bovengrondse infra: parkeren en wegen | | m2 | - | € - | € - | € - |
| 1.13 | Nieuwe ontsluiting | Bouwkostenkompas pag. 85 | m1 | 120 | € 274 | € 32.880 | € 39.785 |
| 1.14 | Bovengrondse infra: geluidswal | Kostenraming geluidswal Gieten | m1 | 200 | € 1.950 | € 390.000 | € 471.900 |
| 1.15 | Ondergrondse infra | | m1 | 0 | € - | € - | € - |
| 1.16 | Woonrijp maken (parkeren, riolering, wegen) | | m2 | 4.400 | € 100 | € 440.000 | € 532.400 |
| 1.16a | Groen | | m2 | 17.804 | € 10 | € 178.040 | € 215.428 |
| 1.17 | Afkoop risicoregeling / prijsstijging aannemer over posten 1.1 - 1.10 | | % | 3,0% | € 10.732.280 | € 321.968 | € 389.582 |
| | | TOTAAL BOUWKOSTEN | | | | € 11.232.288 | € 13.591.069 |
| 2 | BIJKOMENDE KOSTEN | | | | | | |
| 2.1 | Leges omgevingsvergunning | Bouwleges gemeente Medemblik 2022 | % | 2,7% | € 9.869.400 | € 266.474 | € 266.474 |
| 2.2 | Metingen / meetcertificaat | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 2.4 | Aansluitkosten woningen | | stuks | 64 | € 2.500 | € 160.000 | € 193.600 |
| 2.6 | Reservering planschade | | post | 1 | € 20.000 | € 20.000 | € 24.200 |
| 2.7 | Splitsingskosten/notaris | | post | - | € - | € - | € - |
| 2.8 | Bijdrage SWK / Woningborg | In bouwkosten | post | - | € - | € - | € - |
| | | TOTAAL BIJKOMENDE KOSTEN | | | | € 451.474 | € 490.324 |
| 3 | ADVISEURS | | | | | | |
| 3.1a | Architekt regulier | | stuks | 29 | € 2.000 | € 58.000 | € 70.180 |
| 3.1b | Architekt flexwoningen | | stuks | 40 | € 500 | € 20.000 | € 24.200 |
| 3.2 | Werktekeningen | | post | 1 | € 50.000 | € 50.000 | € 60.500 |
| 3.3 | Constructeur | | stuks | 103 | € 500 | € 51.500 | € 62.315 |
| 3.4 | Sonderingen / funderingsadvies | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 3.5 | Installatietechniek | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.6 | Civieltechnisch / verkeerskundig | | post | 1 | € 15.000 | € 15.000 | € 18.150 |
| 3.7 | Brandveiligheid | | post | 1 | € 2.500 | € 2.500 | € 3.025 |
| 3.8 | Bouwfysica (EPC, akoestiek, daglicht, etc.) | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.9 | Omgeving (belendingen, metingen, trillingen, risicoanalyses, etc.) | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.10 | Juridisch / fiscaal / financieel | | post | 1 | € 5.000 | € 5.000 | € 6.050 |
| 3.11 | Diverse adviseurs | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 3.12 | Toezicht en directievoering tijdens de bouw | | post | - | € - | € - | € - |
| 3.13 | Verschotten gerekend over posten 3.1 - 3.10 | | % | 5,0% | € 232.000 | € 11.600 | € 14.036 |
| | | TOTAAL ADVISEURS | | | | € 243.600 | € 294.756 |
| 4 | COMMERCIËLE KOSTEN | | | | | | |
| 4.1 | Verkoopcourtage woningen (gerekend over verkoopprijzen VON) | | % | 1,1% | € 8.755.200 | € 187.182 | € 226.490 |
| 4.2 | Brochure / flyers / advertenties | | stuks | 46 | € 250 | € 11.500 | € 13.915 |
| 4.3 | Artist impressions / maquette | | post | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 4.4 | Marketing / websites / social media | | stuks | 1 | € 7.500 | € 7.500 | € 9.075 |
| 4.5 | Notaris (leveringsakte) | flex=1 levering, sociaal=1 levering | stuks | 48 | € 750 | € 36.000 | € 43.560 |
| | | | | | | € 249.682 | € 302.115 |
| | | | | Subtotaal investering | | € 14.712.011 | € 17.252.333 |
| 5 | OVERIGE KOSTEN | | | | | | |
| 5.1 | Post onvoorzien grondexploitatie (post 0) | | % | 1,0% | € 2.534.967 | € 25.350 | € 30.673 |
| 5.2 | Post onvoorzien overige kosten (post 1 tot en met 4) | | % | 3,0% | € 12.177.044 | € 365.311 | € 442.027 |
| 5.3 | Prijsstijgingen exclusief bouwkosten (post 0, post 2 tot en met 4) | | % | 5,0% | € 3.479.723 | € 173.986 | € 210.523 |
| 5.4 | Projectmanagement- /ontwikkelingskosten (post 0 tot en met 4) | | % | 3,5% | € 14.712.011 | € 514.920 | € 623.054 |
| 5.5 | Rente over bouwsom, 1 jaar na percentage verkocht: | 70% | % | 3,0% | € 10.732.280 | € 96.591 | € 96.591 |
| 5.6 | Rente overige kosten (post 2 tot en met 4) | | % | 1,0% | € 944.756 | € 9.448 | € 9.448 |
| | | OVERIGE KOSTEN | | | | € 1.185.606 | € 1.412.315 |
| | | | | Eindtotaal investering | | € 15.897.617 | € 18.664.648 |

| | OPBRENGSTEN | Aantal | M2 GBO | Prijs per m2 | Prijs VON | Opbrengsten excl. BTW | Opbrengsten incl. BTW |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vrije kavels | 12 | 476 m2 | 850 | € 404.600 | € 4.012.562 | € 4.855.200 |
| | Sociale Koop rijwoning | 12 | 125 m2 | 2.600 | € 325.000 | € 3.223.140 | € 3.900.000 |
| | Sociale Huur rijwoning | 17 | 90 m2 | 2.800 | € 252.000 | € 3.540.496 | € 4.284.000 |
| | Flexwonen 60 m2 | 10 | 50 m2 | 2.690 | € 134.500 | € 1.111.570 | € 1.345.000 |
| | Flexwonen 45 m2 | 12 | 38 m2 | 3.374 | € 126.525 | € 1.254.793 | € 1.518.300 |
| | Flexwonen 30 m2 | 18 | 25 m2 | 3.750 | € 93.750 | € 1.394.628 | € 1.687.500 |
| | Tiny Houses 4p | 8 | 42 m2 | 4.000 | € 166.667 | € 1.101.928 | € 1.333.333 |
| | Tiny Houses 3P | 8 | 33 m2 | 4.000 | € 133.333 | € 881.543 | € 1.066.667 |
| | Tiny Houses 2P | 6 | 25 m2 | 4.000 | € 100.000 | € 495.868 | € 600.000 |
| | | | Eindtotaal opbrengsten | | | € 17.016.529 | € 20.590.000 |
| | WINST / RISICO | | | 7% | | € 1.118.912 | € 1.925.352 |

© Rotteveel M4

## 4.2 Exploitatiebegroting

*Exploitatie Zwaagdijk-West, bebouwingsvoorstel flexwonen*

Uitgangspunten: €16,70 p/m2/mnd — 01-06-2023
4200 m2 Flexwonen totaal

| | | |
|---|---|---|
| Grondwaarde (inclusief afkoop erfpacht) | € - | |
| Overdrachtsbelasting | € - | 0% |
| Ontwikkeling/ transformatie kosten | € 8.911.008 | |
| BTW | € 1.871.312 | 21% / 6% |
| TOTAAL | € 10.782.320 | |
| Liquiditeitsreserve | € - | |
| TOTAAL | € 10.782.320 | |
| Vreemd vermogen | € - | 0% |
| Eigen vermogen | € 10.782.320 | 100% |

| | |
|---|---|
| Exploitatie index | 2,00% |
| Huurindex | 1,50% |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | woningen | | |
| Bruto Huur (jaar 1) | | € 841.680 | € 841.680 |
| | | € 841.680 | € 841.680 |

| Overige investering | Restant overige investering | | | | | | | | | | | | | | Restwaarde |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| € 884.368 | € 884.368 | € 872.577 | € 860.785 | € 848.994 | € 837.202 | € 825.411 | € 813.619 | € 801.827 | € 790.036 | € 778.244 | € 766.453 | € 754.661 | € 742.869 | € 731.078 | € 719.286 | € 707.495 |

| Woonunits | Restant investering woonunits | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| € 7.547.624 | € 7.547.624 | € 7.260.095 | € 6.972.567 | € 6.685.038 | € 6.397.510 | € 6.109.981 | € 5.822.453 | € 5.534.924 | € 5.247.396 | € 4.959.867 | € 4.672.339 | € 4.384.810 | € 4.097.281 | € 3.809.753 | € 3.522.224 | € 3.234.696 |

| | | Jaar 1 | > jaar 2 | Jaar 1 | Jaar 2 | Jaar 3 | Jaar 4 | Jaar 5 | Jaar 6 | Jaar 7 | Jaar 8 | Jaar 9 | Jaar 10 | Jaar 11 | Jaar 12 | Jaar 13 | Jaar 14 | Jaar 15 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Huur 15-jaarsoverzicht | | huurindex | huurindex | € 841.680 | € 854.305 | € 867.120 | € 880.127 | € 893.328 | € 906.728 | € 920.329 | € 934.134 | € 948.146 | € 962.368 | € 976.804 | € 991.456 | € 1.006.328 | € 1.021.423 | € 1.036.744 |
| Leegstandcorrectie | van jaarhuur | 5,00% | | € 42.084- | € 42.715- | € 43.356- | € 44.006- | € 44.666- | € 45.336- | € 46.016- | € 46.707- | € 47.407- | € 48.118- | € 48.840- | € 49.573- | € 50.316- | € 51.071- | € 259.186- |
| TOTALE OPBRENGSTEN | | | | € 799.596 | € 811.590 | € 823.764 | € 836.120 | € 848.662 | € 861.392 | € 874.313 | € 887.428 | € 900.739 | € 914.250 | € 927.964 | € 941.883 | € 956.012 | € 970.352 | € 777.558 |
| EXPLOITATIEKOSTEN | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Beheervergoeding | | 15,0% | expl index | € 119.939- | € 122.338- | € 124.785- | € 127.281- | € 129.826- | € 132.423- | € 135.071- | € 137.773- | € 140.528- | € 143.339- | € 146.205- | € 149.130- | € 152.112- | € 155.154- | € 158.257- |
| Eigenaarslasten | | | | € 52.542- | € 53.593- | € 54.665- | € 55.758- | € 56.873- | € 58.011- | € 59.171- | € 60.354- | € 61.561- | € 62.793- | € 64.048- | € 65.329- | € 66.636- | € 67.969- | € 69.328- |
| *Onroerende Zaak Belasting - EIGENAAR* | | *0,112%* | *inflatie* | *€ 18.791-* | *€ 19.167-* | *€ 19.550-* | *€ 19.941-* | *€ 20.340-* | *€ 20.747-* | *€ 21.161-* | *€ 21.585-* | *€ 22.016-* | *€ 22.457-* | *€ 22.906-* | *€ 23.364-* | *€ 23.831-* | *€ 24.308-* | *€ 24.794-* |
| *Verzekeringen (opstal)* | | *0,200%* | *inflatie* | *€ 18.900-* | *€ 19.278-* | *€ 19.664-* | *€ 20.057-* | *€ 20.458-* | *€ 20.867-* | *€ 21.284-* | *€ 21.710-* | *€ 22.144-* | *€ 22.587-* | *€ 23.039-* | *€ 23.500-* | *€ 23.970-* | *€ 24.449-* | *€ 24.938-* |
| *Waterschapslasten (WOZ waarde)* | | *0,0380%* | *inflatie* | *€ 6.434-* | *€ 6.563-* | *€ 6.694-* | *€ 6.828-* | *€ 6.965-* | *€ 7.104-* | *€ 7.246-* | *€ 7.391-* | *€ 7.539-* | *€ 7.690-* | *€ 7.843-* | *€ 8.000-* | *€ 8.160-* | *€ 8.324-* | *€ 8.490-* |
| *Diverse kosten (over exploitatiekosten)* | | *1,00%* | *inflatie* | *€ 8.417-* | *€ 8.585-* | *€ 8.757-* | *€ 8.932-* | *€ 9.111-* | *€ 9.293-* | *€ 9.479-* | *€ 9.668-* | *€ 9.862-* | *€ 10.059-* | *€ 10.260-* | *€ 10.465-* | *€ 10.675-* | *€ 10.888-* | *€ 11.106-* |
| Onderhoud | | 5,00% | index per jaar | € - | € 2.500- | € 5.000- | € 7.500- | € 7.875- | € 8.269- | € 8.682- | € 9.116- | € 9.572- | € 10.051- | € 10.553- | € 11.081- | € 11.635- | € 12.217- | € 12.828- |
| Afschrijving investering units | | | | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- | € 287.529- |
| Afschrijving overige kosten | | | | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- | € 11.792- |
| Pacht grond | | | | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - | € - |
| TOTALE EXPLOITATIEKOSTEN | | | | € 471.802- | € 477.751- | € 483.770- | € 489.859- | € 493.895- | € 498.022- | € 502.244- | € 506.563- | € 510.982- | € 515.502- | € 520.127- | € 524.860- | € 529.703- | € 534.660- | € 539.733- |
| EXPLOITATIE RESULTAAT (opbrengsten-kosten) | | | | € 327.794 | € 333.839 | € 339.994 | € 346.261 | € 354.768 | € 363.370 | € 372.068 | € 380.864 | € 389.757 | € 398.748 | € 407.837 | € 417.023 | € 426.308 | € 435.692 | € 237.825 | € 5.532.149 |
| EXPLOITATIE RENDEMENT (resultaat/resterende invest.) | | | | 3,89% | 4,10% | 4,34% | 4,60% | 4,90% | 5,24% | 5,61% | 6,01% | 6,46% | 6,95% | 7,50% | 8,11% | 8,81% | 9,59% | 5,61% | 6,11% |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Gerekend met 5% leegstand gedurende de jaar 1 t/m 14 | | | | € 4.312.928 | € 4.025.399 | € 3.737.871 | € 3.450.342 | € 3.162.814 | € 2.875.285 | € 2.587.757 | € 2.300.228 | € 2.012.700 | € 1.725.171 | € 1.437.643 | € 1.150.114 | € 862.586 | € 575.057 | € 287.529 |
| ** Gerekend met 25% leegstand in jaar 15 | | | | € 287.529- | | | | | | | | | | | | | | |
| *** Restwaarde 30% over woonunits na 15 jaar, € 3.234.696,- | | | | € 176.874 | € 165.082 | € 153.291 | € 141.499 | € 129.707 | € 117.916 | € 106.124 | € 94.333 | € 82.541 | € 70.749 | € 58.958 | € 47.166 | € 35.375 | € 23.583 | € 11.792 |
| | | | | € (11.792) | | | | | | | | | | | | | | |

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**
S. B. Fens
BEL/GND

Telefoonnummer +31235144335
fenss@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
13 JULI 2023

**Kenmerk**
1929411/2069067

**Uw kenmerk**
N.v.t.

**Betreft: Uitkomsten haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West en vervolg**

Geachte leden,

Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten van de Haalbaarheidsstudie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West d.d. 1 juni 2023 en stellen wij u voor om bij de eerstvolgende gelegenheid de mogelijke vervolgstappen met u te bespreken.

**Aanleiding haalbaarheidsonderzoek**
Met onze brief van 10 februari jl. met kenmerk 1805102/1979015 hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar onze eigen onroerende goederen en of deze een bijdrage kunnen leveren aan de tijdelijke huisvesting van statushouders en andere spoedzoekers. Het ging specifiek om de mogelijk kansrijke locaties in de gemeenten Haarlem, Hoorn en Medemblik. Met betrekking tot de voormalige agrarische bedrijfslocatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West, informeerden wij u toen over ons besluit tot het voortzetten van het haalbaarheidsonderzoek voor de bouw van flexwoningen op deze locatie. Wij namen dit besluit omdat nog niet alle benodigde informatie in beeld was gebracht. Daarom konden we nog geen weloverwogen besluit nemen over de geschiktheid van de locatie en een eventueel vervolg.

**Proces/werkwijze haalbaarheidsonderzoek**
Eind maart 2023 hebben wij opdracht verleend aan Rotteveel M4 voor het opstellen van een haalbaarheidsonderzoek. Deze partij is gespecialiseerd in bouwmanagement en vastgoedadvies en heeft ervaring met het realiseren en exploiteren van flexwoningen (via zusterbedrijf Flexwonen NH). Rotteveel M4 is gevraagd te onderzoeken of realisatie van flexwoningen voor in ieder geval spoedzoekers, waaronder statushouders, op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West haalbaar is. En zo ja, om in beeld te brengen wat

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

hiervoor nodig is op ruimtelijk, planologisch/juridisch, technisch en financieel vlak. Daarnaast hebben wij gevraagd om de sociaal-maatschappelijke impact in beeld te brengen van een dergelijke ontwikkeling.

Rotteveel M4 heeft tijdens het onderzoek op ambtelijk en bestuurlijk niveau gesproken met de gemeente Medemblik. Daarnaast hebben zij een gesprek gehad met de werkgroep BWH76/76A, die door de Dorpsraad Zwaagdijk-West is aangewezen als vertegenwoordiging van de bewoners van het dorp met betrekking tot dit dossier.

**Uitkomsten haalbaarheidsonderzoek**
Rotteveel M4 heeft op 1 juni jl. het eindrapport opgeleverd. Er is een verkenning uitgevoerd naar een ontwikkeling van 120 flexwoningen in 3 verschillende groottes voor een periode van maximaal 15 jaar. Daarnaast is via vier varianten een doorkijk gegeven naar mogelijkheden voor de langere termijn met permanente woningbouw. In deze varianten zijn wensen vanuit de gemeente Medemblik en de werkgroep BWH76/76A verwerkt, zoals een geluidswal, het doortrekken van het Meester Derrikspark, een nieuwe ontsluiting van het dorp aan de kant van de Westfrisiaweg en permanente woningbouw (met onder andere koopwoningen).

Geconcludeerd wordt dat een tijdelijke ontwikkeling met flexwoningen op de locatie technisch, juridisch en stedenbouwkundig haalbaar kan zijn. De financiële aspecten van de vijf scenario's zijn grotendeels in beeld gebracht. De sociaal-maatschappelijke impact van een dergelijke ontwikkeling, zowel op het dorp Zwaagdijk-West (230 huishoudens) als aangrenzende gemeenten, is aanzienlijk. Een groot deel van de voorzieningen is gelegen in Hoorn, waar de locatie naast gelegen is. Het rapport benoemt daarnaast enkele andere aspecten die in een vervolg nader onderzocht dienen te worden, zoals wat een nieuwe ontsluiting van het dorp aan de kant van de Westfrisiaweg doet met de verkeersveiligheid. Of welk gevolg een geluidswal heeft op de akoestiek/het geluid van de oprit naar de Westfrisiaweg.

**Vervolg na haalbaarheidsonderzoek**
Na bestudering van het rapport, zijn wij optimistisch over het realiseren van flexwoningen op deze locatie voor een periode van 15 jaar. Wij zien dit in eerste instantie als een kans om tegemoet te komen aan de urgente maatschappelijke vraag naar woningen voor mensen die door uitzonderlijke situaties per direct op zoek zijn naar een woning ('spoedzoekers'), waaronder statushouders.

Met de gemeente Medemblik hebben wij gesproken over de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek. Wij hebben gevraagd of zij samen met ons de realisatie van deze ontwikkeling wil oppakken, omdat wij het

belangrijk vinden dat overheden gezamenlijk optrekken in dit dossier. Het college van Medemblik heeft in reactie hierop echter aangegeven niet positief te staan tegenover een samenwerking met de provincie in dit dossier.

Wij betreuren dat het college niet mee wenst te werken aan de uitwerking van het haalbaarheidsonderzoek. Echter, de opgave is onverminderd groot, net als de kansrijkheid van deze locatie.

Met uw Staten spreken wij hierover graag verder, alvorens we vervolgstappen zetten.

Wij hebben hierover ook een brief gestuurd naar de inwoners van Zwaagdijk-West, de gemeente Medemblik (met een kopie aan de regiogemeenten Westfriesland en de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord) en de woningbouwcorporaties Het Grootslag en De Woonschakel.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage:
- Haalbaarheidsstudie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West d.d. 1 juni 2023

Provincie Noord-Holland

**Aan**
Flexwonen NH
**Kopie aan**

**Bijlagen:** 1 – Randvoorwaarden gemeente Medemblik

**Uw contactpersonen**
S.B. Fens & M. den Haak
BEL/GND & BEL/BS

fenss@noord-holland.nl
haakm@noord-holland.nl

**Betreft: Verkenning haalbaarheid realisatie flexwoningen Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West**

# Memo

13 februari 2023 

## Doel memo

In dit memo wordt de vraag naar het onderzoeken van de haalbaarheid van de realisatie van flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West geschetst. Daarnaast worden in dat kader diverse scenario's en aandachtspunten geschetst die verdere uitwerking behoeven.
Het doel van dit memo is om de vraag aan de Flexwonen NH te specifiëren, zodat de juiste basis bekend is voor uitwerking van de vraag.

## De vraag aan Flexwonen NH

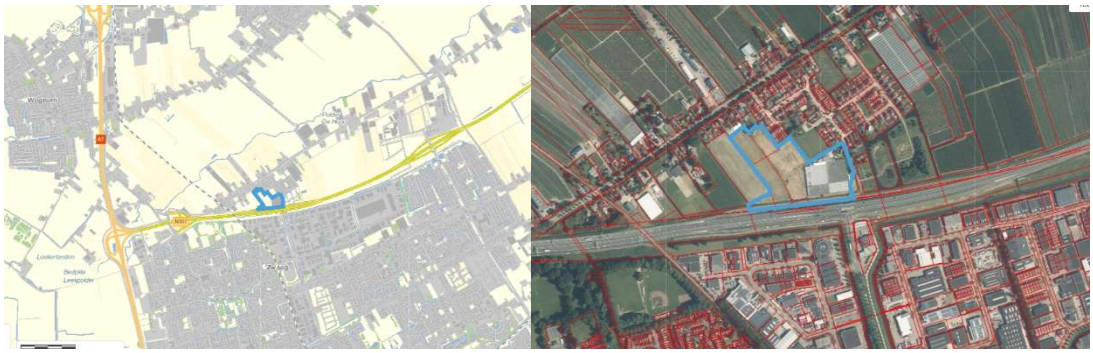
- Kunt u voor ons onderzoeken of realisatie van flexwoningen voor in ieder geval spoedzoekers [1](waaronder statushouders) op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West haalbaar is?
- En zo ja, kunt u in beeld brengen wat hiervoor nodig is op ruimtelijk, planologisch/juridisch, technisch, financieel vlak?

Wij zien in het onderzoek onder andere graag terug:

- Programmering: aantallen, grootte en soorten woningen, doelgroepen, looptijd huurcontracten, huurprijzen
- Stedenbouwkundig ontwerp
- Verwerking randvoorwaarden gemeente Medemblik
- Overige bijzonderheden en aandachtspunten

[1] Spoedzoekers zijn woningzoekenden die door een uitzonderlijke situatie per direct op zoek zijn naar onderdak.

## De locatie



De locatie Balkweiterhoek 76/76A is een voormalige agrarische bedrijfslocatie van ongeveer 40.000 m$^2$. De provincie Noord-Holland is eigenaar van de locatie. Het terrein bestaat uit een erf met een woning en omliggend grasland. Tot voor kort stond er een groot kassencomplex op het erf. De kassen waren aan het einde van hun levensduur en niet langer geschikt voor agrarisch gebruik. Adequaat beheer van kassen zonder gebruik is lastig en ook kostbaar. Door de schade die de afgelopen jaren aan de kassen is ontstaan, werd het mogelijk zelfs onveilig. Daarom zijn de kassen begin oktober gesloopt.

## Woningtekort en flexwoningen

De reden waarom de locatie Balkweiterhoek 76/76A nu in beeld is, is de hoge druk op de woningmarkt en asielzoekerscentra. De actuele druk op asielzoekerscentra komt grotendeels door de recente oorlogen in Afghanistan en Oekraïne, maar ook doordat mensen met een verblijfsvergunning (statushouders) niet voldoende doorstromen naar sociale huurwoningen. Rijk, provincie en gemeenten zetten zich in om een oplossing te bieden voor deze problematiek. Zo hebben gemeenten een wettelijke taakstelling om statushouders te huisvesten.
Een oplossing voor het urgente woningtekort is het bouwen van flexwoningen.

In september 2021 hebben Gedeputeerde Staten besloten om te onderzoeken of het provinciale onroerend goed ingezet kan worden om bij te dragen aan de verlichting van de asielcrisis. Er is gezocht naar eigendom dat groter is dan 1.000 m2, binnen 500 meter van een woonkern ligt en niet ligt binnen de beperkende contouren van het Bijzonder Provinciaal Landschap, Natuurnetwerk Nederland of Luchthavenindelingsbesluit. De locatie Balkweiterhoek 76/76 in Zwaagdijk-West kwam hierbij naar voren als mogelijk kansrijke locatie. In maart 2022 hebben Gedeputeerde Staten besloten om deze locatie verder verkennen voor de huisvesting van spoedzoekers, waaronder statushouders.

**Uitgangspunten voor tijdelijke huisvesting**

- Flexwoning: woning met een 'tijdelijk karakter' van de woning zelf, de bewoning of het gebruik van een locatie waarop de woning wordt geplaatst. Veelal modulair, dat wil zeggen schakelbaar en/of stapelbaar.
- Gebruik locatie: 'tijdelijk', in ieder geval 10-15 jaar.
- 100% huur, waarvan minimaal 50% sociaal.
- Grond blijft in beginsel in eigendom van provincie gedurende de tijdelijke exploitatie.

NB. Het is mogelijk dat op de locatie permanente woningbouwontwikkeling plaatsvindt in de toekomst, maar dat wordt nog niet onderzocht. Dit komt wellicht nog aan de orde, op een door provincie nader te bepalen moment.

Op dit moment is er geen subsidieregeling voor dekking onrendabele top meer vanuit RVO. Voor de Stimuleringsregeling Flex- en Transformatiewoningen is het plafond van 100 miljoen euro bereikt. De subsidieregelingen die op dit moment nog wel beschikbaar en mogelijk bruikbaar zijn, zijn te vinden op: Subsidieregelingen – Taskforce Versnelling Tijdelijke Huisvesting (realisatiehuisvesting.nl). Daarnaast is er een financiële herplaatsingsgarantie voor flexwoningen en wordt door het Rijk gewerkt aan een fysieke herplaatsingsgarantie.

**(Beoogde) rollen van betrokken partijen**

Nog nader te bepalen partij: ontwikkelaar, exploitant en beheerder van flexwoningen
Provincie: grondeigenaar (privaatrechtelijk), bevoegd gezag wettelijke taken op het gebied van provinciale planologische procedures en vergunningen
Gemeente: bevoegd gezag wettelijke taken m.b.t. gemeentelijke planologische procedures en vergunningen, maken van prestatieafspraken en verstrekken randvoorwaarden

**Aandachtspunten voor de ontwikkeling**

*Inhoudelijk*

- Maatschappelijk:
    - beschikbaarheid zorg
    - leefbaarheid en veiligheid
    - druk op onderwijs
    - beschikbaarheid voorzieningen
- Bereikbaarheid
    - ontsluiting per auto
    - openbaar vervoer

Procesmatig:

- communicatie met inwoners, buurgemeente Hoorn en evt. andere gemeenten West-Friesland

- bestuurlijke afstemming corporaties, gemeente Medemblik en provincie Noord-Holland
- welke procedures zijn nodig? Denk aan onderzoeken, vergunningstrajecten etc.

Overige vragen:

- Welke huurcontracten worden er afgegeven?
- Hoe wordt omgegaan met huurders bij het aflopen van het huurcontract?
- Kunnen woningzoekenden hun inschrijfduur behouden?
- Leefbaarheidsprojecten? Wijkbeheerder?
- Kan een tijdelijke ontwikkeling slim gecombineerd worden met permanente woningbouwontwikkeling?
- Op welke wijze kan de grond in gebruik worden gegeven en tegen welke redelijke prijs?

**Discussiepunten voor de uitwerking**

*Nieuwe ontsluitingsweg*:

De gemeente heeft de eis gesteld dat er bij de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk ook een nieuwe auto-ontsluiting direct naar de Westfrisiaweg moet worden gerealiseerd.

In geval van een tijdelijke woningbouwontwikkeling is een investering in een permanente nieuwe ontsluiting vanuit de projectontwikkeling onevenredig gezien het tijdelijke karakter van de ontwikkeling. Er zijn al jarenlang klachten over de onoverzichtelijke verkeerssituatie aan het einde van de Balkweiterhoek. Een ontsluiting van het dorp aan de kant van de Westfrisiaweg is gewenst en brengt voordeel voor een groot deel van het dorp. Het is de vraag of de kosten voor deze maatregel volledig op de ontwikkeling van een tijdelijke woonwijk moet drukken.

In dat geval is een tijdelijke ontsluiting aan de kant van Hoorn gedurende de bouwwerkzaamheden gewenst, indien mogelijk.

*Restwaarde flexwoningen en inrichting openbare ruimte*

Er zijn diverse mogelijkheden voor de woningen na afloop van de vergunning voor de woningen indien de exploitatietermijn nog doorloopt. Beschreven dient te worden welke mogelijkheden (en wensen) er zijn. Hierbij is het denkbaar dat de eigenaar van de woningen ze zelf verplaatst naar een andere locatie of dat de grondeigenaar de woningen afneemt. In ogenschouw dient te worden genomen dat er een beroep kan worden gedaan op garantieregelingen vanuit RVO (fysieke herplaatsing of financiële garantie).

## Minimaal uit te werken varianten

**Variant 1**

Flexwoningen met een levensduur van 15 jaar.
Na 15 jaar worden de woningen gesloopt.

Subvarianten: minimaal/maximaal aantal woningen

Voordelen:

- Relatief goedkopere woningen, dus lagere onrendabele top
- Geen fundering nodig, dus gemakkelijk te (ver)plaatsen en lagere grondkosten
- Ervaring met dit type tijdelijke woningen

Nadelen:

- Woningen zijn van mindere kwaliteit, dit kan een lager woongenot opleveren voor huurders.
- Dorpsbewoners hebben hier mogelijk grote weerstand tegen.
- Er moeten sloopkosten worden ingecalculeerd.

**Variant 2**

Flexwoningen met een levensduur van minimaal 30 jaar.

Subvarianten: minimaal/maximaal aantal woningen

Voordelen:

- Er kan gerekend worden met een langere exploitatietermijn, waardoor de financiële haalbaarheid groter wordt, en er zelfs een positief rendement uit kan komen.
- Woningen zullen technisch beter zijn, dus een hoger woongenot.
- Woningen zijn langer te gebruiken/exploiteren, dus duurzamer (zowel fysiek als in de oplossing van woningtekort)

Nadelen:

- Hogere bouw-/grondkosten, wel fundering nodig?
- Verplaatsing is technisch wellicht minder gemakkelijk en dus kostbaarder
- Na 15 jaar onzekerheid over de waarde, is nog weinig ervaring mee met de huidige typen
- Meer overlast voor omgeving tijdens bouwperiode in geval van fundering.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**
M. den Haak
BEL/BS

Telefoonnummer +31235144251
haakm@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

- 6 SEP. 2023

**Kenmerk**
1929411/2097939

**Uw kenmerk**
N.v.t.

**Betreft: Vervolg na haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West**

Geachte leden,

Met onze brief van 13 juli jl. met kenmerk 1929411/2069067 informeerden wij u over de uitkomsten van de Haalbaarheidsstudie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West d.d. 1 juni 2023. In deze brief schetsten wij de aanleiding voor het haalbaarheidsonderzoek, hoe het onderzoek tot stand is gekomen, wat de uitkomsten zijn van het onderzoek en dat wij hierover in gesprek zijn gegaan met het college van de gemeente Medemblik. Zij gaven op 11 juli jl., na kennis te hebben genomen van het uitgevoerde haalbaarheidsonderzoek, aan dat de gemeente Medemblik niet mee wil werken aan de ontwikkeling van tijdelijke huisvesting op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West. De bewonerswerkgroep Balkweiterhoek heeft in gesprekken met de provincie aangegeven ook geen voorstander te zijn van dit plan.

Het bespreken van het haalbaarheidsonderzoek en het vervolg is geagendeerd voor de commissie Ruimte op 11 september a.s. Met deze brief willen wij u informeren over ons idee voor het vervolg.

<u>In gesprek met de regio Westfriesland</u>
Er is nog altijd een groot tekort aan woningen, waaronder huurwoningen voor statushouders en andere spoedzoekers. De urgentie en complexiteit van de opgave vereisen samenwerking van de verschillende overheden.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De regio Westfriesland onderzoekt op dit moment zelf hoe ze nieuwe locaties in beeld kunnen brengen om aan hun opgave voor de huisvesting van statushouders en de opvang van asielzoekers en Oekraïners te voldoen. Het kan voor de regio interessant zijn om de locatie Balkweiterhoek in deze brede zoektocht mee te nemen, omdat wij denken dat deze locatie kansen biedt.

Wij gaan graag in gesprek met de gemeente Medemblik, de overige Westfriese gemeenten en inwoners over hoe zij aankijken tegen de mogelijkheden van de locatie Balkweiterhoek, in relatie tot het brede locatieonderzoek van de regio.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12792 |
| **Extern Zaak ID** | 2036950 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 8.a |
| **Titel** | Ruimte: Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening (B-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RE&E |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |
| Commissie Ruimte | 9 oktober 2023 |

**Toelichting**

Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te
consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer hoe invulling is gegeven aan deze motie.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

W.J. Ates-Janssens

BEL/REE

Telefoonnummer +31235143784

janssensw@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

14 JUNI 2023

**Kenmerk**

2036950/2036958

**Uw kenmerk**

**Betreft: afdoen motie 126-2022 Input boeren en tuinders bij Omgevingsverordening**

Geachte leden,

Met uw motie 126 "Input boeren en tuinders bij Omgevingsverordening" heeft u ons, het college van GS, verzocht om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren over mogelijke wijzigingen in de provinciale Omgevingsverordening.

Wij zien in deze motie een bevestiging van onze werkwijze om in processen over beleid en realisatie naast LTO ook andere agrarische organisaties te betrekken waaronder de agrarische collectieven, BIO-NH en NAJK (Nederlands Agrarisch Jongeren Kontakt), Caring Farmers en de KAVB (Koninklijke Algemeene Vereeniging voor Bloembollencultuur). Doelen die worden opgenomen in het PPLG zijn het vertrekpunt in de gebiedsprocessen. Wij consulteren zowel individuele ondernemers in het landelijk gebied als collectieven van ondernemers en uiteraard ook andere gebiedspartners. De inbreng wordt meegenomen in provinciaal beleid en de actualisatie van de Omgevingsverordening.

In Greenport Aalsmeer en Greenport NHN participeren naast LTO ook Glastuinbouw Nederland en is de bollensector vertegenwoordigd. Deze Greenports zijn betrokken geweest bij de actualisatie van artikelen over glastuinbouw in de Omgevingsverordening.

Het is onderdeel van de vaste werkwijze van het team Omgevingsverordening om na te vragen welke relevante stakeholders betrokken zijn, indien er vanuit de organisatie een voorstel wordt gedaan om nieuw of gewijzigd beleid in de Omgevingsverordening te verankeren.

Een actualisatie van de Omgevingsverordening wordt na een besluit in ons college formeel ter inzage gelegd, zodat iedereen een zienswijze kan indienen. De ingediende zienswijzen worden meegewogen in ons besluit over het eindconcept.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Vervolgens leggen wij de geactualiseerde Omgevingsverordening aan u ter vaststelling voor. Met deze werkwijze borgen wij een zorgvuldig proces.

Wij verzoeken u motie 126-2022 als afgedaan te beschouwen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

AANGENOMEN

M126/04-07-2022
punt 2

GROEN LINKS

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

Provinciale staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 4 juli 2022

Overwegende dat de Omgevingsverordening een vertaling is van de Omgevingsvisie, die tot stand is gekomen vanuit betrokkenheid aan de voorkant van veel en diverse partijen.

Verder overwegende dat die diverse betrokkenheid aan de voorkant ook teruggezien moet worden in nieuwe onderdelen die we nu aan de Omgevingsverordening toe gaan voegen.

Tevens overwegende dat bij de nu toe te voegen Waterverdringingsreeks die betrokkenheid vanuit de landbouw uitsluitend heeft bestaan uit LTO en dat ook bij besprekingen over waterkwaliteit het geval was.

Terwijl juist vanuit de landbouw ook andere ondernemersorganisaties bestaan, zoals Caring Farmers of Biohuis/Bionext, waarin landbouwondernemers verenigd zijn die in hun praktijk al verregaand aansluiten bij nieuw beleid van de provincie.

Ook overwegende dat bespreking van de Omgevingsverordening in commissies vaak over veel wijzigingen tegelijk gaat, waardoor het moeilijk is elke losse component voldoende aandacht te geven. Er moet dus voldoende comfort zijn dat echt divers is opgehaald.

Tenslotte overwegende dat input van meer diverse organisaties bij kan dragen aan meer integraal ruimtelijk provinciaal beleid, waarin beleid van verschillende sectoren op elkaar is afgestemd.

---

Verzoeken het college om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren als de provincie input zoekt voor wijzigingen die doorgevoerd gaan worden in de Omgevingsverordening.

en gaan over tot de orde van de dag.
Ondertekening,

Tessa van Wijnen
GroenLinks

Jaap Hollebeek
Partij voor de Dieren

Alphons Muurlink
PvdA

Statenlid Freeman – Rondvraag

Graag zou ik een vraag stellen over agendapunt 11.o (commissie Ruimte, 11 september as.). Er ligt een ingekomen stuk van de gemeente Oostzaan over de plaatsing van woonunits voor Oekraïense vluchtelingen aan de Twiskeweg. De commissie van PS heeft hierover een negatief advies gegeven. De vraag is nu op welke wijze de behandeling van deze hernieuwde aanvraag gaat plaatsvinden. Vragen GS opnieuw een advies aan de commissie Ruimte, of nemen GS eigenstandig een beslissing als bevoegd orgaan?

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
Mw. J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 023-514 5123
Jolanda.Dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

25 JULI 2023

**Kenmerk**
2070814/2082983

**Betreft: afschrift procesbrief gemeente Oostzaan**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over onze brief aan de gemeente Oostzaan waarin wij aangeven dat wij de brief, samen met de brief van de fracties van GroenLinks, D66 en Oostzaan Natuurlijk!, met onze inhoudelijke beoordeling na het zomerreces aan u zullen voorleggen.

Het college van B&W heeft naar aanleiding van uw negatieve advies in de Interimcommissie over de tijdelijke opvang voor Oekraïense vluchtelingen nadere informatie toegestuurd met de motivering waarom zij tot de locatiekeuze aan de Twiskeweg zijn gekomen. Aansluitend hierop hebben wij een schriftelijke reactie ontvangen van de fracties van GroenLinks, D66 en Oostzaan Natuurlijk!.

Wij zullen deze brieven inhoudelijk beoordelen en u na het zomerreces hierover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
J. Olthof

3 bijlage(n)
- Brief GS aan de gemeente Oostzaan
- Brief met aanvullende informatie van de gemeente Oostzaan
- Brief fracties GroenLinks, D66 en Oostzaan Natuurlijk!

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Oostzaan
Postbus 20
1530 AA Wormer

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

J. Dam

BEL/RO

Telefoonnummer +31235145123

Jolanda.dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

25 JULI 2023

**Kenmerk**

1895542/2081090

**Uw kenmerk**

**Betreft: Woonunits Oekraïners in Het Twiske**

Geacht college,

Op 10 juli hebben wij uw brief van 4 juli 2023 ontvangen met meer uitgebreide informatie over het proces dat u hebt doorlopen, om tot een locatiekeuze te komen voor het plaatsen van tijdelijke woonunits voor de opvang van Oekraïners. Aansluitend op uw brief hebben de fracties van GroenLinks, D66 en Oostzaan Natuurlijk! op 12 juli 2023 schriftelijk hun visie op de locatiekeuze gegeven.

Wij zullen deze informatie na het zomerreces voorleggen aan de PS-commissie, zo mogelijk samen met onze inhoudelijke beoordeling of ontheffing van de instructieregels van de Omgevingsverordening NH2020 voor wat betreft het Natuurnetwerk Nederland kan worden verleend. Welke informatie wij hier nog voor nodig hebben, zal ambtelijk worden afgestemd.

Wij vertrouwen erop u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
J. Olthof

Deze beslissing is namens Gedeputeerde Staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

Kopie aan Provinciale Staten

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Gemeente Oostzaan

INGEKOMEN 10 JULI 2023

Gemeentehuis
Bezoekadres Kerkbuurt 4, 1511 BD Oostzaan
Postadres Postbus 20, 1530 AA Wormer
Telefoon 075 651 2100
Fax 075 651 2244
E-mail antwoord@oostzaan.nl
Internet www.oostzaan.nl

Aan de leden van Provinciale en Gedeputeerde
Staten van Noord Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
(Via: post@noord-holland.nl)

Uw kenmerk / Uw brief

Ons kenmerk

Datum 4 juli 2023
Behandelend ambtenaar H. Smits
Afdeling Ruimte

Onderwerp Woonunits voor Oekrainers in Het Twiske

Geachte leden van Provinciale en Gedeputeerde Staten,

Tot onze spijt hebben wij kennisgenomen van het negatief advies van de commissie van Provinciale Staten om de gemeente Oostzaan geen ontheffing te verlenen om gedurende maximaal 10 jaar 21 tijdelijke woningen voor Oekraïense vluchtelingen te mogen plaatsen op het voormalige voetbalveld aan de Twiskeweg te Oostzaan.

Wij realiseren ons dat wij u in ons verzoek tot ontheffing mogelijk onvoldoende hebben meegenomen in de criteria die wij hebben gehanteerd in onze zoektocht naar een beschikbare en ook snel geschikt te maken locatie. Hierin willen wij u met deze brief graag in meenemen.

Allereerst benadrukken wij dat de provincie van een gemeente mag verwachten dat zij zeer terughoudend is met het plannen van bouwactiviteiten in Bijzonder Provinciaal Landschap en Natura2000 gebied. Het is de verantwoordelijkheid van een gemeente om voor een goede ruimtelijke afweging te zorgen, tussen zowel de belangen van de natuur als die van mensen. Wij zijn er dan ook ten volle van overtuigd dat we dat voor deze locatie uiterst zorgvuldig hebben gedaan. Dit willen graag in deze brief nog eens uiteenzetten.

Voor wij dit doen willen wij benadrukken dat ons verzoek voortvloeit uit een rijksopgave. Een rijksopgave die ons verplicht om een goede en menswaardige huisvesting te organiseren na een te lange periode van crisisopvang voor deze doelgroep. Er moet nu zo snel als mogelijk een normale huisvesting voor deze doelgroep gerealiseerd worden en dat kan in Oostzaan alleen op deze beoogde locatie.

Met deze brief willen we u nogmaals en meer uitgebreid informeren over het proces dat wij hebben doorlopen om tot een locatiekeuze voor het plaatsen van deze 21 tijdelijke woningen te komen. Zo ook over onze afweging om voor de onderhavige locatie te kiezen in plaats van die voor het Zuideinde/'t Skoon, waar wij eerder ontheffing voor hebben gekregen. Dit met de verwachting dat wij u kunnen overtuigen dat wij op een juiste en gedegen manier tot een goede ruimtelijke afweging met betrekking tot de onderhavige locatie zijn gekomen en dat het nu voorliggende negatief advies alsnog kan worden veranderd in een positief advies aan gedeputeerde staten. Wij zouden het toejuichen als wij, samen met u, voor de Oekraïense vluchtelingen, die nu al bijna 1 jaar

op een kamer zitten in het Van De Valk Hotel in Oostzaan, op de kortst mogelijke termijn deze huisvesting op de door ons beoogde locatie kunnen realiseren.

**Onze zoektocht naar een geschikte locatie.**
De gemeente Oostzaan heeft zelf weinig eigen grond die op de korte termijn beschikbaar dan wel geschikt is voor het snel kunnen plaatsen van deze 21 tijdelijke woningen. In onze zoektocht naar geschikte locaties om deze 21 tijdelijke woningen voor Oekraïense vluchtelingen te kunnen plaatsen hebben we de volgende procedure gevolgd.
Eerst hebben we, om tot een goede ruimtelijke afweging te kunnen komen, een longlist van alle vrije locaties die er in Oostzaan zijn samen gesteld. Al deze locaties zijn beoordeeld op de criteria beschikbaarheid, geschikt te maken, snelheid, afstand tot voorzieningen en openbaar vervoer en financiën.
Op basis hiervan zijn we tot een short list van slechts twee locaties gekomen die aan deze criteria zouden kunnen voldoen: Zuideinde/'t Skoon en de onderhavige locatie. Aangezien beide locaties of het predicaat Bijzonder Provinciaal Landschap of Natura2000 hebben, hebben we voor beide locaties ontheffing van de provincie nodig.

De locatie Zuideinde/'t Skoon (eigendom van een ontwikkelaar) gelegen in Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) waarvoor eerder ontheffing is aangevraagd en gekregen, bleek bij nader onderzoek vanwege de zeer slappe bodemgesteldheid niet binnen 1 jaar geschikt te maken voor het plaatsen van deze tijdelijke woningen. Daarnaast is ook nog niet duidelijk welke invloed het bouwrijp maken van deze locatie zal hebben op de waterkwaliteit, de effecten op enkele woningen aan het Zuideinde en de hoogte van de daarmee verbonden kosten die dit met zich zal meebrengen. Hiervan is inmiddels ingeschat dat deze substantieel meer zullen zijn dan eerder ingeschat.
Verder is er op dit moment geen grond in de gemeente die niet behoord tot het Bijzonder Provinciaal Landschap (vrijwel allemaal agrarische gronden) dan wel Natura 2000/NNN gebieden.

De enige locatie die nu nog resteert, die voldoet aan de gestelde criteria en redelijk snel geschikt te maken is als bouwlocatie voor deze 21 tijdelijke woningen voor maximaal 10 jaar, is het voormalige voetbalveld aan de Twiskeweg. Deze locatie ligt net binnen het vastgestelde natuur- en recreatiegebied Twiske-Waterland maar is ingesloten tussen 2 aanzienlijke bouwmassa's.

Uit het flora en Fauna onderzoek dat we hebben laten uitvoeren, is gebleken dat het plaatsen van de 21 tijdelijke woningen weinig tot geen invloed zal hebben op de natuurwaarde van dit gebied. Alleen het grasland, dat extensief wordt gemaaid door het recreatieschap, zal worden gebruikt voor het plaatsen van de woningen waarbij de bomen die het grasland inmiddels omzomen ongemoeid blijven en de ondergrond niet geroerd zal worden. Hierdoor is deze locatie na 10 jaar, of zoveel eerder als dat de opvang niet meer nodig is, weer snel terug te brengen in de huidige staat.

**Impact op de natuur indien we ontheffing krijgen om de tijdelijke woningen wel te mogen plaatsen op dit voormalige voetbalveld**.
Voor wat betreft het aspect behoud van natuurwaarde, zoals in uw commissiebehandeling door meerdere fracties aan de orde is gesteld, merken wij het volgende op:
Medewerking van Staatsbosbeheer en het Recreatieschap Twiske-Waterland was essentieel omdat de één eigenaar is van de beoogde locatie en de ander pachter.

Met het recreatieschap hebben we afspraken kunnen maken over de voorwaarden van het gebruik van de locatie alsmede een huurovereenkomst voor dit gebruik overeen zijn gekomen van €15.000 per jaar. Gedurende 10 jaar betekent dit een extra inkomstenbron van €150.000 die het recreatieschap extra kan inzetten voor het natuurbehoud en de natuurontwikkeling binnen Twiske-Waterland.

Het uitgevoerde Flora en Fauna onderzoek heeft duidelijk uitgewezen dat er geen bijzondere planten- en diersoorten door het plaatsen van deze tijdelijke woningen worden bedreigd of belemmerd. Het grasland op zich heeft volgens dit onderzoek slechts een beperkte natuurwaarde. Daarnaast is er in overleg met het Recreatieschap gezocht naar een compensatiegebied in het kader van NNN. Het aangeboden compensatiegebied is weliswaar niet 1 op 1 vergelijkbaar met de onderhavige locatie maar heeft volgens ons ecologisch onderzoeksbureau een veel hogere natuurwaarde dan de onderhavige locatie. (Zie de bijlage bij deze brief)

Een uitgevoerd bodemsonderingsonderzoek laat zien dat de eerste meter een zandlaag betreft met daaronder een veenlaag van Ongeveer 5 meter en daaronder weer een samenstelling van klei, zand en kiezel. De zandlaag is al tientallen jaren geleden aangebracht om de locatie geschikt te maken als sportveld.

Bij het bouwrijp maken van de locatie zal de ondergrond niet geroerd worden en worden er ook geen heipalen geslagen of geboord. De grond wordt beschermd opgehoogd met 40 tot 50 cm zand waarop stelconplaten worden gelegd waarop de prefab woningen worden geplaatst. In deze zandlaag worden alle kabels en leidingen aangebracht. De verlichting voor deze locatie zal indirect zijn en weinig tot geen uitstraling op de omgeving hebben. Door op deze manier deze locatie voor maximaal 10 jaar bouwrijp te maken, kan er na deze periode de grond snel en gemakkelijk weer in de oorspronkelijke staat worden hersteld.

**Conclusie**
Uit het door ons uitgevoerde flora en fauna onderzoek en het daarop uitgebrachte salderingsplan NNN Noorderlaaik 1 te Oostzaan is komen vast te staan dat:

1. De geplande inrichting van het terrein met tijdelijke prefab woningen voor Oekraïense vluchtelingen weinig tot geen invloed heeft op de huidige natuurwaarde van het gebied en;
2. Het aangeboden compensatiegebied in het kader van NNN een veel betere natuurwaarde heeft.

Wij zijn derhalve van mening dat wij met deze locatiekeuze een goede ruimtelijke afweging hebben gemaakt, waarbij de belangen van natuurbehoud en het maatschappelijk effect voor deze Oekraïners, die al zo veel hebben meegemaakt, in meer dan voldoende mate zijn meegenomen. In het besluitvormingsproces dat we hiervoor doorlopen hebben, heeft het college de gemeenteraad en alle inwoners meegenomen m.b.t. hun plannen en afwegingen ten aanzien van deze locatie.

Wij vertrouwen erop dat wij u met deze toelichting alsnog weten te overtuigen dat wij een gedegen afweging in het kader van de ladder van stedelijke verduurzaming hebben gemaakt. Dat wij ook meer dan voldoende oog hebben voor de natuur en natuurbehoud in het kader van de WNB en NNN. Maar wij ook geen andere locatie binnen onze gemeente beschikbaar hebben die op korte termijn geschikt is voor het plaatsen van deze tijdelijke woningen voor Oekraïense vluchtelingen.

Wij hopen dan ook dat u alsnog uw medewerking hieraan wilt verlenen door ons de gevraagde ontheffing te verlenen.

Voor eventuele vragen dan wel toelichting zijn wij natuurlijk te allen tijde bereid.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Oostzaan,
De secretaris de burgemeester

D. van Huizen M. D. Polak

Bijlage(n): Salderingsplan NNN Noordelijk 1 te Oostzaan

# SALDERINGSPLAN NNN NOORDERLAAIK 1 TE OOSTZAAN

*Salderingsplan Natuurnetwerk Nederland*



Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V
Leimuiden, 18-6-2023

# VERANTWOORDING

| | |
|---|---|
| Opdrachtgever: | Over-Gemeenten |
| Contactpersoon: | Dhr. H. Smits |
| Adres: | Postbus 20 |
| | 1530 AA Wormer |
| Tel: | 075 6512242 |
| E-mail: | harry.smits@over-gemeenten.nl |

| | |
|---|---|
| Uitvoering: | Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. |
| Adres: | Waaier 72 |
| | 2451 VW Leimuiden |
| Tel: | 0172 576072 |
| E-mail: | algemeen@eco-logisch.com |
| Projectleider: | ing. S. van Lieshout, |
| Auteur: | ing. J.C.H. den Hollander |
| Kwaliteitscontrole: | ing. S. van Lieshout |
| Projectcode: | OGEC2301 |
| Status: | Definitief |
| Datum: | 18-6-2023 |

Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. is aangesloten bij brancheorganisatie Netwerk Groene Bureaus.

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. is ISO 9001:2015 gecertificeerd.

Adviesbureau E.C.O Logisch B.V. is aangesloten op de Nationale Databank Flora en Fauna en heeft daarmee toegang tot de meest volledige natuurgegevens in Nederland.

# INHOUDSOPGAVE


**1 Inleiding ..... 4**
1.1 Aanleiding en doel ..... 4
1.2 Natuurbeschermingswetgeving ..... 4
1.2.1 Gebiedsbescherming ..... 4
1.2.2 Soortbescherming ..... 4

**2 Projectgebied en ontwikkelingen ..... 6**
2.1 Projectgebied ..... 6
2.2 Ontwikkelingen ..... 7

**3 Natuurnetwerk Nederland (NNN) ..... 8**
3.1 Oppervlakteverlies ..... 8
3.2 Samenhang en wezenlijke waarden en kenmerken ..... 10
3.2.1 Projectgebied NNN ..... 10
3.2.2 Salderingsgebied NNN ..... 11
3.3 Salderingsbeoordeling ..... 13
3.4 Conclusie ..... 13

# 1 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING EN DOEL

De initiatiefnemer is voornemens 21 tijdelijke woningen te realiseren op het grasveld direct ten westen gelegen aan de Noorderlaaik 1 te Oostzaan. Deze ingreep wordt gezien als een ruimtelijke ontwikkeling. De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling dient er voor zorg te dragen dat de Wet natuurbescherming niet wordt overtreden.

In 2023 is door Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. verkennend natuuronderzoek uitgevoerd middels een quickscan Wet natuurbescherming[1]. Uit de quickscan is gebleken dat in het projectgebied mogelijk algemene amfibieën, broedvogels en zoogdieren kunnen voorkomen. Overige beschermde soorten worden door het ontbreken van geschikt habitat niet verwacht voor te komen in het projectgebied.

Het projectgebied is gelegen in het NNN-gebied het Twiske. De plaatsing van de tijdelijke woonunits en de realisatie van verharde parkeerplaatsen in het projectgebied hebben gevolgen voor het oppervlak van het NNN-gebied. Om dit oppervlak te salderen dienen er maatregelen te worden genomen om de natuurwaarden rond het projectgebied NNN te verhogen. Hiervoor is in opdracht van Over-Gemeenten dit salderingsplan opgesteld.

## 1.2 NATUURBESCHERMINGSWETGEVING

De Wet natuurbescherming beslaat soortbescherming, gebiedsbescherming en in specifieke gevallen de bescherming van houtopstanden. Daarnaast is gebiedsbescherming in Nederland geregeld via beleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Voor wat betreft de soortbescherming in de Wet natuurbescherming zijn er verschillende beschermingsregimes. Het gaat om soorten die op basis van Europese wetgeving beschermd zijn vanuit Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn en soorten die nationaal als beschermde soort zijn aangewezen. Middels een provinciale verordening kunnen deze nationaal beschermde soorten worden vrijgesteld van de verbodsbepalingen uit de wet. De vrijgestelde soorten kunnen verschillen per provincie.

### 1.2.1 GEBIEDSBESCHERMING

**Natura 2000-gebieden**

Het is conform artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

**Natuurnetwerk Nederland (NNN)**

De regels omtrent NNN-gebieden zijn door het Rijk en de provincies met elkaar afgesproken. De afspraken zijn vastgelegd in het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' en zijn uitgewerkt in de provinciale verordeningen. Het ruimtelijke beleid voor de NNN is gericht op behoud en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. In het NNN geldt daarom het 'nee, tenzij'-regime. Of een ingreep mag worden uitgevoerd in de NNN, hangt naast de instandhouding van de omvang van het NNN, in eerste instantie af van de mate van aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied.

### 1.2.2 SOORTBESCHERMING

**Zorgplicht**

De zorgplicht is opgenomen in artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming.

**Artikel 1.11 Wnb (zorgplicht)**

1. Eenieder neemt voldoende zorg in acht voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.
2. De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in elk geval in dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten.

[1] Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. (2023). *Quickscan Wet natuurbescherming Noorderlaaik 1 te Oostzaan* (Projectcode: OGNA2202). 19 januari 2023.

a. dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel,
b. indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevergd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of;
c. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op handelen of nalaten in overeenstemming met het bij of krachtens deze wet of de Visserijwet 1963 bepaalde.

**Europees beschermde soorten - Vogels**
De verbodsbepalingen voor wat betreft vogels zijn opgenomen in artikel 3.1 van de Wet natuurbescherming.

**Artikel 3.1 Wnb.**
1. Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen.
2. Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.
3. Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben.
4. Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen.
5. Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

**Europees beschermde soorten - Overige soortgroepen**
De verbodsbepalingen voor wat betreft Europees beschermde soorten zijn opgenomen in artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming.

**Artikel 3.5 Wnb.**
1. Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.
2. Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.
3. Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.
4. Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.
5. Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

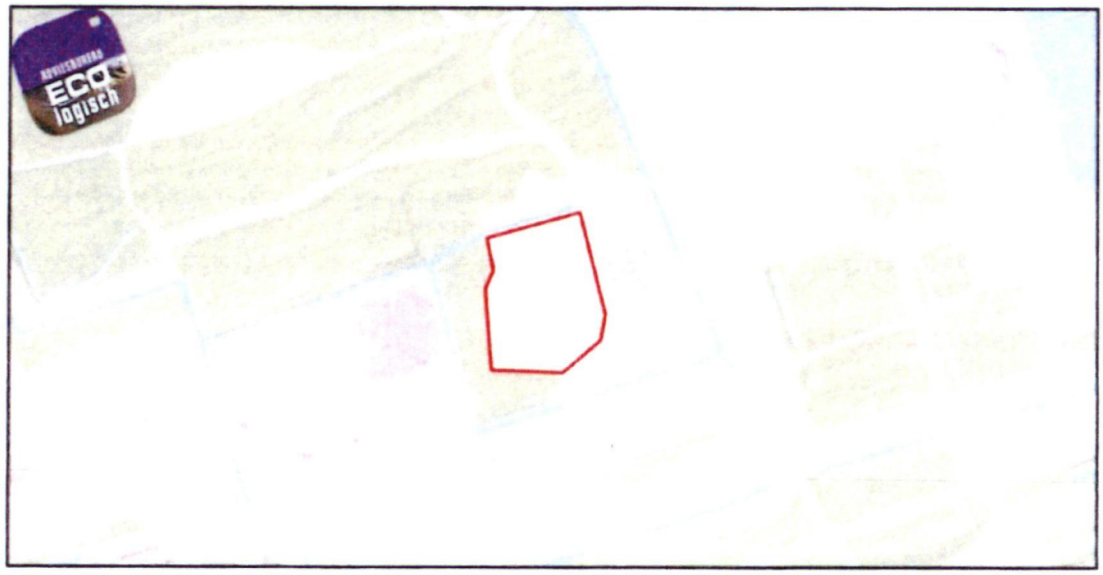
**Nationaal beschermde soorten**
De verbodsbepalingen voor wat betreft nationaal beschermde soorten zijn opgenomen in artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming.

**Artikel 3.10 Wnb.**
1. Onverminderd artikel 3.5, eerste, vierde en vijfde lid, is het verboden:
a. in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen;
b. de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen, of;
c. vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

# 2 PROJECTGEBIED EN ONTWIKKELINGEN

## 2.1 PROJECTGEBIED

Het projectgebied is gelegen in de gemeente Oostzaan in kilometerhok: X: 120 / Y: 495 (Rijksdriehoekscoördinaten). Afbeelding 1 geeft de globale ligging van het projectgebied weer.



**Afbeelding 1: Ligging projectgebied**

Het projectgebied bestaat uit een extensief beheerd grasveld direct ten westen gelegen aan de Noorderlaaik 1 te Oostzaan (afbeelding 2 & 3). Het projectgebied wordt in de huidige situatie onder andere gebruikt als sportveld. In de toekomstige situatie wordt circa de helft van het ingetekende projectgebied in gebruik genomen. Langs de zuid- en westzijde van het projectgebied is een bomenrij aanwezig. Ten oosten van het projectgebied is het kantoor van Recreatieschap Het Twiske aanwezig, een gebouw van één bouwlaag hoog en een onderhoudsschuur. Ten zuiden hiervan is er een verhard parkeerterrein aanwezig.



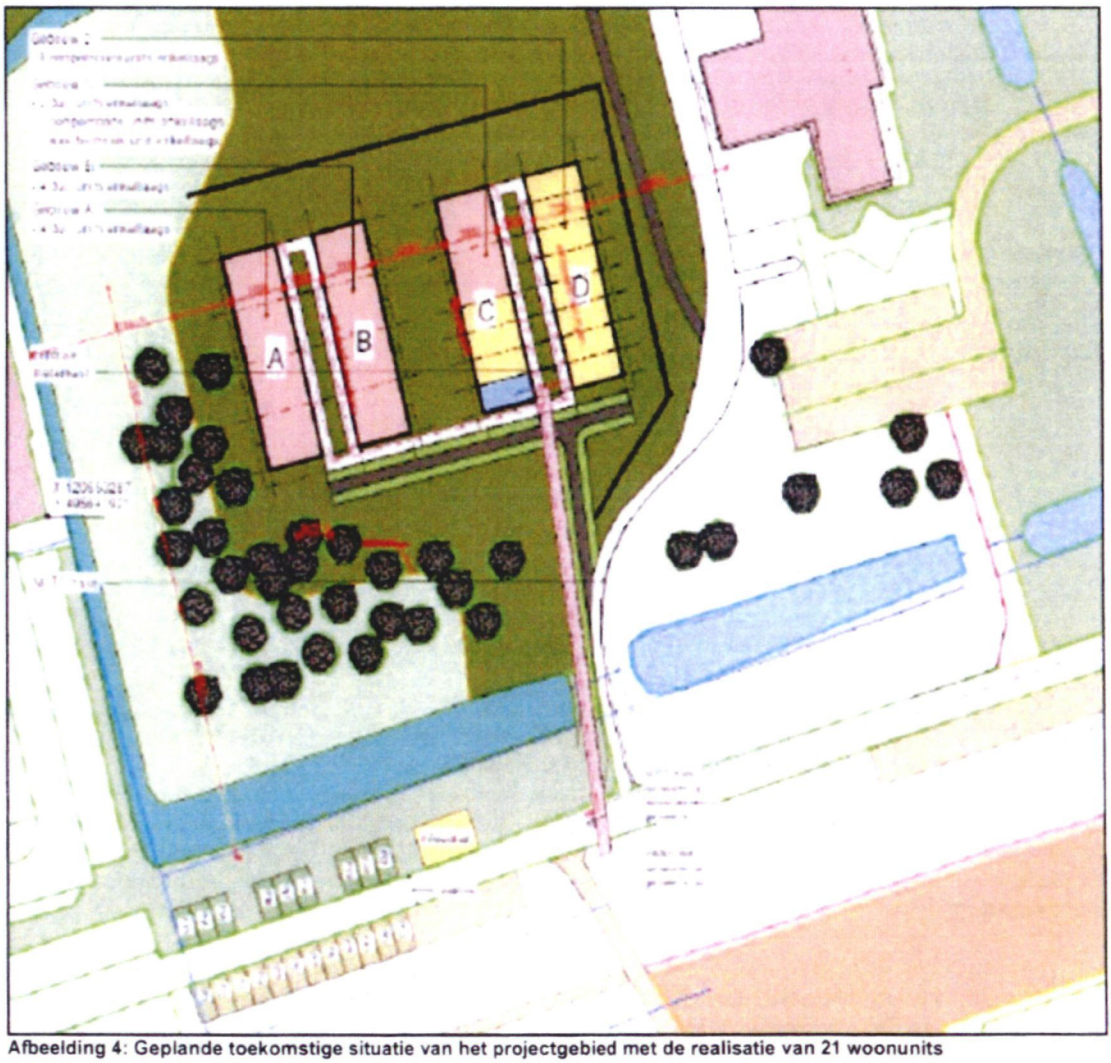
**Afbeelding 2: Impressie projectgebied foto 1**



**Afbeelding 3: Impressie projectgebied foto 2**

## 2.2 ONTWIKKELINGEN

De initiatiefnemer is voornemens 21 tijdelijke verblijfslocaties te realiseren op het grasveld direct ten westen gelegen aan de Noorderlaaik 1 te Oostzaan (afbeelding 4). De 21 woonunits betreffen 11 wooneenheden voor 1 en 2 persoonshuishoudens en 10 wooneenheden voor 3 en 4 persoons huishoudens. Naast de realisatie van de woonunits dient er rekening te worden gehouden met de realisatie van een splitlevel / grind parkeerterrein.




**Afbeelding 4: Geplande toekomstige situatie van het projectgebied met de realisatie van 21 woonunits**

# 3 NATUURNETWERK NEDERLAND (NNN)

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het NNN-gebied het Twiske (afbeelding 5). Het NNN-gebied waar het projectgebied deel van uitmaakt heeft een oppervlakte van circa 600 hectare. Vermindering van het oppervlak in het NNN is in geen enkel geval toegestaan. De plaatsing van de tijdelijke woonunits heeft een effect op een gedeelte van het NNN met een totaal oppervlakte van 1.000 m² dat verhard zal worden. Naar dit gebied wordt verwezen als 'projectgebied NNN'.

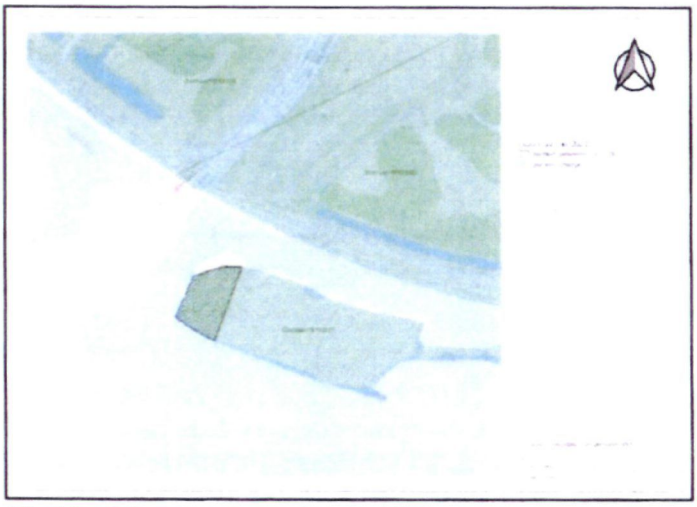



**Afbeelding 5: Projectgebied ten opzichte van het NNN (maps.amsterdam.nl)**

Tijdens de geplande ontwikkelingen gaat er oppervlakte van het NNN verloren. Voor de realisatie van de geplande ontwikkelingen zullen er woonunits worden geplaatst en worden er splitlevel / grind parkeerplaatsen gerealiseerd. In de nieuwe situatie zal 750 m² aan verhard oppervlak worden toegevoegd wat inclusief de aanleg van paden oploopt tot 1.000 m².

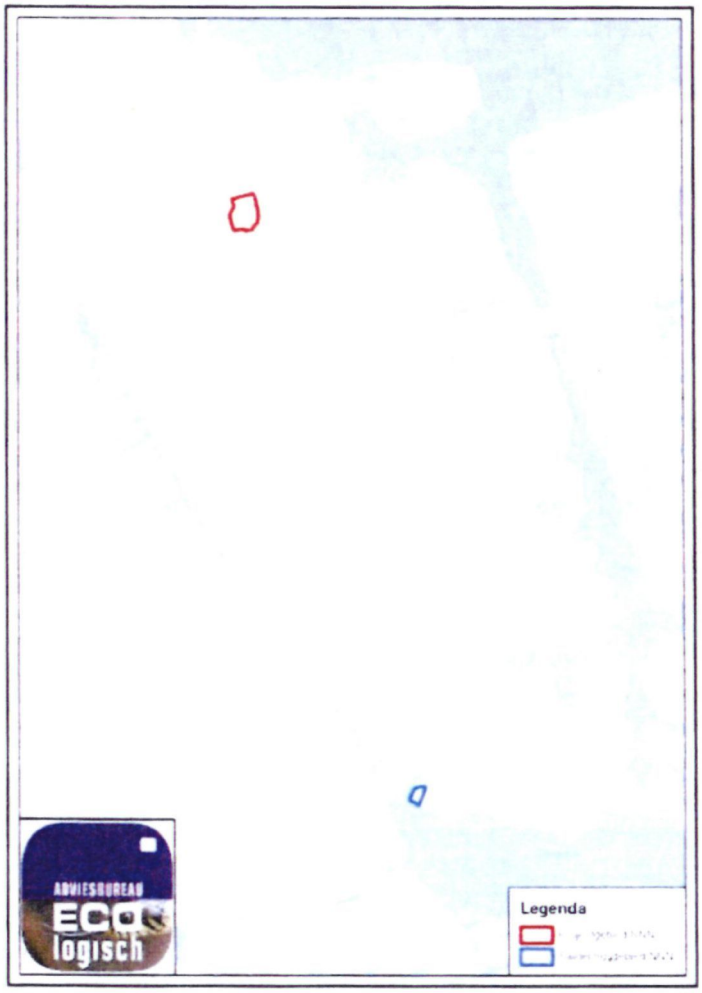
## 3.1 OPPERVLAKTEVERLIES

Om het verlies aan oppervlakte door verharding te compenseren is het voornemen om in de nabije omgeving een gebied te salderen tot NNN. Gekozen is voor het betreffende gebied dat te zien is in afbeelding 6. Naar dit gebied wordt verwezen als 'salderingsgebied NNN'.



**Afbeelding 6: Locatie compensatiegebied NNN**

Het salderingsgebied NNN is gelegen aan de zuidelijke rand van Het Twiske, op ongeveer 1,5 kilometer ten zuiden van het projectgebied NNN. Het salderingsgebied NNN betreft de westelijke punt van een eiland gelegen in de Zuidwestplas. De exacte locaties zijn in afbeelding 7 op kaart weergegeven.




**Afbeelding 7: Locatie projectgebied NNN en salderingsgebied NNN**

Het totale oppervlak van het projectgebied dat verhard zal worden in het huidige NNN bevat 1.000 m². Het voorgestelde ruilgebied (salderingsgebied) behoort nog niet tot het NNN en betreft een oppervlak van gelijke grootte. Door het voorgestelde ruilgebied om te vormen tot NNN wordt het deel van het NNN dat wordt verhard een-op-een gecompenseerd in oppervlak.

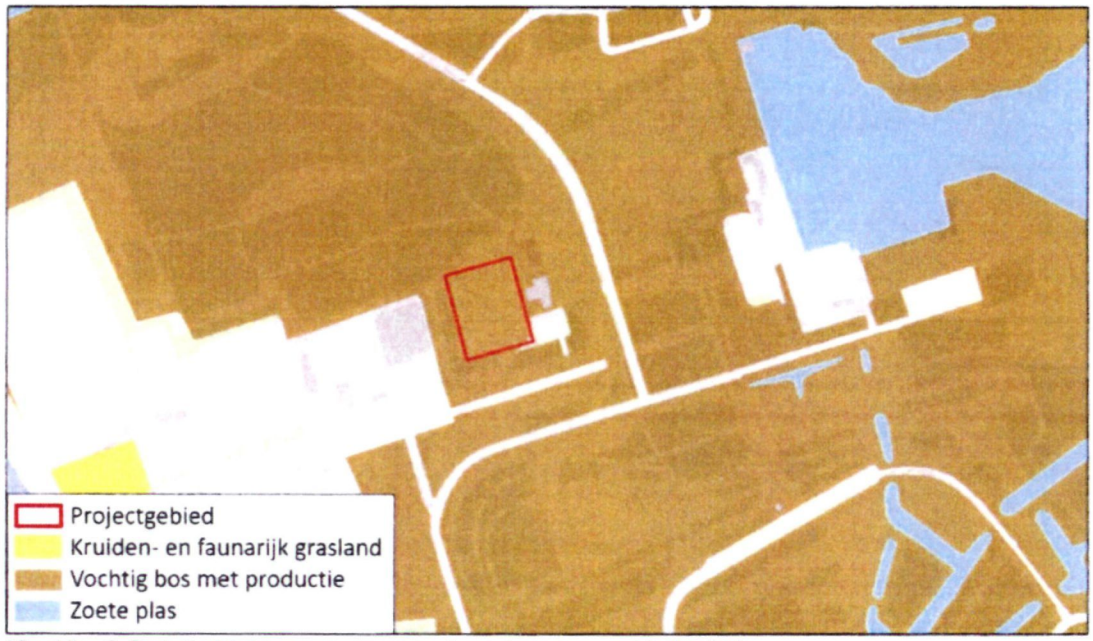
## 3.2 SAMENHANG EN WEZENLIJKE WAARDEN EN KENMERKEN

In het NNN-document Twiske L23 worden in het Twiske de volgende ecologische kernkwaliteiten onderscheden, die de basis vormen voor het behoud van biodiversiteit die (inter)nationaal en/of regionaal van belang is:

- Open water en verlandingsvegetaties in oorspronkelijk brak milieu;
- Open landschap met extensieve graslanden voor weidevogels;
- Halfopen bos- en parklandschap met recreatief gebruik.

### 3.2.1 PROJECTGEBIED NNN

Het projectgebied NNN is gelegen in het natuurbeheertype Vochtig bos met productie (N16.04) (afbeelding 8). Dit natuurbeheertype wordt als volgt omschreven: "*Vochtig bos met productie bestaat uit loofbossen die gedomineerd worden door diverse boomsoorten zoals populier, es, esdoorn, beuk, haagbeuk, eik, iep en els. Het is grotendeels gesloten bos met een weelderige ondergroei.*"




**Afbeelding 8: Projectgebied en aanwezige natuurtypen (geoapp.noord-holland.nl)**

Op 28 juni 2022 en 6 juni 2023 is door ing. S. van Lieshout een locatiebezoek uitgevoerd in het projectgebied NNN. Het doel van dit bezoek was onder andere om de kwaliteit van de huidige situatie en het huidige NNN te beoordelen en te bepalen welke wezenlijke kenmerken en waarden en welke kernkwaliteiten in de huidige situatie in en rond het projectgebied aanwezig zijn. Dit wordt in onderstaande paragraaf besproken.

**Natuurbeheertype**

Het projectgebied NNN is gelegen in natuurbeheertype Vochtig bos met productie (N16.04). Belangrijke kenmerken van dit type natuurbeheer zijn dat het gebied gedomineerd wordt door diverse soorten loofbomen. Dit bostype levert een belangrijke bijdrage aan de houtvoorziening en er vindt periodiek houtoogst plaats. In de huidige situatie voldoet het projectgebied NNN niet aan deze kenmerken. Het NNN-gebied dat binnen het projectgebied ligt en verloren gaat met de geplande ontwikkeling bestaat uit een extensief beheerd gazon en wordt in de huidige situatie onder andere gebruikt als sportveld. Langs de zuid- en westzijde van het projectgebied is een bosschage aanwezig welke tijdens de geplande ontwikkelingen behouden blijven.

Aangezien het projectgebied NNN wordt gebruikt als sportveld en vanwege het extensieve maaibeheer met een eerste maaironde rond half juni, komen deze kenmerken niet overeen met één van de natuurbeheertypes.

**Ecologische kernkwaliteiten**

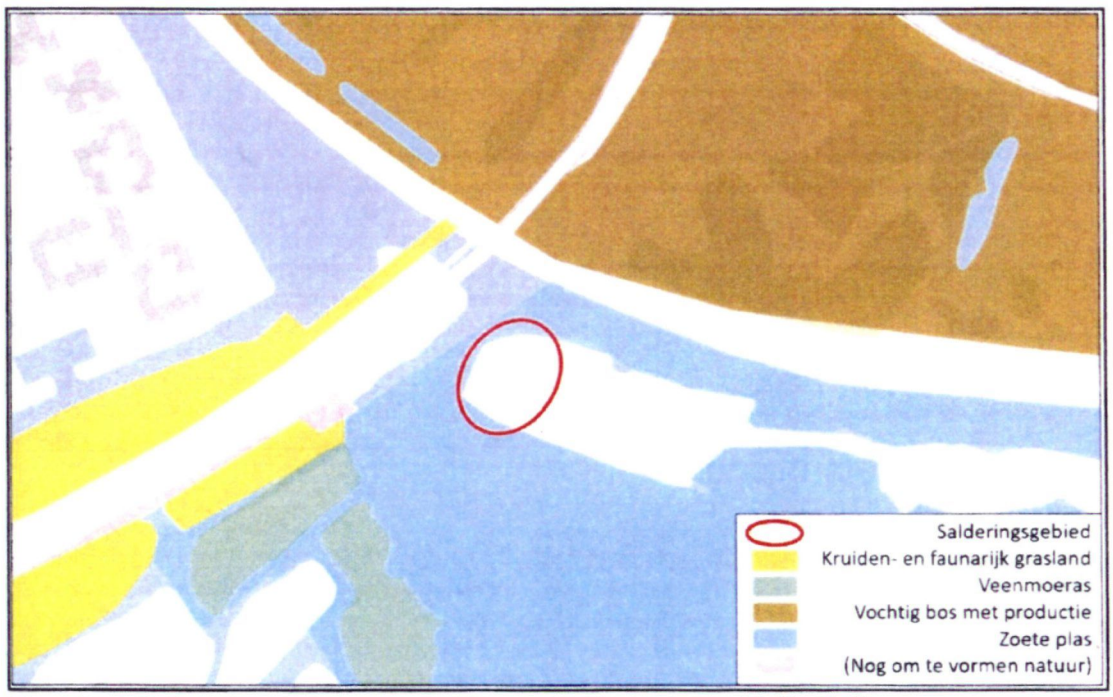
In het projectgebied NNN zijn de ecologische kernkwaliteiten "Open water met verlandingsvegetaties" en "Open landschap met extensieve graslanden" uit het NNN-document Twiske L23 niet aanwezig. In het projectgebied NNN is de ecologische kernwaarde "Parklandschap met recreatief gebruik" wel aanwezig. Aangezien het gebied bestaat uit extensief beheerd gazon met een maaironde in juni en buiten die periode onder andere als sportveld gebruikt wordt, heeft het gebied een lage ecologische waarde en draagt het zeer beperkt bij aan het behoud van biodiversiteit binnen het NNN-gebied. Het gazon biedt geen schuilmogelijkheden voor dieren en ondanks het extensieve beheer is er geen bijzondere variëteit in begroeiing. Het projectgebied NNN kan onderdeel uitmaken van het leefgebied van algemene amfibieën en zoogdieren.

**Effecten**

De geplande ontwikkelingen zullen naar verwachting geen negatieve effecten hebben op beschermde flora en fauna. De geplande ontwikkelingen kunnen wel een negatief effect hebben op het leefgebied van algemene amfibieën en zoogdieren. Voor deze algemene soorten geldt er een vrijstelling van het verbod op doden en verstoren bij bestendig beheer en gebruik en ruimtelijke ingrepen. De zorgplicht blijft van wel van toepassing voor de vrijgestelde soorten.

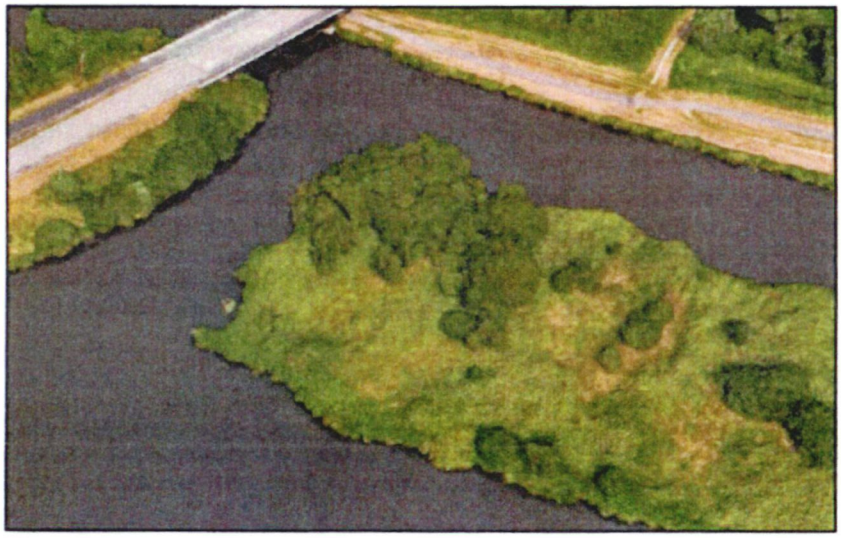
De werkzaamheden zullen geen negatief effect hebben op de samenhang van het NNN. Het omliggende gedeelte van het NNN blijft behouden en aaneengesloten.

Het salderingsgebied NNN is omringd door de volgende natuurbeheertypes: Kruiden- en faunarijk grasland (N12.02), Veenmoeras (N05.03), Vochtig bos met productie (N16.04) en Zoete plas (N04.02). Deze zijn op kaart weergegeven in afbeelding 9.




**Afbeelding 9: Omliggende natuurbeheertypes salderingsgebied (geoapp.noord-holland.nl)**

Het salderingsgebied bestaat uit vochtig landschap met verschillende vegetatievormen. Aan de zuidkant zijn voornamelijk lage rietvegetaties gelegen en aan de noordkant groeien onder andere lage wilgensoorten (afbeelding 10). Het salderingsgebied is reeds onderdeel van het Bijzonder Provinciaal Landschap en valt onder Oostzaner- en Ilperveld. Het salderingsgebied wordt derhalve van grote waarde geschat.



**Afbeelding 10: Impressie vormgeving salderingsgebied**

**Natuurbeheertype**

Het salderingsgebied heeft potentie voor de habitattypen:

- Veenmoeras (N05.03)
- Hoog- en laagveenbos (N14.02)

Veenmoerassen wordt door BIJ12 als volgt beschreven: "*Veenmoeras omvat open begroeiingen van riet, lisdodde en biezen in water; rietlanden en rietruigten. Hierin weerspiegelt zich de overgang van water naar land.*" "*Veenmoeras is van groot belang voor vogels, libellen, vissen, amfibieën en enkele zoogdieren als otter, noordse woelmuis en waterspitsmuis. Goed ontwikkelde moerassen behoren tot de soortenrijkste levensgemeenschappen in Nederland, en zijn daarom van groot belang voor de Nederlandse natuur.*"
De zuidkant van het salderingsgebied biedt potentie om als veenmoeras te dienen. Deze zuidelijke kant bestaat momenteel grotendeels uit laagveenmoeras en voldoet als verlandingsvegetatie aan veel van de beschreven kenmerkende eigenschappen. Om te bepalen hoe het salderingsgebied op dit moment exact voldoet aan de gestelde kwaliteitsbepaling is nader onderzoek benodigd. Een grote bedreiging voor veenmoerassen is verbossing. Dit lijkt momenteel enigszins van toepassing op dit zuidelijke deel. Om dit tegen te gaan en het moeras in stand te houden is derhalve intensief beheer nodig. Zo mag veenmoeras bijvoorbeeld maximaal voor 10% uit struweel en bosjes (inclusief solitaire bomen) bestaan. Op nog geen 100 meter ten zuidwesten van het salderingsgebied zijn reeds twee eilanden aangewezen natuurbeheertype veenmoeras welke als voorbeeld kunnen dienen.

Hoog- en laagveenbos wordt door BIJ12 als volgt beschreven: "*Hoog- en laagveenbos is bos op natte standplaatsen op venige bodem met dominerende soorten als zwarte els, zachte berk en grauwe wilg.*" "*Op open plekken domineren moerasplanten. Hoog- en laagveenbossen kennen een hoge diversiteit bij veel structuurvariatie en de afwezigheid van verdroging.*"
De (zuid- en) noordkant van het salderingsgebied biedt (/bieden) potentie om als hoog- en laagveenbos te dienen. De noordelijke kant voldoet aan veel van de beschreven kenmerkende eigenschappen. De zuidelijke kant kan tevens dienen als hoog- en laagveenbos mits hier geen intensief beheer wordt toegepast (zoals benodigd bij het natuurbeheertype veenmoeras). Door het uitblijven van intensief beheer kan verbossing optreden en kan het gebied transformeren tot laagveenbos. Zo bevestigd BIJ12 dat veel veenbossen op natuurlijke wijze ontstaan, soms na stopzetten van maaibeheer van rietlanden (laagveenmoerassen). Op minder dan 700 meter ten oosten van het salderingsgebied zijn reeds twee plaatsen aangewezen als deel van een eiland zijn aangewezen als natuurbeheertype hoog- en laagveenbos welke als voorbeeld kunnen dienen.

**Ecologische kernkwaliteiten**

In het salderingsgebied NNN zijn de ecologische kernkwaliteiten "Parklandschap met recreatief gebruik" en "Open landschap met extensieve graslanden" uit het NNN-document Twiske L23 niet aanwezig. In het salderingsgebied NNN is de ecologische kernwaarde "Open water met verlandingsvegetaties" wel aanwezig. Het salderingsgebied bestaat uit een gevarieerd landschap met veel potentie. Het gebied heeft door een variatie aan landschappelijke

elementen zoals de rietruigte en gevarieerde begroeiing een relatief hoge ecologische meerwaarde. In de huidige staat biedt het salderingsgebied reeds potentieel habitat voor rode lijst-soorten zoals de noordse woelmuis, snor, roerdomp en de waterspitsmuis welke in de omgeving bekend zijn voor te komen. De hogere vormen van begroeiing aan de noordkant van het gebied kunnen tevens door broedvogels als broedbiotoop worden gebruikt. Door over te gaan tot NNN met een gespecificeerd natuurbeheertype kan het salderingsgebied voor nog meer icoonsoorten een geschikt habitat vormen en de ecologisch meerwaarde nog verder verbeteren.

**Effecten**

Indien het salderingsgebied in de toekomstige situatie wordt aangewezen tot NNN en hier één (of beiden) van de bovengenoemde natuurbeheertypes aan wordt toebedeeld zal dit naar verwachting een positief effect hebben op beschermde flora en fauna. De natuurwaarde ligt in het salderingsgebied al vrij hoog maar dat zal nog verder kunnen worden verbeterd door hier een gericht natuurbeheertype aan te koppelen.
De geplande transformatie zal een positief effect hebben op de lokale samenhang van het NNN. Door op deze locatie als nieuw onderdeel van het NNN te fungeren wordt de verbinding met en tussen omliggende deelgebieden van het NNN versterkt.

## 3.3 Salderingsbeoordeling

Met de ruil wordt de samenhang van het gebied rondom het projectgebied niet in het geding gebracht. Het NNN gebied blijft onverminderd verbonden, er vindt zelfs een uitbreiding van connectiviteit van het NNN plaats, aangezien het salderingsgebied net buiten het huidige NNN gelegen is en ook een natte verbinding kent. Door de ligging in het water kunnen doelsoorten van het Vogelrichtlijn gebied en andere soorten profiteren van relatieve rust. Het extensief beheerde gazon dat zal verdwijnen speelt daarnaast geen belangrijke rol in de verspreiding of het onderbrengen van soorten. Het projectgebied levert nauwelijks tot geen bijdrage aan de ecologische kernkwaliteiten die belangrijk zijn voor het behoud van de biodiversiteit in het gebied. Het gazon maakt tevens geen onderdeel uit van leefgebied van doelsoorten van het Twiske.
In het beoogde salderingsgebied is reeds een ecologische kernwaarde aanwezig met een grote ecologische meerwaarde. Het salderingsgebied heeft reeds een hoge waardering in verband met het behoren tot het 'Bijzonder Provinciaal Landschap" van de provincie Noord-Holland. Het gebied grenst grotendeels direct aan bestaand NNN-gebied. In het salderingsgebied is potentieel broed- en leefgebied aanwezig voor doelsoorten van het Vogelrichtlijngebied Twiske. De oevervegetatie kan door de Vogelrichtlijnsoorten, de roerdomp, rietzanger en de snor, potentieel als broedbiotoop worden gebruikt. Tevens zijn de oevers geschikt als leefgebied voor de noordse woelmuis en de waterspitsmuis. Dit zijn soorten waar in de Habitatrichtlijn delen van het Natura 2000-gebied "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerpolder & Twiske" een instandhoudingsdoelstelling geldt. Het Twiske is verder echter alleen als Vogelrichtlijngebied aangemerkt. Door de locatie van het salderingsgebied kan het in de toekomstige situatie een stimulerende werking hebben op de verbinding tussen het Twiske en omliggende NNN-gebieden. Hierdoor wordt het NNN uiteindelijk effectiever als verbindend element, waar het huidige projectgebied reeds is omsloten door het NNN en zorgt voor geen toegevoegde verbindende werking door de beperkte ecologische waarde.
In het beoogde salderingsgebied is een ecologische kernwaarde aanwezig met een potentieel grote ecologische meerwaarde en meer leefgebied voor doelsoorten van het Twiske en het Natura 2000-gebied "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerpolder & Twiske". Derhalve wordt het gebied als geschikt salderingsgebied voor het projectgebied beoordeeld. Door het extensieve beheer is er eveneens meer leefgebied voor algemene soorten aanwezig. Het salderingsgebied heeft ten minste een gelijkwaardige dan wel een hogere ecologische waarde dan het projectgebied. Gezien de locatie, het aanwezige habitat, het huidige beheer en de ecologisch waarde is het beoogde ruilgebied geschikt om aangewezen te worden als NNN-gebied ter vervanging van het projectgebied.

## 3.4 Conclusie

Het projectgebied ligt in NNN-gebied. Het oppervlakteverlies wordt gecompenseerd door eenzelfde oppervlak in te brengen uit een andere zone aan de rand van het Twiske, welke nog geen NNN-bestemming heeft. De provincie Noord-Holland zal goedkeuring moeten verlenen voor deze ruil. De aangedragen ruilgebieden passen goed binnen de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN in het Twiske. De kwaliteit van de ruilgebieden is groter dan het huidige deel en door een zone aan de buitenrand bij het gebied te betrekken in het NNN, wordt de verbindende werking van het NNN sterker.

Het aangedragen salderingsgebied heeft een duidelijk grotere natuurwaarde dan het te ontwikkelen gebied. Waar het huidige gebied niet goed past onder de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied (uitgezonderd Parklandschap met recreatief gebruik), past het salderingsgebied binnen "Open water met verlandingsvegetaties"

en daarnaast binnen twee van de habitattypen Veenmoeras (N05.03) en Hoog- en laagveenbos (N14.02). Er wordt met de saldering een winst geboekt op de kwaliteit van de natuur op de in het NNN gelegen gebieden.

Aan de Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
(Via: post@noord-holland.nl)

Betreft: Locatie tijdelijke woningen voor Oekraïners in Oostzaan

Oostzaan, 12 juli 2023

Geacht College en leden van de Provinciale Staten,

De Interim staten-commissie Provincie Noord-Holland van 26 juni jl. heeft bij meerderheid aan de Gedeputeerde Loggen geadviseerd dat de aangewezen locatie Het Twiske, niet geschikt is om 32 woonunits, bestemd voor de huisvesting voor Oekraïense vluchtelingen, te plaatsen. De belangrijkste overwegingen om tot dit negatieve advies te komen waren:

- De voorgestelde locatie is een Natura 2000- en valt tevens onder het Natuur Netwerk Nederland (NNN)-regime;
- Alternatieve locaties zijn onvoldoende meegewogen.

In december 2022 heeft u toestemming gegeven om deze units te plaatsen op een locatie dat onder het BPL valt te plaatsen, namelijk een terrein tussen het Zuideinde, de N516 en het bedrijventerrein Skoon.

**Zorgen**
Vooropgesteld moet worden dat ook wij vinden dat huisvesting van de Oekraïners in het Van der Valkhotel, een aantal lokale B&B's en bij enkele particulieren in onze gemeente een situatie is die niet kan voortduren. Hiervoor moet op zo kort mogelijke termijn een deugdelijke oplossing gevonden worden.

**Oorspronkelijke locatie**
De oorspronkelijke locatie tussen Skoon en het Zuideinde is een weiland. Dat betekent dat het bouwrijp maken, niet een kwestie is van een paar weken, maar dat de grond moet inklinken. Dat is een algemeen bekend gegeven. Het feit dat het vervolgens een jaar zou duren voordat de woonunits geplaatst zouden kunnen worden kan moeilijk als een verrassing gekomen zijn. Als het College direct na de verkregen toestemming begonnen zou zijn, zou de plaatsing al over enkele maanden kunnen geschieden. Daarbij valt op te merken dat voor tijdelijke bewoning die inklinktijd waarschijnlijk korter is, doordat men van andere technieken gebruik kan maken.

**Andere locaties**
Naar onze mening zijn ook andere locaties waard om onderzocht te worden. Daarover zijn door de fracties van GroenLinks en D66 ook vragen gesteld en een aantal suggesties gedaan:

1. Een terrein aan de Dors;
2. Een terrein naast de Lishof dat al jaren – ondanks plannen hiervoor – onbebouwd gebleven is. Dit terrein is eigendom van Evean/Woonzorg Nederland;
3. Een parkeerterrein in particulier bezit tegenover het oude weeshuis;
4. Het Radio 9-terrein, waar sinds 2020 een woonbestemming op staat, maar waar sindsdien niets mee gebeurd is. Opgemerkt moet worden dat een deel van dit terrein zwaar verontreinigd is en dus gesaneerd dient te worden;

5. Enkele weilanden aan het lint, waar nu een agrarische bestemming op ligt, maar geen onderdeel uitmaken van het BPL of een Natura 2000-gebied.

Het College heeft van naar aanleiding van de locaties genoemd bij 2 en 3 als volgt gereageerd op vragen van D66:
*Beide terreinen stonden op onze longlist maar zijn vanwege het feit dat hier reeds andere plannen voor bestaan als niet geschikt beoordeeld.*
Daar valt tegenin te brengen dat deze plannen al meer dan tien jaar niet tot uitvoering zijn gekomen en dat het onduidelijk is, wanneer dat wel het geval zou zijn.
Daarnaast zou naar onze mening ook het terrein tussen De Korenaar en de begraafplaats heroverwogen moeten worden. De begraafplaats van Oostzaan ligt in het hart van het dorp. De veronderstelde morele en humanitaire bezwaren zouden bij de Oekraïense vluchtelingen onderzocht moeten worden, voordat deze locatie definitief afgewezen wordt. Rondom de begraafplaats staat overigens dichte begroeiing, die het zicht vanaf deze voorgestelde locatie op de begraafplaats sterk belemmert.

Opgemerkt dient te worden dat het College zelf aangegeven heeft alleen contact te hebben gehad met de grondeigenaar van het terrein naast Skoon.

In de brief van het College aan uw Colleges komt een aantal zaken naar voren, die wij als onjuist kwalificeren:

- *'Deze locatie ligt net binnen het vastgestelde natuur- en recreatiegebied Twiske-Waterland maar is ingesloten tussen 2 aanzienlijke bouwmassa's.'* Het begrip 'aanzienlijk' betekent natuurlijk voor een iets anders dan voor de ander, maar exacter is het om aan te geven dat hier om de sporthal gaat, dat zich buiten het Natura 2000- en NNN-gebied bevindt en aan de andere zijde om het éénlaags beheergebouw, dat op zichzelf geen onderdeel uitmaakt van het Natura 2000- en NNN-gebied, maar dat wij zeker niet als 'aanzienlijk' zouden willen kwalificeren;
- In de brief wordt gesproken van 'compensatie'. Deze zogenaamde 'compensatie' is niets meer dan een lijn op een kaart. Er verandert niets aan dat nieuwe gebied. Er komt daar ter plaatse geen 'natuur' bij. Overigens wordt er in de brief niets vermeld over Natura 2000, alleen over NNN.

In dit proces ontstaat het beeld dat Natura 2000-gebieden met NNN-status geen stem noch recht hebben bij het College van Oostzaan. Ook ontstaat het beeld dat de gehele Raad akkoord is met de keuzes die gemaakt worden door het College. Dat beeld willen we door middel van deze brief wegnemen.

Wij stellen voor om de units toch op de vergunde locatie tussen Skoon en het Zuideinde te plaatsen. Als dat niet mogelijk is of te lang duurt, de door ons genoemde alternatieve locaties te heroverwegen. Deze locaties (met uitzondering van de onder punt 5 genoemde locaties) kennen een veel kortere periode van bouwrijp maken.

We hopen u voldoende te hebben geïnformeerd en hopen op gerichte acties die de Oekraïense vluchtelingen adequaat op zo kort mogelijke termijn zullen helpen.

Hoogachtend,

Sarah van Brussel (fractievoorzitter GroenLinks)
Aart Ruijter (fractievoorzitter D66)
Rob Monen (fractievoorzitter Oostzaan Natuurlijk!)

Bijlage

**De betrokkenheid van de gemeenteraad bij dit proces**

Bij dit hele proces heeft de burgemeester als portefeuillehouder de Raad voorgehouden dat het hier om een collegebevoegdheid gaat, omdat het zogenaamde staatsnoodrecht van toepassing zou zijn. De berichtgeving naar de Raad is als volgt verlopen:

- Oostzaan Natuurlijk! kreeg op 11 oktober 2022 de volgende antwoorden op de door haar gestelde vragen:
  Vraag 1: *Voelt het College deze noodzaak ook en voelt het ook de noodzaak om te helpen?*
  Ja, binnen de grenzen van wat in Oostzaan mogelijk is.
  *Vraag 2: Wanneer het College ook de plicht voelt, zoals aangegeven door voorzitter veiligheidsRaad, ziet zij dan mogelijkheden om op korte termijn opvang te organiseren*?
  Het College spant zich al langere tijd in om tijdelijke woningen voor Oekraïense vluchtelingen, starters, spoedzoekers en statushouders te realiseren. Uiteraard zijn we hierbij wel afhankelijk van beschikbare locaties voor het plaatsen van de woonunits. Op dit moment is het College met verschillende partijen in gesprek om dergelijke woonunits mogelijk te maken. Tot nu toe heeft dit nog niet geleid tot concrete mogelijkheden. Als de gesprekken wel leiden tot een haalbare ontwikkeling, zullen wij u verder informeren.
- Krantenartikel in het Noord-Hollands Dagblad (Editie Zaanstreek) op 15 oktober 2022, waarin medegedeeld werd dat het College voornemens was om de noodwoningen bij Skoon te plaatsen;
- N.a.v. dit artikel hebben D66, GroenLinks, het CDA en Oostzaan Natuurlijk! de volgende vraag aan het College gesteld?
  *Waarom heeft u afgezien om de Raad hiervan van te voren hiervan op de hoogte te stellen? Immers de Raad is het hoogste orgaan van de gemeente en hoort – mede gezien het grote belang dat hiermee gemoeid is – als eerste geïnformeerd te worden en dit soort zaken niet uit de pers te moeten vernemen.*
- Op 19 oktober 2022 ontving de Raad een raadsbericht over deze zaak. Hierin werd voorbijgegaan aan de vraag waarom de pers eerder geïnformeerd werd dan de Raad. Ook in beslotenheid werd de Raad niet geïnformeerd;
- Daarop werd door de hierboven genoemde partijen nog een nadere vraag gesteld, over het feit dat de Raad in de berichtgeving gepasseerd was. In haar antwoord stelde het College dat het NHD dit bericht op eigen initiatief geplaatst had;
- Op 8 februari 2023 gaf het College antwoord op de door het CDA op 8 januari 2023 gestelde vragen over de locatie bij Skoon. Bij dit antwoord zat ook de op 7 december verstuurde brief van GS dat onder voorwaarden toestemming verleend werd voor de bouw van deze units op deze locatie;
- Op 9 maart 2023 heeft de Raad een krediet van 2,5 miljoen euro gevoteerd voor aanschaf van tijdelijke woonunits voor de huisvesting van de Oekraïense vluchtelingen;
- Op 23 maart 2023 werd de Raad in beslotenheid door de burgemeester geïnformeerd over de voorgenomen nieuwe locatie voor de units, namelijk in Het Twiske naast de sporthal in Natura 2000-gebied. Hierbij gaf de burgemeester aan dat ook de locatie tussen c.b.s. De Korenaar en de begraafplaats nog een optie was geweest, maar dat daar om morele / humanitaire redenen vanaf gezien werd;
- Op 23 maart 2023 verscheen er een artikel in het NHD over de voorgenomen plaatsing van de units in Het Twiske;
- Op 24 maart 2023 ontving de Raad ook een persbericht over deze voorgenomen optie. Dit zou op 27 maart verspreid worden met daarin eveneens een aankondiging van een informatieavond voor de inwoners van Oostzaan;

- Op 4 april 2023 organiseerde het College een informatieavond voor de inwoners van Oostzaan over de voorgenomen plaatsing van 32 woonunits in Het Twiske.
- Op 5 april 2023 werd een interpellatiedebat gehouden in de Raad, aangevraagd door de voltallige oppositiefracties. Dit n.a.v. het feit dat de Raad – ook in beslotenheid – minder informatie had gekregen over deze kwestie dan vervolgens in de openbaarheid, met name op de informatieavond naar voren kwam.

Steeds werd door het College naar voren gebracht dat de hele procedure alleen een zaak van het College was, waar het staatsnoodrecht van toepassing zou zijn.

Vermeldenswaard is nog dat het College naar aanleiding van de uitspraak van PS op 26 juni het presidium van de Raad gevraagd heeft om een brief van het College aan GS door de Raad mede te laten ondertekenen. Dit voorstel zou op een ingelaste raadsvergadering behandeld worden. Doordat duidelijk werd dat de Raad hierover verdeeld zou zijn, werd hiervan afgezien.

**VRAAG**
Graag zou ik een vraag stellen over agendapunt 11.o (commissie Ruimte, 11 september as.). Er ligt een ingekomen stuk van de gemeente Oostzaan over de plaatsing van woonunits voor Oekraïense vluchtelingen aan de Twiskeweg. De commissie van PS heeft hierover een negatief advies gegeven. De vraag is nu op welke wijze de behandeling van deze hernieuwde aanvraag gaat plaatsvinden. Vragen GS opnieuw een advies aan de commissie Ruimte, of nemen GS eigenstandig een beslissing als bevoegd orgaan?

**ANTWOORD**
Door de gemeente is een aanvullende onderbouwing aangeleverd bij het ingediende ontheffingsverzoek, waarop nog niet is besloten door GS. Ook afgelopen week nog, is nog aanvullende informatie aangeleverd door de gemeente. Zoals in onze brief van 25 juli 2023 (2070814/2082983) aangegeven, bestuderen wij deze informatie nog. Als deze beoordeling aanleiding geeft het ontheffingsverzoek opnieuw aan uw commissie voor te leggen voor advies, dan wordt dit per brief vanuit GS gedaan.

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12281 |
| **Extern Zaak ID** | 1992475 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.a |
| **Titel** | Ruimte/Energie: Overdracht bevoegd gezag Hoogspanningsstation A9-Zuid en anterieure overeenkomst TenneT (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/sb |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met het voornemen van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat om het bevoegd gezag voor de ruimtelijke inpassing van een nieuw te bouwen 380/150 kV hoogspanningsstation tussen Beverwijk en Vijfhuizen (hoogspanningsstation A9-Zuid) over te dragen aan de provincie. Voorafgaand aan de start van de ruimtelijke procedure wordt met de initiatiefnemer voor het nieuw te bouwen hoogspanningsstation, TenneT TSO B.V., een overeenkomst gesloten over de voorwaarden waaronder GS bereid zijn om de ruimtelijke procedure te doorlopen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
J.H.M. Klinkhamer
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144179
klinkhamerj@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

15 MAART 2023

**Kenmerk**
1992478/1992478

**Uw kenmerk**

**Betreft: Overdracht bevoegd gezag Hoogspanningsstation A9-Zuid en anterieure overeenkomst TenneT**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de overdracht van het bevoegd gezag voor het project Hoogspanningsstation A9-Zuid van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) aan de provincie en de ondertekening van een anterieure overeenkomst met TenneT TSO B.V., waarin werkafspraken zijn vastgelegd.

**Inleiding**
De minister voor Klimaat en Energie heeft aangegeven ten aanzien van het nieuw te bouwen 380/150 kV hoogspanningsstation A9- Zuid tussen Beverwijk en Vijfhuizen de rijkscoördinatieregeling niet toe te passen en het bevoegd gezag voor de ruimtelijke inpassing van het hoogspanningsstation over te dragen aan Gedeputeerde Staten.

**Achtergrond elektriciteitsnet**
Het bestaande 150 kV-net in het westelijk havengebied van Amsterdam is niet toereikend om te kunnen voldoen aan de groeiende vraag naar elektriciteit, ook door de verduurzaming van bedrijven groeit de vraag. De netbeheerders hebben vastgesteld dat er twee nieuwe 150 kV stations in het westelijk havengebied noodzakelijk zijn. Hieraan gekoppeld is een nieuw 380/ 150 kV hoogspanningsstation A9-Zuid nodig om deze nieuwe150 kV stations in het westelijk havengebied te kunnen voeden. Het hoogspanningsstation A9-Zuid dient ook aangesloten te worden op het bestaande 380 kV-net. Aansluiting van de 150 kV stations in het westelijk havengebied op de bestaande 380/150 kV stations Oostzaan en Hemweg is niet mogelijk vanwege een gebrek aan fysieke ruimte en transportcapaciteit. Op termijn wordt mogelijk ook het 150 kV netwerk in de Waarderpolder vanuit dit nieuw te realiseren 380/150 kV hoogspanningsstation A9-zuid gevoed. Dit om

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

het bestaande 380/150 kV hoogspanningsstation Vijfhuizen te kunnen ontlasten.
Het project hoogspanningsstation A9-Zuid is opgenomen in het investeringsprogramma (IP) van TenneT en ook in de CES NZKG en in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) Opname in MIEK en IP betekent dat nut&noodzaak van het Hoogspanningsstation A9-Zuid is aangetoond.

**Bevoegd gezag**
Het ministerie van EZK is formeel bevoegd gezag voor 220 kV en hoger, zoals vastgelegd in de Elektriciteitswet 1998. Afhankelijk van de omvang van het project kan het ministerie van EZK besluiten het bevoegd gezag over te dragen aan provincie of gemeente. Voor lange 380 kV-verbindingen inclusief bijbehorende hoogspanningsstations, blijft EZK over het algemeen bevoegd gezag. Dit geldt bijvoorbeeld voor de ruimtelijke procedures voor de netverzwaring Diemen-Lelystad-Ens en ook voor de netverzwaring Noord-Holland Noord.
Voor 380/ 150 kV hoogspanningsstations laat het rijk het bevoegd gezag bij voorkeur over aan gemeente of provincie, als redelijkerwijs niet valt te verwachten dat toepassing van de Rijkscoördinatieregeling (RCR) de besluitvorming zal versnellen en er ook anderszins geen voordelen aan verbonden zijn. Dit omdat deze projecten in de regel een lokale afweging vergen. Daarnaast is een gemeente bevoegd gezag voor 150 kV projecten.

Het voorstel geen toepassing te geven aan de rijkscoördinatieregeling en het bevoegd gezag voor de ruimtelijke inpassing van dit hoogspanningsstation over te dragen aan de provincie ligt voor de hand. Het project hoogspanningsstation A9-Zuid is immers gemeentegrensoverschrijdend en het belang van het station met de verbindingen naar bedrijventerreinen is regionaal/ provinciaal. Ook vragen de landschappelijke waarden in het zoekgebied om een zorgvuldige afweging, waarbij de provincie ook eigen belangen heeft in te brengen. Daarnaast heeft bij het besluit in te stemmen met de overdracht van het bevoegd gezag meegewogen dat:

- hiervoor draagvlak is bij betrokken gemeenten;
- afspraken met TenneT zijn vastgelegd in een anterieure exploitatie- en nadeelcompensatie-overeenkomst en TenneT procedurekosten vergoedt;
- partijen betrokken zijn bij een gezamenlijke analyse van het zoekgebied;
- de keuze voor de provincie als bevoegd gezag doelmatig is.

**Draagvlak bij gemeenten**
In de tweede helft van vorig jaar hebben ambtelijk gesprekken plaatsgevonden tussen gemeenten, EZK en provincie over het overdragen van het bevoegd gezag. Daarnaast heeft het ministerie van EZK betrokken gemeentelijke besturen de mogelijkheid geboden te

reageren op het voornemen voor overdracht van het bevoegd gezag aan de provincie. Op verzoek van de gemeenten blijft het ministerie betrokken bij de projectorganisatie van het hoogspanningsstation. De samenhang met andere rijkscoördinatietrajecten is hiermee geborgd. Geen van betrokken gemeenten heeft bezwaar kenbaar gemaakt tegen overdracht van het bevoegd gezag.

**Vergoeding van de procedurekosten**
TenneT is bereid op uurbasis de provincie te vergoeden voor de gemaakte kosten tijdens voorbereiding van de ruimtelijke procedure van het project. Deze afspraak is vastgelegd in een anterieure exploitatie- en nadeelcompensatie-overeenkomst waarin alle voorwaarden zijn opgenomen waaronder GS bereid zijn om de planologische procedure te doorlopen.

**Gezamenlijke analyse van het zoekgebied**
Er heeft een 4-tal werksessies plaatsgevonden waarbij de gemeenten Haarlem, Beverwijk, Velsen, Amsterdam en Haarlemmermeer en de Port of Amsterdam, Staatsbosbeheer, Recreatie Noord-Holland, MRA Landschap en Waternet input hebben kunnen leveren voor een haalbaarheidsstudie, uitgevoerd door Arcadis in opdracht van TenneT. De input en analyse kunnen worden gebruikt voor het opstellen van een kennisgeving voornemen en participatieplan. De haalbaarheidsstudie wordt in de tweede helft van maart opgeleverd.

**Onderbouwing provincie als bevoegd gezag**
De planologische procedure via het rijk of provincie is hetzelfde, formeel is de een niet sneller dan de ander. De tijdwinst zit vooral in de voorfase voorafgaand aan de planologische procedure. Coördinatie in de voorbereidingsfase, waarbij samenhangende keuzes gemaakt moeten worden die veelal niet stoppen bij gemeentegrenzen draagt bij aan versnelling. De provincie is een logische partij voor de coördinatie van dit project omdat:

- Het zoekgebied zich in zijn geheel bevindt in de provincie Noord-Holland;
- Het project gemeentegrensoverschrijdend is;
- Er sprake is van een regionaal belang in verband met de regionale energietransitie-doelen, zoals opgesteld in de RES en de CES NZKG;
- Er meerdere opgaven en ontwikkelingen spelen in het zoekgebied waar de provincie aan bijdraagt, zoals onder andere de verstedelijkingsstrategie MRA, de Havennota, waterberging en landschappelijke- en natuurwaarden;
- De ruimtelijke impact van een locatiekeuze vraagt om het maken van een zorgvuldige ruimtelijke afweging.

**Tot Slot**
Na het in kennis stellen van het ministerie van EZK wordt het bevoegd gezag formeel overgedragen en worden betrokken gemeenten hierover geïnformeerd. De afspraken met TenneT zijn formeel vastgelegd met de ondertekening van de anterieure exploitatie- en nadeelcompensatie-overeenkomst. De formele ruimtelijke procedure gaat daarna van start, door middel van de publicatie van het voornemen. Hierbij wordt u betrokken. In het Investeringsplan van TenneT is Q1 van 2024 opgenomen als startdatum voor dit project.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

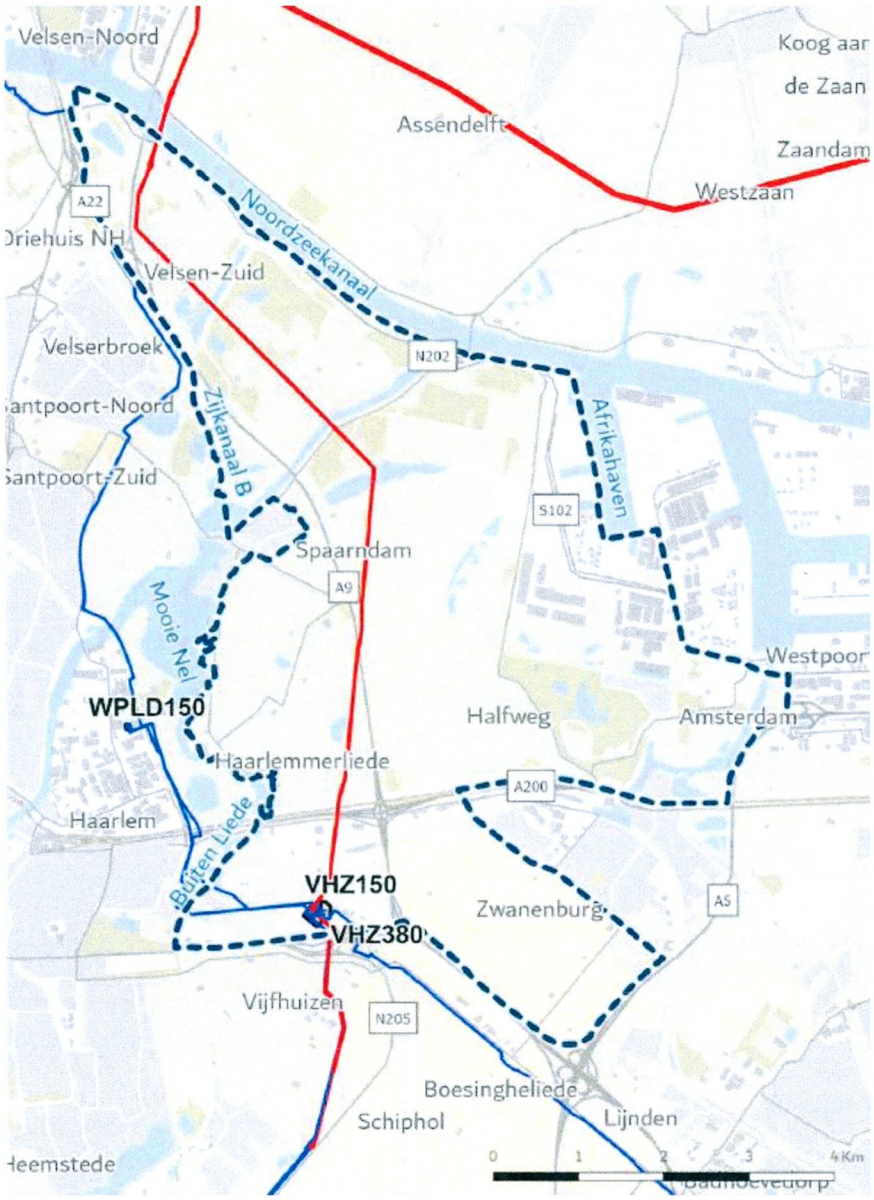
I.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 Bijlage: Zoekgebied Hoogspanningsstation A9-Zuid

Bijlage 1. Zoekgebied Hoogspanningsstation A9-Zui


Velsen-Noord
Koog aar
de Zaan
Assendelft
Zaandam
Westzaan
A22
Noordzeekanaal
Velsen-Zuid
Velserbroek
N202
Zijkanaal B
Afrikahaven
S102
Spaarndam
A9
Mooie Nel
Westpoor
WPLD150
Halfweg
Amsterdam
Haarlemmerliede
A200
Haarlem
Buiten Liede
VHZ150
VHZ380
Zwanenburg
A5
Vijfhuizen
N205
Boesingheliede
Schiphol
Lijnden
0 1 2 3 4Km

Provincie
Noord-Holland

# RUIMTELIJKE HANDREIKING ELEKTRICITEITSSTATIONS

Handvatten voor locatiekeuze van elektriciteitsstations
en hun inpassing in het landschap



# Inhoudsopgave

**1. Inleiding** **3**
**2. Ruimtelijke uitgangspunten** **5**
Ontwerp in samenhang met andere opgaven 5
Houd rekening met de factor tijd 6
Ontwikkel klimaatbestendig 6
Ontwikkel Natuurinclusief 8
Neem ruimte voor energie-infrastructuur mee in het planproces 10

**3. Ladder voor locatiekeuze van elektriciteitsstations** **11**
Typen elektriciteitsstations per maat 11
Inpassing of aanpassing van stations met relatie tot maat 13
Ladder voor locatiekeuze bij grote stations 14
Richtlijnen voor de kabelverbindingen vanuit grote stations 15
Kleine stations: ladder voor locatiekeuze en inpassing in het landschap 17

**4. Positionering, inrichting, vormgeving** **24**
Richtlijnen voor positionering 24
Richtlijnen voor inrichting en vormgeving van elektriciteitsstations 24

**Bijlage 1: Basisinformatie over elektriciteitsstations** **25**
**Bijlage 2: Stappenplan voor het voorleggen van een station bij de ARO** **28**
**Colofon** **30**

# 1 Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft de ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Om dit doel te bereiken, is een optimale mix nodig van energiebesparing en verschillende vormen van duurzame energie. Bedrijven en consumenten kiezen voor elektriciteit als belangrijkste energiebron voor het verduurzamen van onder andere bedrijfsprocessen en mobiliteit. Ook neemt de productie van energie uit duurzame bronnen, zoals zon- en windenergie, komende jaren steeds verder toe. Daarnaast zorgen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor een groeiende vraag naar elektriciteit. Al deze ontwikkelingen vragen om een forse uitbreiding en aanpassing van de elektriciteitsinfrastructuur. Daarom worden de komende jaren op veel plekken in Noord-Holland nieuwe netverbindingen en nieuwe elektriciteitsstations gebouwd en worden bestaande stations en verbindingen uitgebreid.

Tegelijktijdig is er in grote delen van Noord-Holland sprake van netcongestie. De vraag naar en het aanbod van elektriciteit groeit veel sneller dan de uitbreiding van de elektriciteitsinfrastructuur aan kan. Het is daarom belangrijk dat overheden en netbeheerders er samen voor zorgen dat er sneller meer energie-infrastructuur wordt gerealiseerd. Een uitdaging daarbij is dat voor de aanleg van transformatorstations en alle benodigde kabel- en leidingentracés veel ruimte nodig is. Daarom is deze handreiking opgesteld. De handreiking biedt handvatten en helpt bij het maken en onderbouwen van zorgvuldige ruimtelijke afwegingen. Omdat de ruimte schaars is en meerdere opgaven en ambities om ruimte vragen, is het belangrijk dat de keuze voor de locatie van een nieuw elektriciteitsstation en de inpassing ervan zorgvuldig gebeurt. Zodat zo veel mogelijk kansen om opgaven te combineren worden benut. Dit is een belangrijk aspect bij het succesvol (en niet vertraagd) kunnen realiseren van transformatorstations.

> **Omgevingsvisie NH2050**
> De provincie heeft ruimtelijke ambities zoals een klimaatbestendig, biodivers en waterrobuust Noord-Holland, het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en het behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie. Deze ambities staan beschreven in de Omgevingsvisie NH 2050. De ontwikkelprincipes en randvoorwaarden uit de Omgevingsvisie geven richting aan toekomstige ontwikkelingen waarbij een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid voorop staat.

In deze handreiking gaat het om de bovengrondse inpassing, de visuele effecten en de ruimtelijke impact op het Noord-Hollandse landschap. Deze handreiking gaat niet in op de effecten op bodem en ondergrond, maar ook deze effecten moeten worden meegenomen in de afweging. Net als de wettelijke normen op het gebied van gezondheid en veiligheid: bodem, water, lucht, stikstof, omgevingsveiligheid en geluid en magneetvelden. Ook gaat de handreiking niet in op technische eisen, betaalbaarheid en (on)mogelijkheden waar de netbeheerders mee werken. Ook draagvlak bij omwonenden is een belangrijk aspect, daar kan een zorgvuldige ruimtelijke afweging aan bijdragen. Uiteindelijk moeten partijen gezamenlijk tot een brede, integrale afweging voor locatie en inpassing komen, op basis van al deze effecten en eisen.

Deze handreiking is een middel om tijdig het gesprek te voeren tussen gemeente, netbeheerders en provincie. De handreiking is dan ook geen formeel toetsingskader, maar kan door het bevoegd gezag[1] en de netbeheerder als instrument gebruikt worden om tot een toekomstbestendige keuze van een

1. Vaak is de gemeente het bevoegd gezag voor ruimtelijke procedures en vergunningen. Bij grotere (regionale) stations kan de provincie gevraagd worden het bevoegd gezag over te nemen. Voor grotere projecten (220/380 kV) is het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) bevoegd gezag.

locatie voor een elektriciteitsstation te komen. Als de afwegingen ertoe leiden dat er voor een station toch plek gezocht moet worden in het landelijk gebied, dan helpt de afweging via de handreiking in het gesprek met de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) van de provincie Noord-Holland.

*Leeswijzer*
De handreiking start met een aantal ruimtelijke uitgangspunten die belangrijk zijn bij het zoeken van een locatie voor en het inpassen van nieuwe energie-infrastructuur. Vervolgens introduceren we de ladder voor locatiekeuze, die is opgesteld om tot een zorgvuldig afgewogen locatiekeuze van een elektriciteitsstation te komen. Daarna gaan we in op de positionering en ruimtelijke inpassing van elektriciteitsstations.

In Bijlage 1 is algemene informatie te vinden over de verschillende soorten elektriciteitsstations in het elektriciteitsnetwerk. Bijlage 2 toont een stappenplan voor gemeenten om de inpassing van de stations tijdig voor te leggen aan de ARO. Het op tijd betrekken van de ARO in het proces van de locatiekeuze is gunstig voor het verloop van het proces en verkleint de kans op vertraging op een later moment.

# 2 Ruimtelijke uitgangspunten

Bij het ontwikkelen van energie-infrastructuur spelen technische eisen en randvoorwaarden een grote rol zoals de lengte van de benodigde verbindingen en de invloed van andere kabels en leidingen. Ook financiële redenen en risico's geven sterk sturing aan deze ontwikkelingen. Maar naast een technische opgave is nieuwe energie-infrastructuur ook een ruimtelijk vraagstuk.

Om de noodzakelijke versnelling te bewerkstelligen zullen ruimtelijke vraagstukken en energievraagstukken meer hand in hand moeten gaan. Dit wordt ook wel 'energieplanologie' genoemd. De volgende ruimtelijke uitgangspunten dragen bij aan de integratie van energie en ruimtelijke ordening. De zoektocht naar een locatie voor een station begint met het meenemen van deze uitgangspunten.

### Ontwerp in samenhang met andere opgaven

Naast de energietransitie spelen er ook andere urgente opgaven zoals het verminderen van stikstof, het versterken van de biodiversiteit, het verbeteren van klimaatadaptie en de woningbouwopgave. Ook deze opgaven vragen allemaal om ruimte. Door de ontwikkeling van energie-infrastructuur samen met andere ontwikkelingen zoals woningbouw, bedrijvigheid of natuurontwikkeling op te pakken ontstaan kansen voor het combineren van opgaven. Een integrale benadering is nodig om tot oplossingen te komen die efficiënt met de schaarse ruimte in onze provincie omgaan en die zoveel mogelijk maatschappelijke doelen dienen. Dat vraagt om samenwerking tussen verschillende partijen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een natuurorganisatie, de gemeente en netbeheerder, die elk verantwoordelijk zijn voor hun eigen deel van een integrale gebiedsopgave.

Bij een integrale benadering staan de landschappelijke kenmerken en de culturele identiteit van het gebied centraal. Dit sluit aan bij de afwegingsprincipes uit de Nationale Omgevingsvisie.[2] Door vanuit een gebied te denken in plaats van vanuit het object - in dit geval het elektriciteitsstation - ontstaan kansen voor samenhangende oplossingen die zo veel mogelijk meerwaarde creëren op verschillende terreinen; van ecologie, natuur en klimaatadaptatie tot wonen en stikstof. Ook kan een dergelijke aanpak tegenstand vanuit andere belangen dan de energietransitie later in het proces voorkomen en helpt het om het draagvlak te vergroten. Dit betekent dat de realisatie uiteindelijk sneller tot stand kan komen.

De volgende aandachtspunten helpen bij het in samenhang ontwerpen van energie-infrastructuur met andere opgaven:

- Neem het totale ruimtebeslag van de ontwikkeling mee, zowel effecten bovengronds zoals milieuzones en bovengrondse aansluitingen / hoogspanningslijnen als de effecten ondergronds zoals leidingentracés.
- Cluster nieuwe elektriciteitsstations met energievragende en/of energieproducerende functies rondom andere energie-infrastructuur. Dit heeft in het algemeen zowel ruimtelijke als energetische voordelen en draagt bij aan de ontwikkeling van strategische energiehubs; locaties waar verschillende soorten energie-infrastructuur, energieopslag, vraag en aanbod elkaar ontmoeten[3]. Hierbij dient uiteraard wel rekening te worden gehouden met veiligheidsrestricties. Ook is het belangrijk om voldoende ondergrondse ruimte voor energie-infrastructuur te reserveren door de ontwikkelende partijen.
- Onderzoek of er andere ruimtelijke ontwikkelingen zijn waarmee de energie-infrastructuur gecombineerd kan worden, zoals nieuwe woon- of werklocaties, de ontwikkeling van zon- of windenergie, of de aanleg van een nieuw recreatiegebied.

2. De NOVI beschrijft drie afwegingsprincipes die richting geven aan toekomstige ontwikkelingen: 1) combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies 2) kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal 3) afwentelen wordt voorkomen.

3. In de kamerbrief Hoofdlijnen Programma Energiehoofdstructuur (dd. 23-12-2022) worden deze 'hubs' benoemd. De locatiekeuze is één van de factoren voor energiehubs om bij te dragen aan balans op het net. Ook het Verstedelijkingsconcept 2050 voor de MRA benoemt locaties met kansen voor het ontwikkelen van energiehubs.

- Maak ruimte voor landschappelijke inpassing en compenseer negatieve effecten zo veel mogelijk in de directe omgeving. Zet in op kwaliteitsverbetering van het gebied als geheel. Dit vraagt ook om het niet te klein definiëren van de plangrens.
- Maak gebruik van de handreiking afwegingskader PMIEK om o.a. efficiëntie, energetische alternatieven, maatschappelijke en ruimtelijke effecten in beeld te brengen en af te wegen.
- Start gezamenlijk; voor een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en draagvlak is het van belang dat aan het begin van het traject – als de zoekgebieden nog niet zijn vastgelegd – de belangrijke stakeholders aan tafel zitten, zoals het Rijk, de provincie, gemeenten, netbeheerders, waterschap(pen) en energiebedrijven en -coöperaties. Het bevoegd gezag en de initiatiefnemer (TenneT of Liander) brengen aan de voorkant samen in kaart welke partijen betrokken moeten worden.
- Zorg voor gedeelde kennis op het gebied van technische eisen en ruimtelijke uitgangspunten. Voor een goede samenwerking van alle betrokkenen en ook het draagvlak voor de keuze die in het traject wordt gemaakt is het nodig dat de (spel)regels voor iedereen bekend zijn en het gesprek gevoerd kan worden op basis van min of meer dezelfde kennis.

### Houd rekening met de factor tijd

Versterkingen aan het energienetwerk worden aangelegd voor langere tijd. Daarom is het essentieel om de verbinding te leggen met andere toekomstige ontwikkelingen en opgaven zowel binnen als buiten het energiesysteem. Daarnaast staan uitbreidingen van het elektriciteitsnetwerk niet op zichzelf. Dat vraagt om inzicht in de afhankelijkheid en relatie met andere onderdelen en toekomstige uitbreidingen van het energienetwerk. Het meenemen van de factor tijd heeft op twee vlakken betekenis:

*Ruimte voor uitbreidbaarheid*

In de komende 25 jaar zal er nog meer energie-infrastructuur gerealiseerd moeten worden. Door bij nieuwe ontwikkelingen van elektriciteitsstations aan de voorkant na te denken over hoe eventuele uitbreiding in de toekomst plaats kan vinden kunnen ingewikkelde inpassingsvraagstukken later in de tijd deels worden voorkomen.

Ook is er in de toekomst meer ruimte nodig voor opslag. Batterijen en elektrolyzers gaan een belangrijke rol spelen in het in evenwicht brengen van vraag en aanbod. Deze elementen hebben een ruimtebeslag en vragen om aansluiting op de energie-infrastructuur. In de kamerbrief Hoofdlijnen Programma Energiehoofdstructuur (dd. 23-12-2022) is aangegeven dat er meer ruimte nodig zal zijn in de nabijheid van hoogspanning- en onderstations voor kleinschalige back-up installaties, elektrolyzers en systeembatterijen. Deze plekken kunnen zich ontwikkelen tot 'hubs' van energie waarin transport van energie samenkomt met opwek, conversie (elektrolyse) en opslag (systeembatterijen). Het opslaan van energie valt onder elektriciteitsproductie. Daarom kunnen netbeheerders dit niet faciliteren op eigen terrein. Rekening houden met uitbreidingsruimte voor opslag vraagt dus om extra ruimte buiten het elektriciteitsstation. Netbeheerders kunnen op het terrein wel rekening houden met voldoende aansluitcapaciteit en ruimte voor uitbreidbaarheid.

*Sturende werking van energie-infrastructuur*

Met de toenemende elektrificatie en het aanbod van duurzame stroom wordt het complexer om voldoende stroom op het goede moment op de juiste plek te krijgen. Het belang en de complexiteit van het energienetwerk nemen toe. Betrouwbare beschikbaarheid van voldoende – en de juiste - energie zal een steeds belangrijker vestigingsvoorwaarde worden: energievragende functies zullen zich in de toekomst meer gaan vestigen daar waar aanbod beschikbaar is.

Nieuwe elektriciteitsinfrastructuur is dus ook een middel om ruimtelijke ontwikkelingen in gewenste gebieden te stimuleren of gebieden juist te vrijwaren. Welke andere ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid worden gestimuleerd door de aanleg? Zijn dit ook op langere termijn gewenste ontwikkelingen of juist niet? Hier ligt een belangrijke rol voor overheden. Zij moeten in hun ruimtelijk beleid veel meer rekening houden met de energie-infrastructuur die onlosmakelijk aan ontwikkelingen verbonden is én na realisatie een aantrekkende werking op nieuwe energievragende

functies kan hebben. Zodat we bewust, zorgvuldig en toekomstgericht omgaan met de schaarse ruimte en schaarse materialen.

Belangrijk is om ook het veranderende klimaat mee te nemen in dat beleid. Zo voorkomen we dat de aanleg van nieuwe energie-infra en daarmee gepaard gaande ontwikkelingen, tot gevolg heeft dat er in de toekomst extreem hoge kosten gemaakt moeten worden om een gebied te beschermen. Met goede ruimtelijke ordening kunnen we, gebruik makend van de steeds meer sturende werking van energie-infra, de weerbaarheid tegen het grilliger wordende klimaat juist vergroten.[4]

### Ontwikkel klimaatbestendig

Elektriciteitsstations behoren tot de vitale en kwetsbare functies; functies die bij uitval tot maatschappelijke ontwrichting en grote schade kunnen leiden. Bij extreme omstandigheden moeten ze zoveel mogelijk blijven functioneren. En dat geldt niet alleen nu, maar ook in de toekomst. Het is daarom noodzakelijk om bij de locatiekeuze en het ontwerp van een nieuw station rekening te houden met toekomstige risico's door klimaatverandering; hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen. Deze risico's verschillen per gebied. Dit betekent dat sommige gebieden meer geschikt zijn dan andere voor het huisvesten van dit type functies. Door waterpartners vroegtijdig bij de planvorming te betrekken kunnen kansen en knelpunten vroegtijdig op tafel komen.[5]

De minimale inspanningen die nu al gedaan kunnen worden om klimaatbestendig te ontwikkelen en het basisveiligheidsniveau [6] zijn opgenomen in de Intentieovereenkomst Klimaatbestendige Nieuwbouw in MRA en Noord-Holland. Het gaat om de volgende uitgangspunten voor vitale en kwetsbare infrastructuur:

- Bij hevige neerslag (1/250 jaar, klimaat 2050: 90 mm in één uur) blijven vitale en kwetsbare infrastructuur en voorzieningen functioneren en bereikbaar en treedt er geen schade op aan bebouwing en voorzieningen.
- Bij langdurige droogte (potentieel maximaal neerslagtekort 300mm, eens per 10 jaar) wordt schade aan bebouwing, wegen, groen en vitale en kwetsbare functies voorkomen. Vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen langdurige droogte.
- Tijdens hitte biedt de gebouwde omgeving een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Vitaal en kwetsbare functies blijven beschikbaar bij hitte.
- Afhankelijk van de plaatselijke overstromingskans en optredende waterdiepte wordt ingezet op het voorkomen van schade, het beperken van schade of het voorkomen van slachtoffers. Voor vitale en kwetsbare functies geldt dat aanleg van deze functies in gebieden met grote overstromingsdiepten (meer dan 2 meter) zo veel mogelijk moet worden voorkomen of ze moeten afdoende beschermd zijn, bijvoorbeeld door het hoger plaatsen van de elektriciteitsinfrastructuur. Bij lagere overstromingsdiepten moet schade worden voorkomen.[7]
- Groenblauwe structuren en de gebiedseigen biodiversiteit worden versterkt via het leidende principe in het toepassen van klimaatadaptieve maatregelen dat ecologische oplossingen altijd de voorkeur hebben boven 'puur technische' oplossingen ('groen, tenzij...').

4. Deltares; Synergie tussen klimaatadaptatie en mitigatie, 2022 2022. Mitigatie- en adaptatie maatregelen kunnen elkaar versterken wanneer ze in samenhang genomen worden, en elkaar tegenwerken wanneer dat niet gebeurd.
5. De provincie Noord-Holland werkt aan een signaalkaart die de risico's van klimaatverandering inzichtelijk maakt en handelingsperspectief geeft.
6. Binnenkort verschijnt de landelijke maatlat voor een klimaatadaptieve en natuurinclusieve bebouwde omgeving (verwacht februari 2023). Deze maatlat geeft richting bij de vraag 'hoe' een gebied klimaatbestendig kan worden ingericht of bebouwd. Naar verwachting wordt in deze maatlat een vergelijkbaar basisveiligheidsniveau vastgelegd als in deze intentieovereenkomst.
7. Zie tabel 5 op pagina 11 in Klimaatbestendige Nieuwbouw Basisveiligheidsniveau.

Klimaatadaptatie en energie-infrastructuur kunnen ook samen gaan, maar dat vraagt om grote investeringen om de vitale infrastructuur te beschermen. Een voorbeeld is de polder Noordwaard, waar in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier het gebied is ontpolderd. Bij hoog water kan het gebied onder water komen te staan. Rondom een bestaand station van TenneT moest vervolgens een stevige ringdijk worden aangelegd zodat deze ten alle tijden droogt blijft



TenneT station in Noordwaard polder bij laag water (links) en hoog water (rechts). Bron: Rijkswaterstaat

### Ontwikkel Natuurinclusief

In 2022 is de eerste Agenda Natuurinclusief gepubliceerd. De natuur is de basis van ons bestaan; onze gezondheid, welzijn en economie. Een sterk natuurlijk systeem voorziet ons in elementaire behoeften zoals voldoende schoon water en schone lucht, een gezonde bodem en voldoende bestuivers. Bij nieuwe ontwikkelingen moeten we dan ook niet alleen rekening houden met de effecten op biodiversiteit, maar ook een maximale bijdrage leveren om deze te laten toenemen. '*Nieuwe ontwikkelingen zijn zo veel mogelijk natuurinclusief*' is als ontwikkelprincipe benoemd in de Omgevingsvisie NH2050. Bij alle ontwikkelingen streven we naar het vergroten van de biodiversiteit.

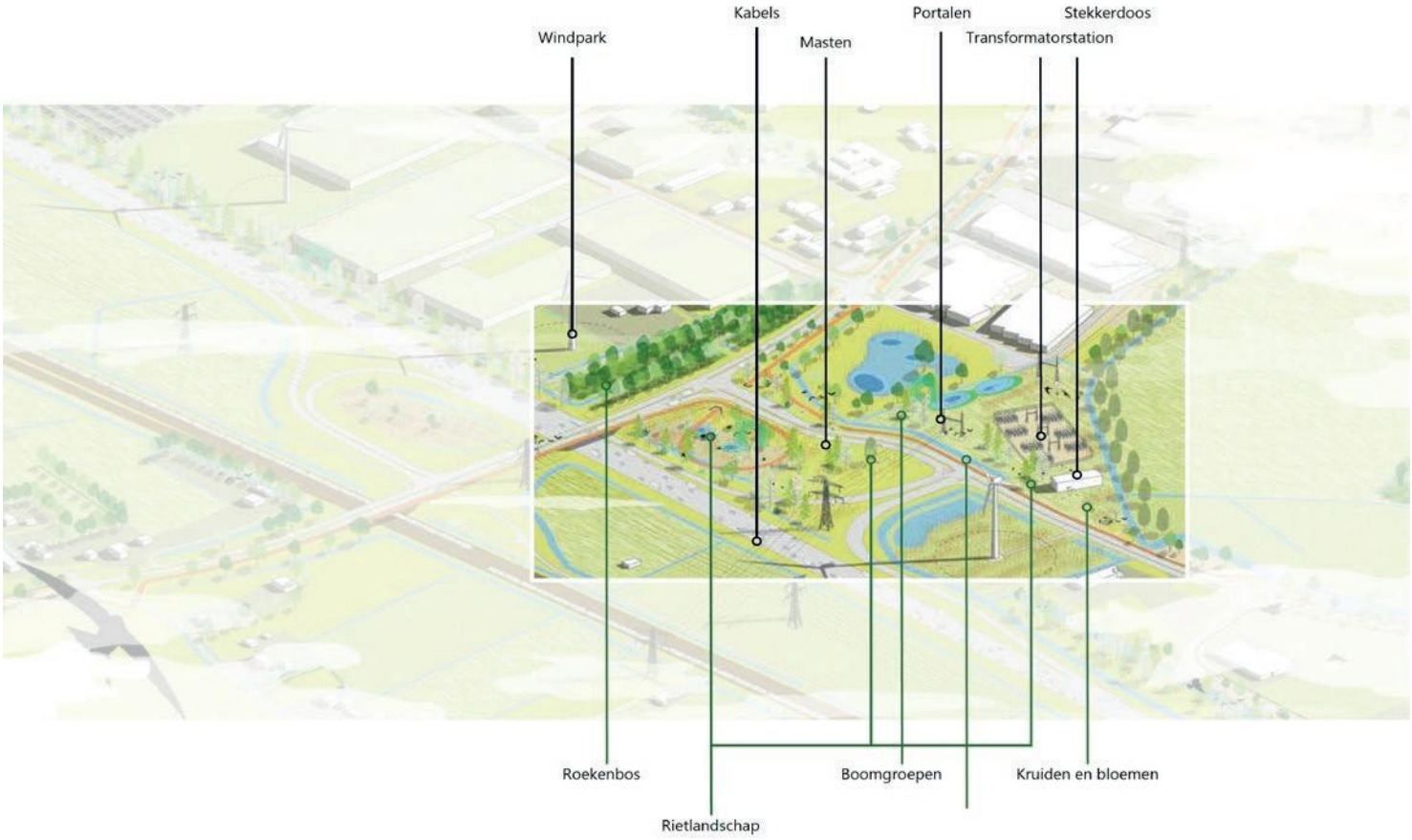
De minimale inzet bij het ontwikkelen van nieuwe energie-infrastructuur is het behoud van de aanwezige habitat voor flora en fauna. Dit betekent dat er geen afname van soorten is en dat compensatie plaatsvindt in de directe omgeving. De Wet natuurbescherming is het wettelijk kader voor de afwegingen of een nieuwe ontwikkeling past bij de beschermde status van soorten en gebieden in de hele provincie. Ook is dit het wettelijk kader voor natuurcompensatie. De Omgevingsverordening NH2020 beschrijft de wezenlijke kenmerken en waarden van natuurgebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland.

Maar voor het laten toenemen van de soortenrijkdom aan planten en dieren is meer nodig. Dit kan onder andere door het creëren van nieuwe habitats voor soorten; verblijfplekken met voldoende voedsel en mogelijkheden voor voortplanting, bijvoorbeeld aan de randen en op het terrein van een elektriciteitsstation. Ook helpt het opheffen van bestaande barrières en/of het verbeteren van migratieroutes. Afhankelijk van de kansen die een locatie biedt kunnen specifieke maatregelen voor specifieke soorten worden genomen. Een aandachtspunt is dat plantmateriaal bij voorkeur uit de regio komt (gebiedseigen beplanting), om de genetische biodiversiteit te behouden. Het tijdig betrekken van een ecoloog helpt om kansen en aandachtspunten in beeld te brengen.

Een integrale planvorming die van meet af aan natuurdoelen meeneemt helpt bij het goed geïntegreerd ontwikkelen van nieuwe locaties. Dat sluit aan bij het eerder genoemde ruimtelijke uitgangspunt; ontwerp in samenhang met andere opgaven. Wanneer op gebiedsniveau wordt gekeken nemen de kansen toe om de aanleg van nieuwe elektriciteitsinfrastructuur te combineren met de aanleg van nieuwe natuur en de toename van biodiversiteit.[8] Daarbij zijn samenwerking en heldere afspraken tussen verschillende partijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid noodzakelijk,

8. Voorbeelden worden gedeeld via de Agenda natuurinclusief en Groen kapitaal.

zowel in de ontwikkel- en realisatiefase als in het beheer. Het belang van natuurinclusief bouwen wordt ook door netbeheerders herkend. Tennet heeft recent een Inspiratiegids voor natuurinclusief bouwen uitgebracht. Een voorbeeld in de provincie waar dit toegepast is, is de vergroening op het transformatorstation in Wijk aan Zee.




In het nieuwe transformatorstation langs de A15 in Nijmegen-Noord is er bij het ontwerp en inrichting van het gebied gestreefd naar de combinatie van een zichtbaar energielandschap en omliggende flora en fauna rondom het station. Er werd gebruikt gemaakt van snelgroeiende vegetatie zoals riet die bepaalde insecten, knaagdieren en vogels een thuis kan bieden. Hetzelfde principe van natuurinclusiviteit is toegepast in de materialisatie van de gebouwen. Het ontwerp en landschappelijk inpassing van het station is een samenwerking van TenneT, Liander, bureau Urban Synergy en de Gemeente Nijmegen.
Bron: Beeldkwaliteitsplan, Gemeente Nijmegen



Impressies van het transformatorstation Nijmegen Oosterhout TenneT / Liander. Bron: Gemeente Nijmegen

## Neem ruimte voor energie-infrastructuur mee in het planproces van andere ontwikkelingen

Wat geldt voor energie-infrastructuur, geldt ook voor andere ontwikkelingen. Nieuwe woningbouw of werklocaties gaan vaak gepaard met langdurige planprocessen en betekenen in het algemeen een grote verandering van de omgeving. Ook deze processen vragen om een gebiedsgerichte benadering waarbij opgaven in samenhang worden bekeken. Bij deze ontwikkelingen dienen gemeentes al vanaf de planvormingsfase ruimte voor toekomstige elektriciteitsstations en daarmee samenhangende ondergrondse en bovengrondse verbindingen meegenomen te worden. Wanneer zij de netbeheerder tijdig betrekken biedt dit de kans om gezamenlijk tot slimme oplossingen te komen. Hoe eerder de netbeheerder op de hoogte wordt gebracht van ontwikkelingen, hoe beter zij kan anticiperen met de benodigde netuitbreiding. Maar ook bij andere ontwikkelingen, zoals de plaatsing van zonnevelden of de aanleg van een nieuw recreatiegebied, is een integrale benadering nodig, die rekening houdt met de toekomstige energievraag- en opwek en de bijbehorende infrastructuur.

Bij een nieuwe woonwijk is het bijvoorbeeld van belang om tijdig de warmtekeuze voor de wijk te bepalen omdat die grote invloed heeft op de elektriciteitsvraag en daardoor op de benodigde ruimte voor het elektriciteitssysteem. Het is ook goed om vroegtijdig toekomstige ontwikkelingen in de elektriciteitsvraag mee te nemen, bijvoorbeeld het elektrisch laden van vervoermiddelen en hoe dat zal plaats vinden in de wijk (collectief, op een laadplein of individueel per woning).



Transformatorstation bij een nieuwe woonwijk. OS IJburg. Bron: Alliander

# 3 Ladder voor locatiekeuze van elektriciteitsstations

Wanneer een nieuw elektriciteitsstation noodzakelijk is, is het belangrijk om tot een zorgvuldig afgewogen locatie te komen. De ruimtelijke uitgangspunten uit het vorige hoofdstuk dragen daaraan bij. Ondersteunend aan dit proces is een ladder voor locatiekeuze ontwikkeld. De ladder geeft een structuur voor een objectief en transparant proces voor locatiekeuze en inpassingsprincipes vanuit ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten.

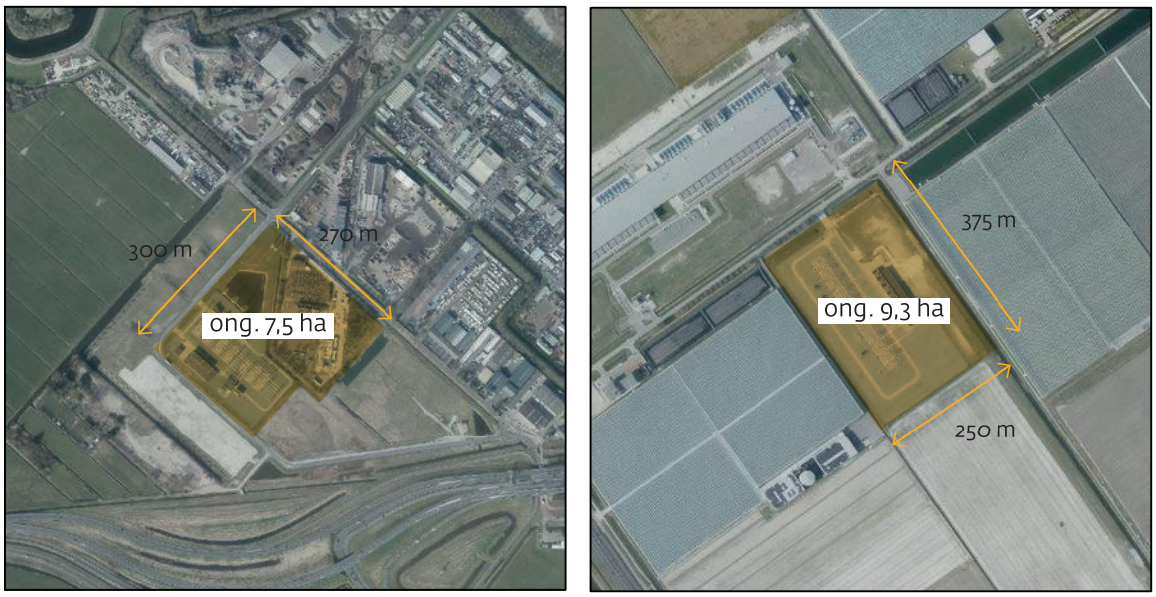
Het volgen van de ladder zorgt voor transparante en helder te onderbouwen keuzes voor netbeheerders, overheden en ontwerpers. De ladder biedt ook handvatten voor toetsing en sturing door de ARO. Het is wenselijk om de ARO te betrekken in het proces van locatiekeuze en niet pas als de locatie bekend is. Bijlage 2 beschrijft de benodigde stappen voor gemeenten om een plan voor een station aan de ARO voor te leggen.

Bij het ruimtelijke inpassen van een elektriciteitsstation moet altijd rekening worden gehouden met het feit dat het station via een of meer bovengrondse lijnen of ondergrondse kabels verbonden is aan het elektriciteitsnetwerk. Naast het station zelf moeten ook deze verbindingen zorgvuldig worden ingepast.

## Typen elektriciteitsstations per maat

De strategie voor het ruimtelijke inpassen van een station is afhankelijk van de maat en schaal van het station. Daarom maken wij hier een verschil tussen kleine en grote stations. De maat hangt samen met het spanningsniveau van het station.

Grote stations zijn groter dan 3 hectare, soms kan een hoogspanningsstation wel 20 ha groot zijn. Dit is vergelijkbaar met de oppervlakte van zes tot ongeveer veertig voetbalvelden. Slechts een klein gedeelte van dit oppervlak is bebouwd. Deze stations opereren doorgaans in het nationale hoogspanningsnetwerk van TenneT. Nieuwe 380 kV en 220 kV-verbindingen van en naar het station worden in principe bovengronds gerealiseerd. Bestaande bovengrondse 150kV-verbindingen die worden opgewaardeerd worden in principe bovengronds gehouden, terwijl nieuwe 150kV-verbindingen doorgaans ondergronds worden aangelegd.

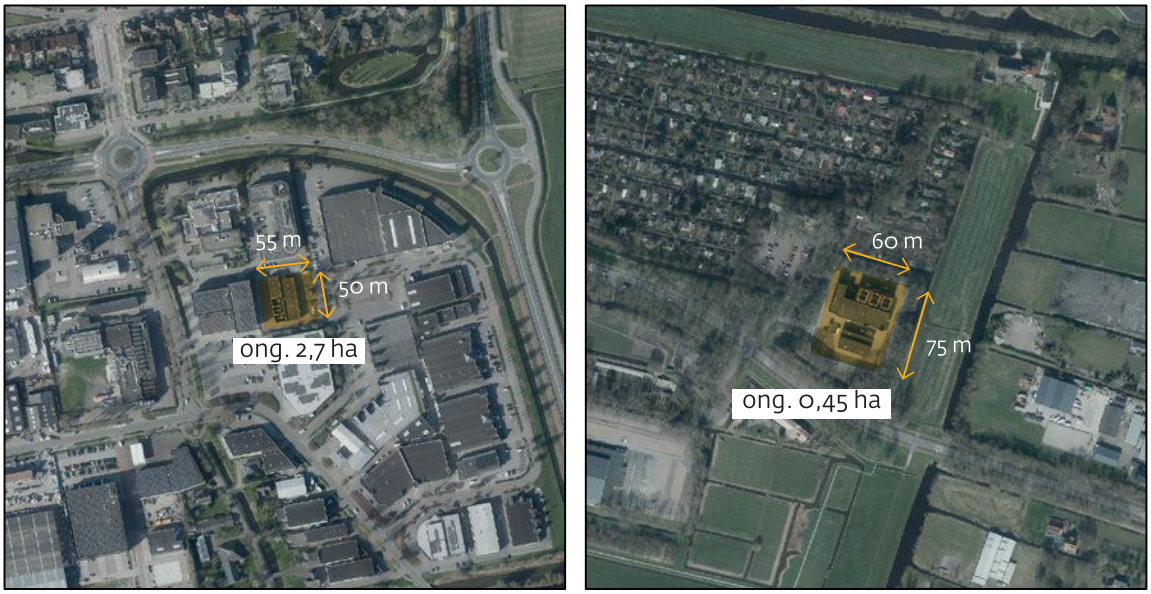



Station Vijfhuizen

Station Middenmeer

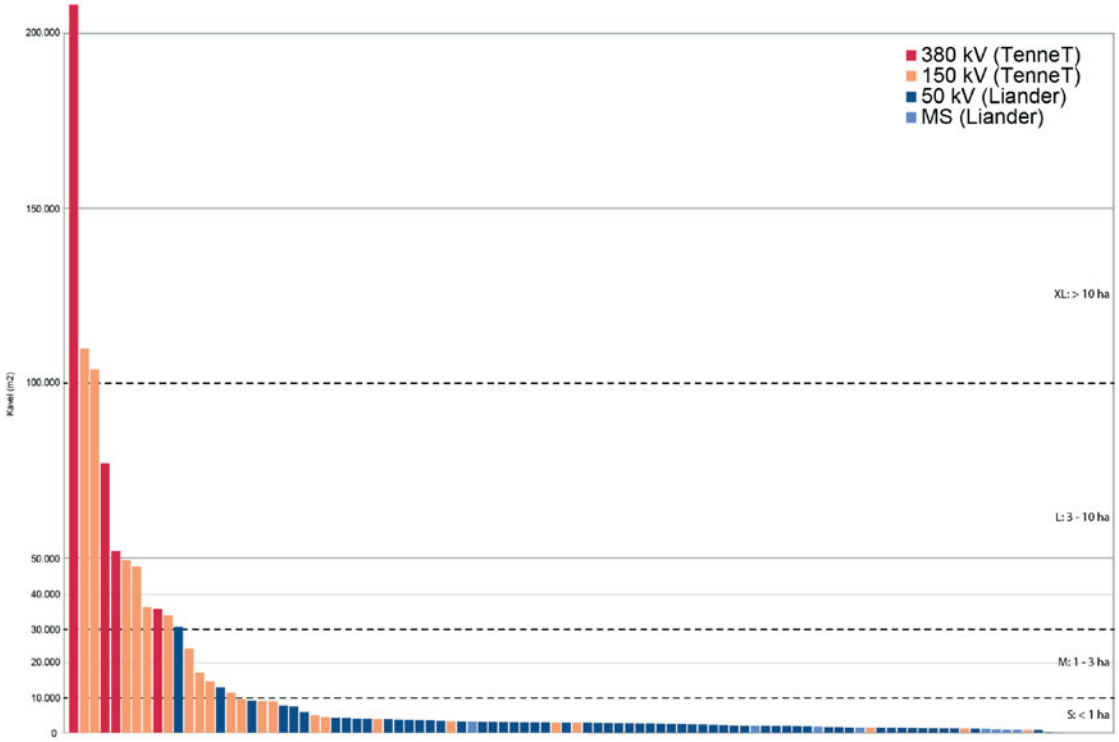
Voorbeelden van grote stations

Kleine stations zijn kleiner dan 3 hectare. Deze verdeelstations zijn doorgaans onderdeel van het regionale Liander netwerk. Door hun maat en schaal zijn kleine stations vergelijkbaar met herkenbare elementen in het landschap, zoals kassen of sportvelden. De verbindingen naar de stations van Liander zijn doorgaans ondergronds.




Voorbeelden van kleine stations

Er zijn meer kleine stations dan grote. Dit heeft te maken met het feit dat de kleine stations de elektriciteit vanuit het hoogspanningsniveau verder verdelen.




Verhouding tussen de maat van de stations en aantallen in Noord-Holland.
Bron: OHM de weg van de minste weerstand, Bright en Urban Synergy

## Inpassing of aanpassing van stations met relatie tot maat

Door het verschil in maat en schaal hebben kleine en grote stations een andere impact op de omgeving. Daarom is de strategie voor het inpassen van een station in de omgeving afhankelijk van de maat van het station.

Kleine stations zijn door hun maat en schaal vergelijkbaar met andere programma's in de ruimtelijke omgeving. In dit geval is de opgave om een locatie te zoeken waar het station het beste ingepast kan worden in het bestaande landschap, gebruik makend van bestaande ruimtelijke structuren.

Grote stations hebben een grote ruimtelijke impact op de omgeving. Zij kunnen ingepast worden in grootschalige ontwikkelingen met een grote kavel-/blokstructuur. In veel gebieden zullen zij echter in verhouding te groot zijn om in bestaande ruimtelijke structuren in te passen. De meeste grote stations vormen zelf nieuwe ruimtelijke structuren en creëren daardoor een nieuw landschap. Daarom spreken we bij grote stations niet over inpassing maar over aanpassing van de omgeving.

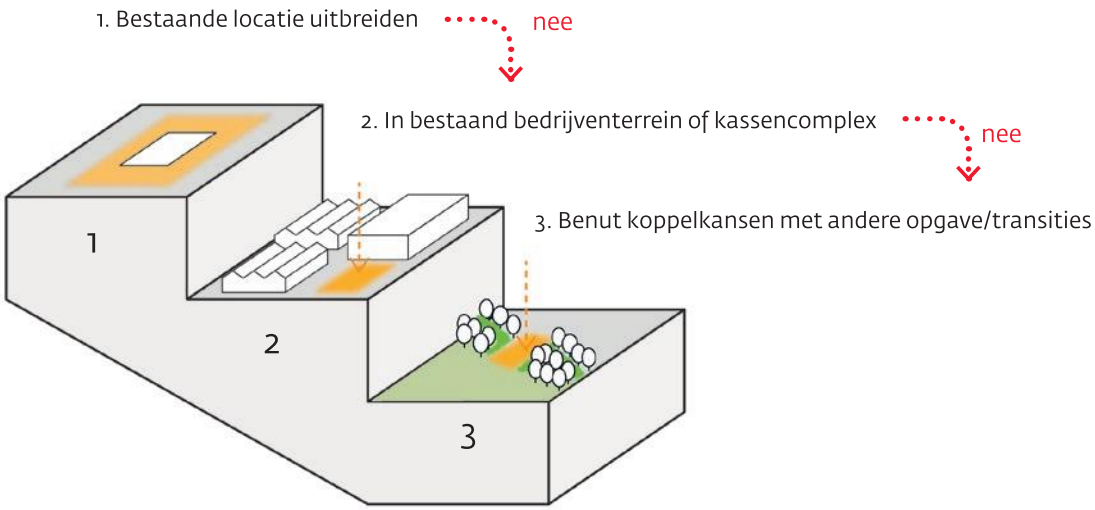


Kleine stations: inpassing in het landschap



Grote stations: aanpassing van het landschap

## Ladder voor locatiekeuze bij grote stations




De eerste stap bij de locatiezoektocht voor een groot station is het zoeken naar ruimte voor uitbreiding bij een bestaand station van vergelijkbare schaal in de omgeving. Hierbij moet rekening gehouden worden met de benodigde extra ruimtereservering bij een station voor onder andere onderhoud, bereikbaarheid en toekomstbestendigheid.

Indien er te weinig ruimte is op het bestaande terrein, dan is de volgende trede het onderzoeken of er plaats is op een bestaand industrie- of bedrijventerrein of kassencomplex. In deze gebieden is de schaal van een groot station vergelijkbaar met die van de omgeving, en zit vaak ook de energievraag geclusterd.



Transformatorstation in bedrijventerrrein/kassencomplex, Middenmeer. Bron:TenneT

Wanneer ook hier geen mogelijkheden zijn, dan heeft het de voorkeur om te kijken naar de samenhang en combinatiemogelijkheden met andere gebiedsopgaven. Voorbeelden zijn nieuwe stedelijke ontwikkelingen zoals bedrijventerreinen, maar ook de ontwikkeling van nieuwe natuur, bossen of duurzame energie-opwek. Het integreren van de ontwikkeling van een groot station met andere gebiedstransformaties daagt uit tot slim en efficiënt ruimtegebruik. Hier profiteert niet alleen het landschap van, maar het draagt ook bij aan een groter draagvlak. Integrale gebiedstransformatie vraagt om een gezamenlijke organisatie, waarbij netbeheerders samen met andere partijen organisaties en stakeholders afspraken maken over taken en verantwoordelijkheden.

Mocht het niet haalbaar zijn om een locatie te vinden via de treden van de ladder, of om aan te sluiten bij gebiedstransformaties in het stedelijk of landelijk gebied, dan zal er in het buitengebied gezocht moeten worden naar een locatie. In dit geval is het belangrijk dat eerst een locatie buiten beschermingsregimes uit de Omgevingsverordening gezocht wordt en in landschapstypen waar een station de minste impact zal hebben. Het plaatsen van een station in een landschap met een beschermingsregime kan alleen wanneer er sprake is van groot openbaar belang en wanneer de andere tredes van de ladder geen uitkomst bieden. In dat geval moet er rekening worden gehouden met aanvullende eisen en compensatiemaatregelen vanuit de beschermingsregimes. Uiteraard gelden ook in dit geval de eerder benoemde ruimtelijke uitgangspunten (hoofdstuk 2).

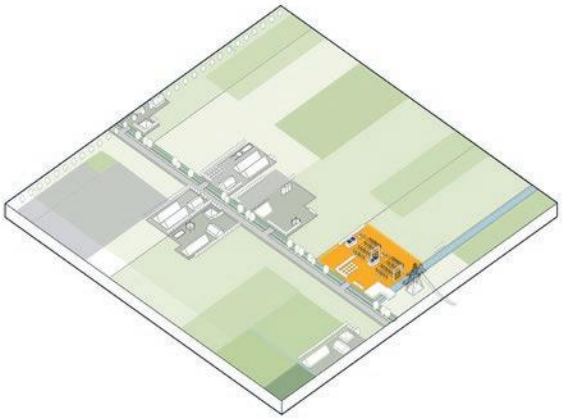
### Richtlijnen voor de lijnverbindingen vanuit grote stations:

Wanneer lijnverbindingen rondom grote stations bovengronds worden gerealiseerd is de landschapsvisie van TenneT (2017)[9] van toepassing. . Deze landschapsvisie beschrijft een uitgebreide visie op en richtlijnen voor landschappelijke inpassing van hoogspanningslijnen. Deze richtlijnen zijn:

- Zoek de ruimtelijke kwaliteit bij inpassing van het hoogspanningsnet;
- Landschappelijke inpassing is samenhang tussen schaalniveaus;
- Inpassing is een drieledige opgave. Deze bestaat uit; ontwerpen van onderdelen, ontwerpen met een integrale aanpak, mogelijkheden benutten voor versterking van de landschapsopbouw;
- Voor landschappelijke aspecten door in alle projectfases;
- Sluit aan op het landschappelijk hoofdpatroon;
- Bundel met infrastructuur van vergelijkbare aard en schaal;
- Geef aandacht aan locaties waar delen van het net verdwijnen;
- Maak rechte lijnen;
- Ontwerp lijnen autonoom, los van het lokale landschap;
- Voorkom afwijkingen;
- Voorkom storende contrasten;
- Ontwerp installaties in een functionele en ingetogen vorm;
- Maak een landschapsplan;
- Laat de inrichting van de 'belemmerende' strook aansluiten op het karakter van de omgeving;
- Maak niet meer kapot dan strikt noodzakelijk is, herstel schade;
- Sluit aan bij lokale ruimtelijke agenda's, voer actieve dialoog met de omgeving.

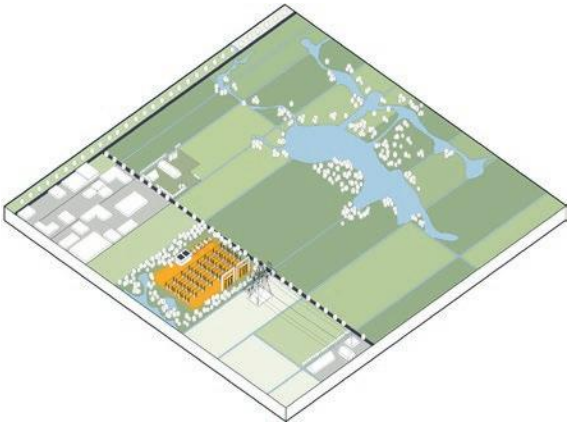
9. Landschap en Hoogspanningsnet, visie en richtlijnen voor landschappelijk inpassing; TenneT, 2017.

## Voorbeelden van koppelkansen met andere opgave/transities (trede3)



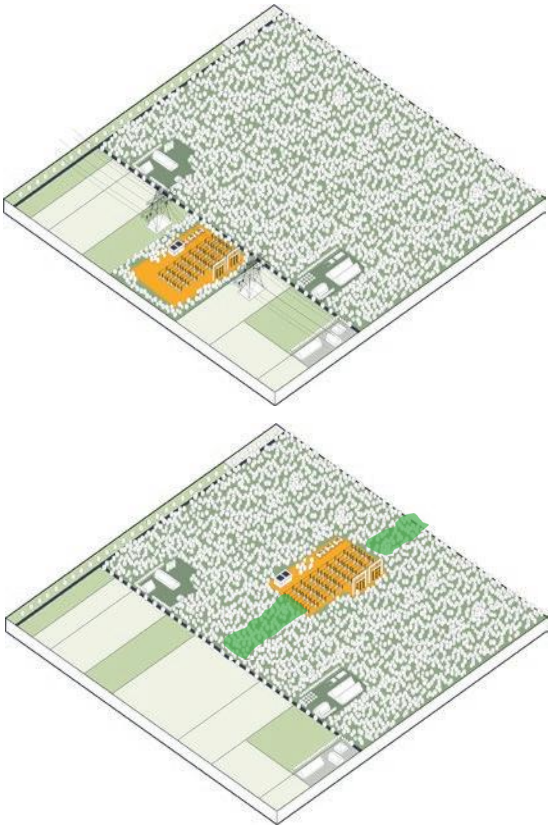
Koppelen aan nieuwe infrastructuur

*Het koppelen aan het waterveiligheidssysteem kan ook gemaakt worden door het clusteren van een nieuw station bij de benodigde technische infrastructuur, zoals een gemaal.*



Koppelen aan ontwikkeling van natuur

*Als stapsteen: Rondom de schakeltuin en het onderstation wordt nieuwe natuur aangelegd, vergelijkbaar met het natuurgebied, hierdoor kunnen verschillende soorten zich beter voort bewegen.*



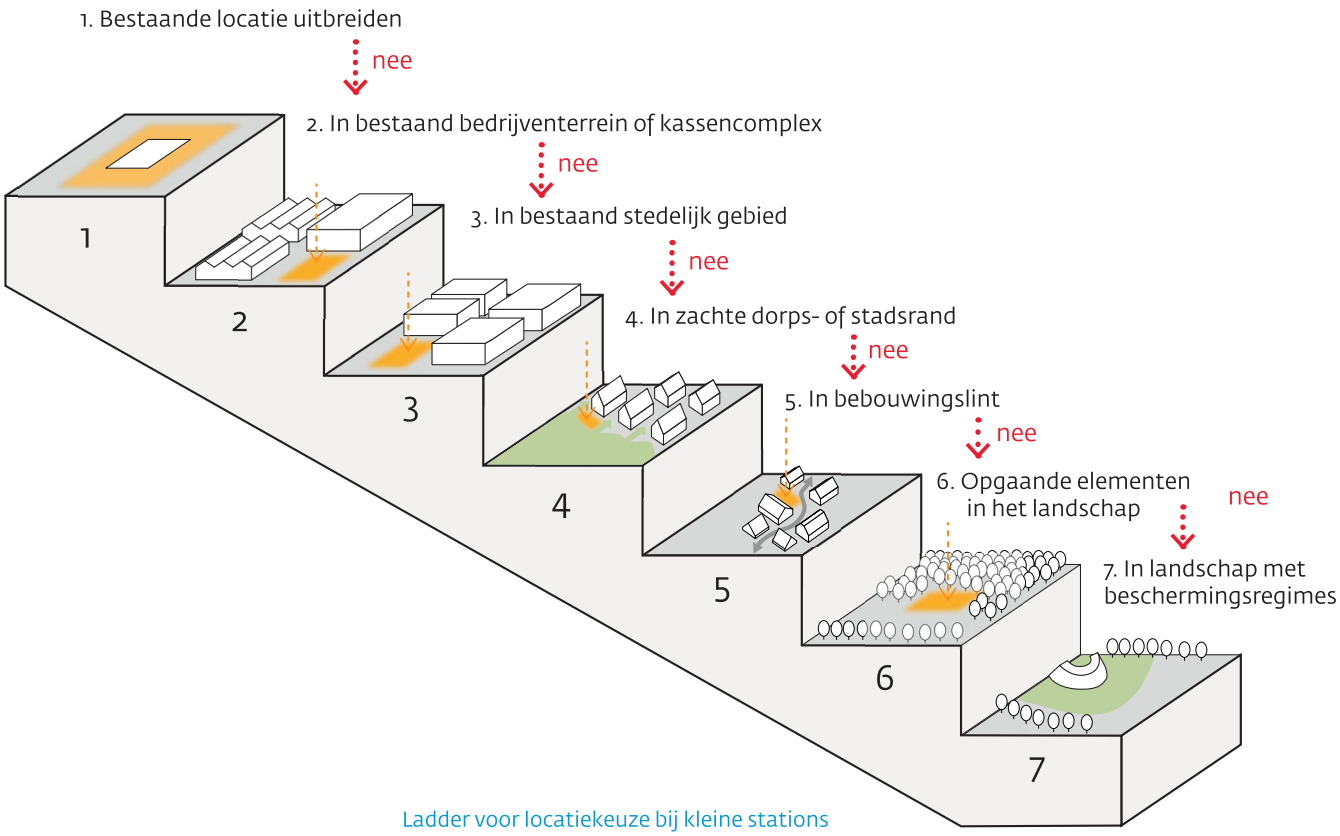
Koppelen aan bosontwikkeling



Energiehub

*Station bij energievraag, conversie of opslag*

## Kleine stations: ladder voor locatiekeuze en inpassing in het landschap




Ladder voor locatiekeuze bij kleine stations

Idealiter worden kleine stations in het bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Bij het zoeken naar de juiste locatie is het volgen van de treden van de ladder een goed hulpmiddel om tot een zorgvuldig afgewogen locatie te komen. Pas nadat de keuze voor trede 3 niet haalbaar blijkt, komt het landschap als mogelijkheid in beeld. Vanaf trede 4 is het belangrijk om de argumentatie voor de keuze voor elke lagere trede scherp te hebben. Hiermee zorgen we ervoor dat het open landschap pas als laatste in het keuzeproces in beeld komt.

### Trede 1 – Bestaande locatie uitbreiden

De eerste stap in de zoektocht voor een locatie voor een station is onderzoeken of er uitbreidingsruimte is bij een bestaand station in de omgeving. Soms is er in de omgeving van stations ruimte gereserveerd voor toekomstige uitbreidingen. Als dat niet het geval is, dan kan ook gekeken worden of kavels naast bestaande stations beschikbaar zijn, of beschikbaar kunnen worden gemaakt. Het clusteren van energie-infrastructuur is efficiënter voor het ruimtegebruik en de impact op de omgeving.

### Trede 2 – In bestaand bedrijventerrein of kassencomplex

Wanneer het niet haalbaar is om een bestaande locatie uit te breiden is de volgende trede het onderzoeken van ruimte in reeds geïndustrialiseerde landschappen; bij bedrijventerreinen of kassencomplexen. De maat, schaal, uitstraling en functie van elektriciteitsstations passen beter bij een bedrijventerrein of een kassencomplex dan ergens anders. Ook zit hier veelal de energievraag geclusterd. Als laatste zijn de eisen voor veiligheid en geluid, zoals de eisen voor architectonische inpassing van een station op bedrijventerreinen en kassencomplexen minder streng dan in stedelijk gebied (trede 3).



Transformatorstations in bedrijventerrein, Waardepolder



Transformatorstation in bedrijventerrein. Bron: TenneT

### Trede 3 – In bestaand stedelijk woongebied

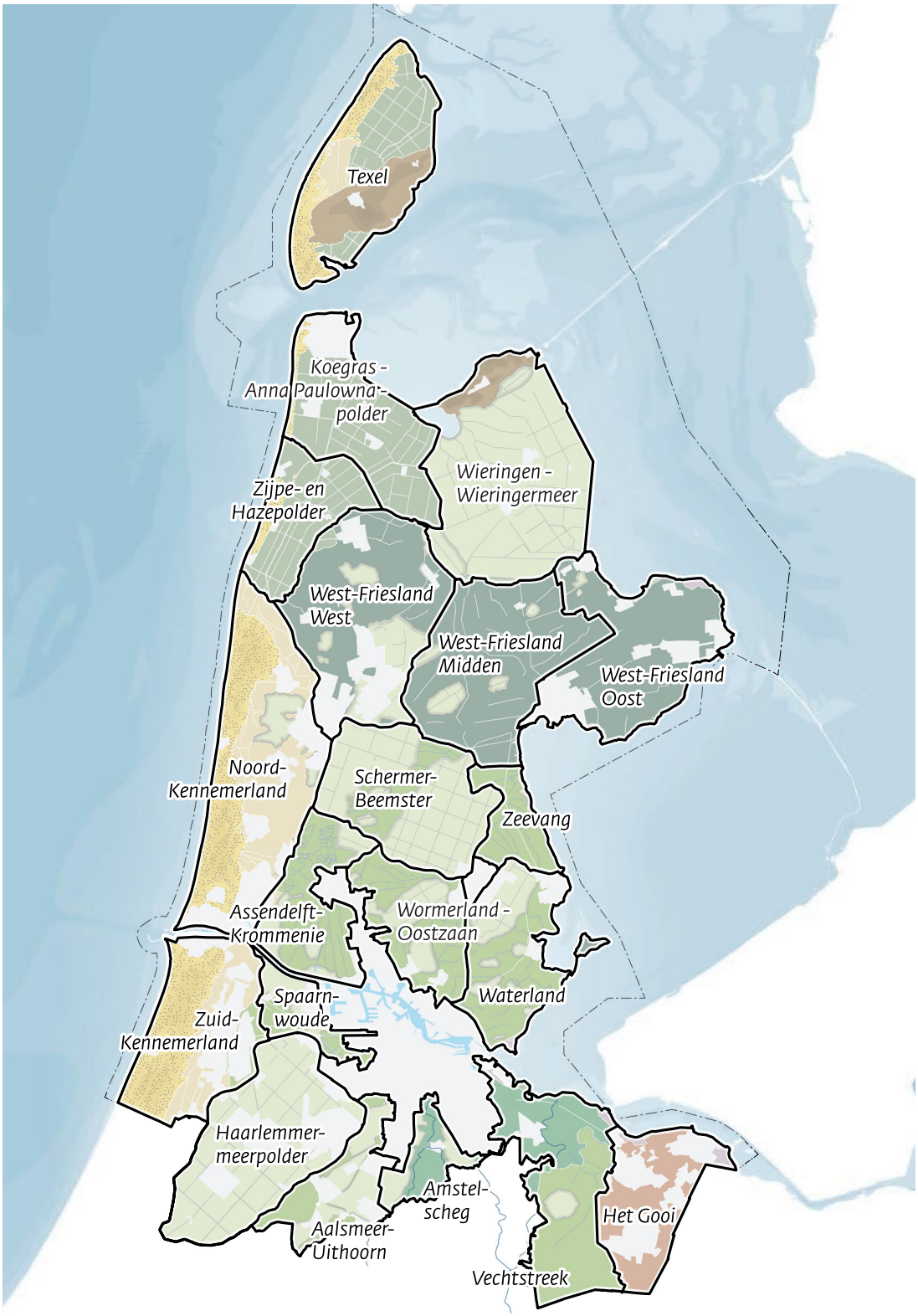
Elektriciteitsstations zijn een vorm van bebouwing en passen daarom beter in stedelijk gebied dan in het landschap. Dit vraagt wel om een goede architectonische inpassing, passend in de omgeving. Het is bijvoorbeeld belangrijk dat het volume van het station zich goed verhoudt tot de overige gebouwen in het gebied. Daarnaast moeten de vigerende planologische regels voor inpassing meegenomen worden, rekening houdend met de eisen voor veiligheid, magneetvelden, geluidcontouren en benodigde kabelverbindingen boven- of ondergronds. Deze eisen zijn in stedelijke gebied hoger dan op een bedrijventerrein of kassencomplex.

## Treden 4-6 Inpassing in het landschap met gebruik van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Wanneer het niet haalbaar is om het station te ontwikkelen op bestaande bedrijventerreinen, kassencomplexen of in bestaande stedelijke gebied komen de mogelijke locaties in het buitengebied aan de orde. Hierbij is het belangrijk dat de kwaliteiten van de Noord-Hollandse landschappen, zoals beschreven in de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie (Leidraad L&C) worden behouden en waar mogelijk versterkt.

De Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie is door de Provincie Noord-Holland in 2018 opgesteld met als doel gemeenten en initiatiefnemers te ondersteunen om de (cultuur)landschappen optimaal te gebruiken door hun kwaliteiten te koesteren en tegelijkertijd ook te benutten voor nieuwe ontwikkelingen zoals de energietransitie. De leidraad biedt handvatten voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing.

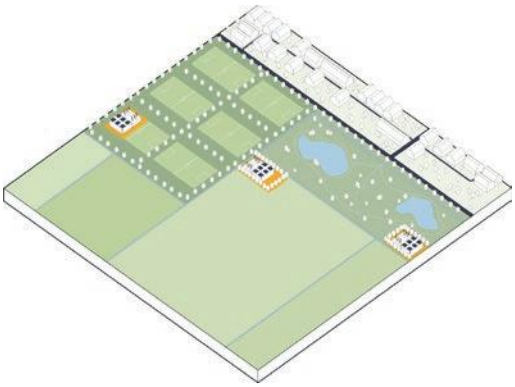
In de Leidraad L&C is het Noord-Hollandse landschap onderverdeeld in 20 ensembles en 10 structuren.  Daarnaast zijn bij elk ensemble en structuur de drie belangrijkste kernwaarden beschreven: 1) landschappelijke karakteristiek, 2) openheid en ruimtebeleving en 3) ruimtelijk dragers. Bij het inpassen van elektriciteitsstations in het landelijk gebied moet rekening worden gehouden met de ambities en ontwikkelprincipes van de afzonderlijke ensembles en structuren. Treden 4 tot en met 6 beschrijven de mogelijkheden om een station te laten aansluiten bij elementen in het landschap, passend bij de eigenschappen beschreven per ensemble en structuur.




Kaart van ensembles en structuren uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

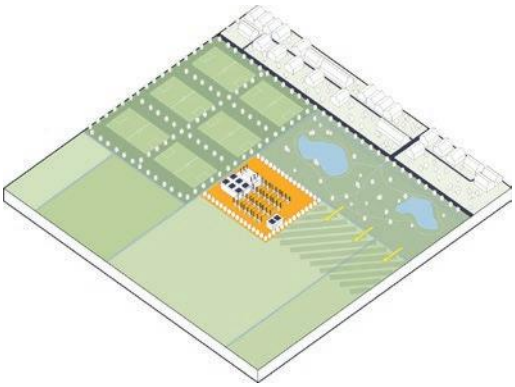
### Trede 4 – Zachte dorps- of stadsrand

De zachte dorps- of stadsranden zijn overgangszones tussen het stedelijke en landelijke gebied. In deze randen bevinden zich vaak functies als sportvelden, recreatiegebieden of zonnevelden. Deze functies kenmerken zich door een specifiek ruimtelijk raamwerk en zijn vaak omsloten door landschappelijke elementen zoals bosschages of singelbeplanting. Een station kan goed worden ingepast in deze randen wanneer wordt aangesloten bij het bestaande ruimtelijk raamwerk en er gebruik wordt gemaakt van vergelijkbare landschappelijke elementen rondom het nieuwe station.



*Voor stations kleiner dan 1 hectare:*

- *in loze ruimte in bestaand raamwerk*
- *ter vervanging van sportveld in bestaand raamwerk*
- *onderdeel van parkrand*
- *tegen randzone, mits onderdeel van randzone*



*Voor stations tussen 1 en 3 hectare:*

- *ter vervanging van sportvelden in bestaand raamwerk*
- *in uitbreiding van (park)randzone*

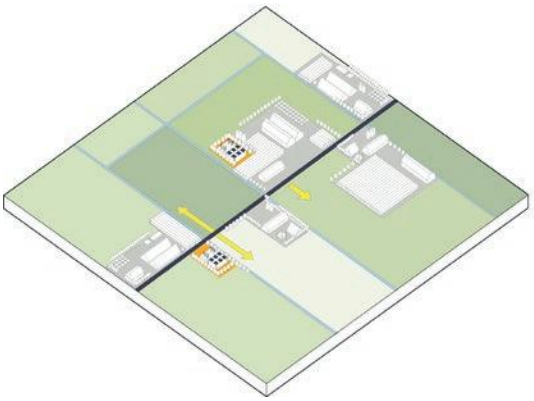
Inpassing bij zachte dorps- of stadsrand

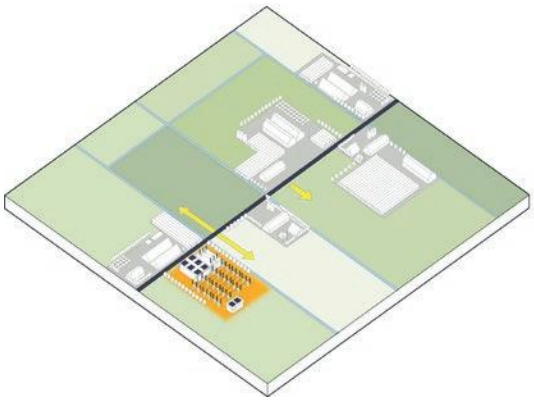
### Trede 5 – Bebouwingslint

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie beschrijft de ruimtelijke dragers van elk ensemble. Bebouwingslinten zijn een van die ruimtelijke dragers. Wanneer zachte dorps- of stadsranden geen plek bieden is het aansluiten bij deze bebouwingslinten de volgende trede.

Bebouwingslinten kunnen per ensemble verschillen. Er zijn drie type linten te onderscheiden met verschillenden opties voor de locatie van een station:

- Linten met kassen of bedrijfspanden: hier passen stations in een nieuw erf met een vergelijkbare configuratie of ter vervanging van een bestaande kas of bedrijfspand. Voor stations kleiner dan één hectare is het ook mogelijk om ze op een bestaand erf te plaatsen.





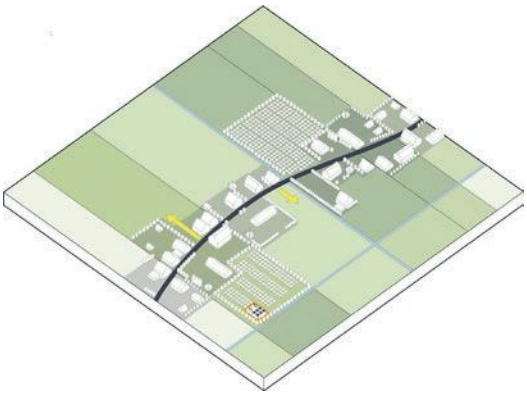
Inpassing in linten met kassen of bedrijfspanden

- Open / agrarisch lint: bij dit type linten zijn alleen stations kleiner dan één hectare wenselijk. Het station kan achter een bestaand erf worden gerealiseerd, net als een schuur. Mits de openheid naar het achterland tussen de linten gewaarborgd wordt. Ze kunnen ook in een bestaande of nieuwe boomgaard geplaatst worden.



Inpassing bij open/ agrarisch lint

- Aaneengesloten bebouwingslint: stations kleiner dan één hectare kunnen geplaatst worden achter een bestaand bedrijfserf.

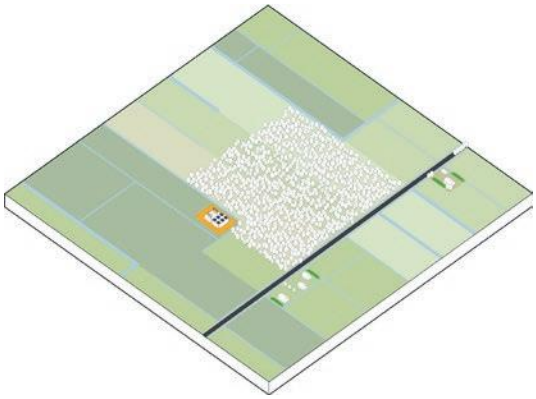




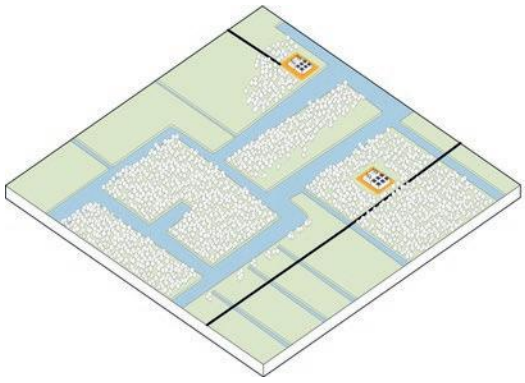
Inpassing bij een aangesloten lint

### Trede 6 – Opgaande elementen in het open landschap

Wanneer alle bovengenoemde treden geen geschikte locatie opleveren is de volgende trede van toepassing: het koppelen van het onderstation aan opgaande elementen in het open landschap. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan bosschages of erven, weg- of spoorinfrastructuur of gemalen. Stations kunnen aansluiten bij bestaande opgaande massa (zoals bosschages), eventueel door het uitbreiden van die massa. Hierbij is het belangrijk om te kijken in welk type landschap het station een plek krijgt. In landschappen waar openheid één van de kernkwaliteiten is, is het niet wenselijk om nieuwe opgaande elementen toe te voegen. Een nieuw station zou in dat geval bij voorkeur aansluiten bij bestaande bosschages, erven of infrastructuur.

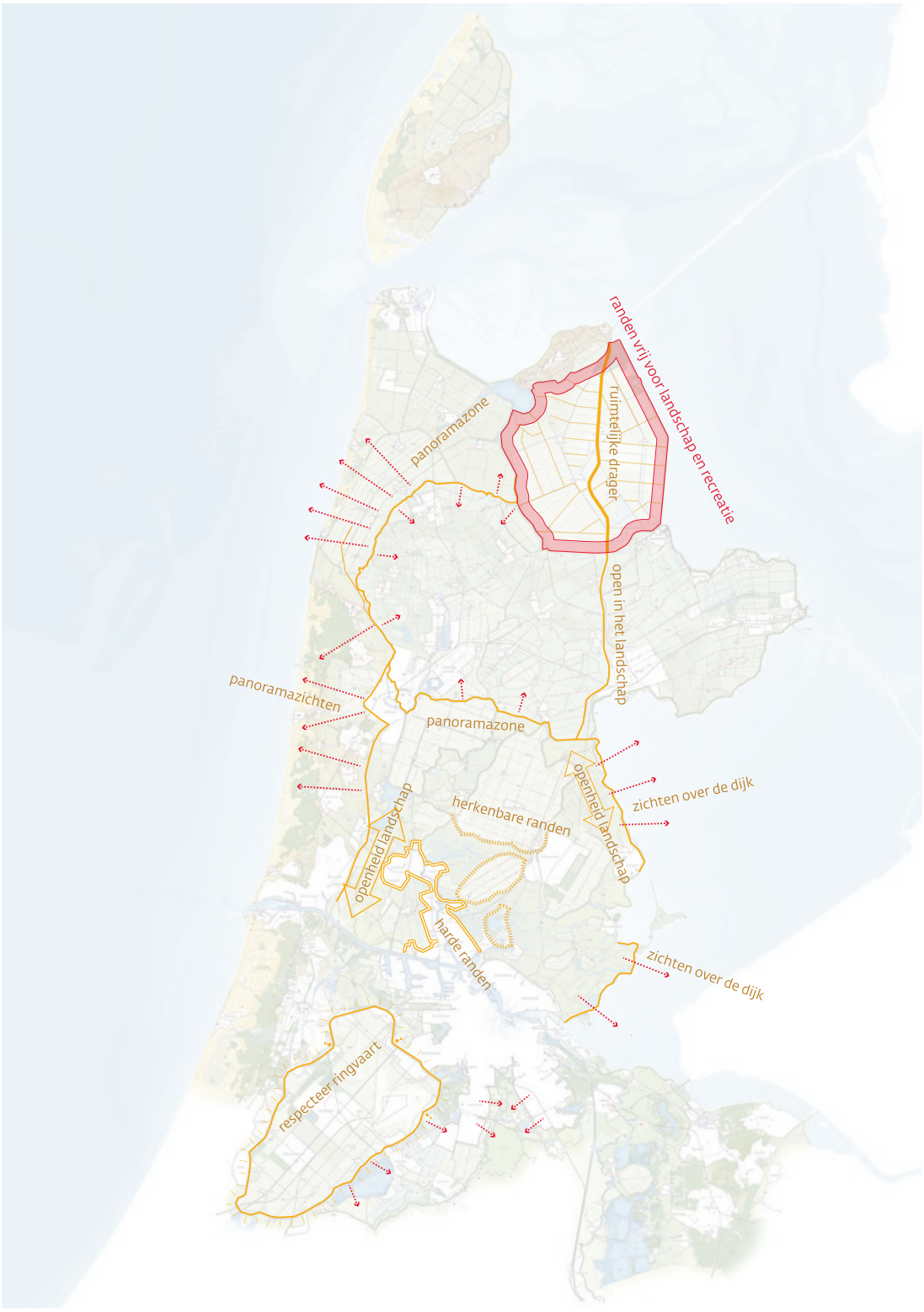


Inpassing bij opgaande elementen in ht landschap: bosschages in open landschap



Inpassing bij opgaande elementen in het landschap: bosschages bij natuur of recreatiegebieden

Hetzelfde geldt voor structuren in het landschap waar het behouden van de openheid belangrijk is. De Westfriese Omringdijk is hier een voorbeeld van. Dat betekent dat binnen een ruimere zone (de 'panoramazone') rekening gehouden moet worden met de visueel-ruimtelijke relaties vanaf de dijk. In de nabijheid van de Westfriese Omringdijk is dus niet wenselijk om een station te plaatsen. In de kaart zijn de gebieden aangegeven waar het belangrijk is om de openheid en panoramazones te behouden voor visuele relaties, en waar nieuwe elektriciteitsstations onwenselijk zijn.

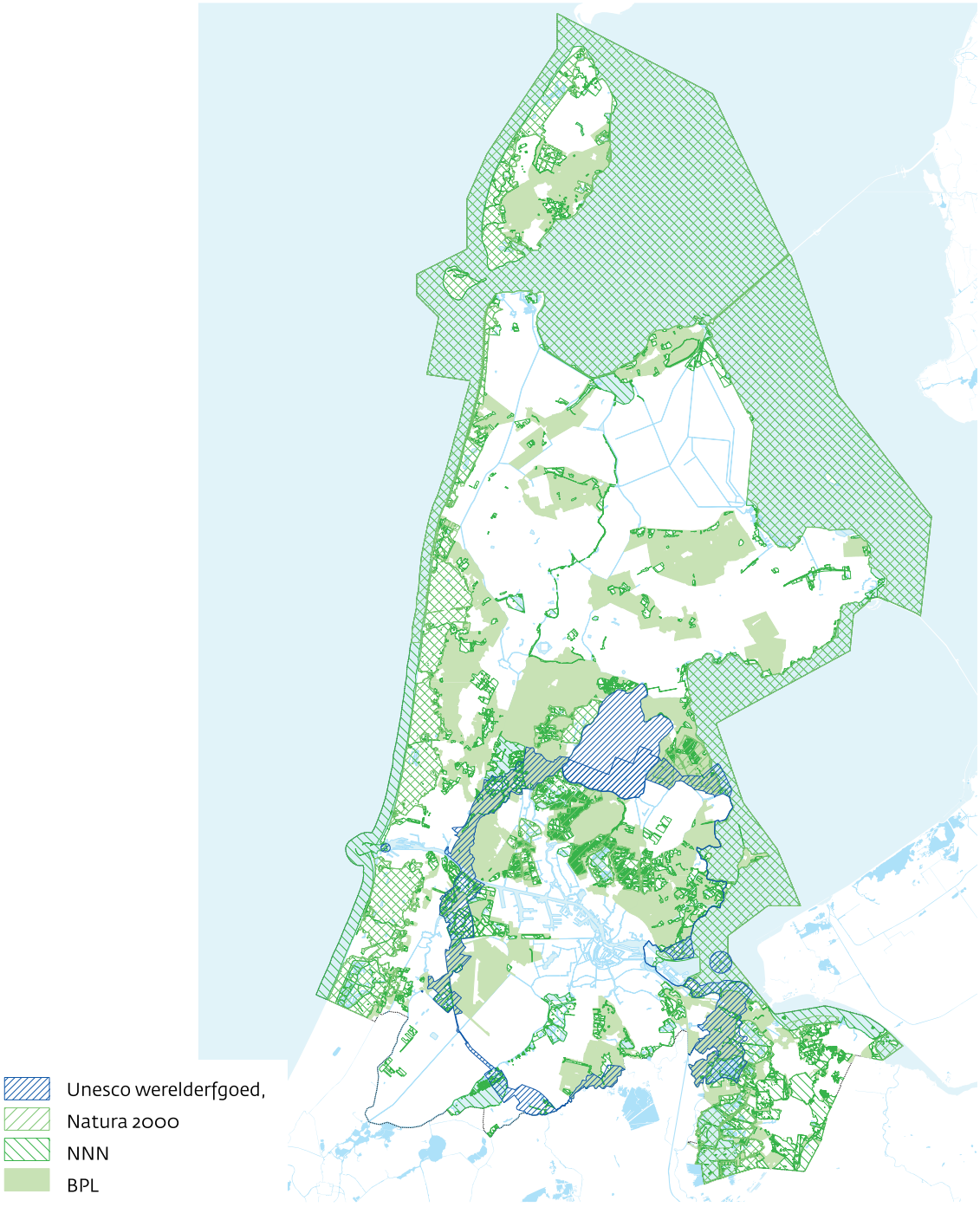



Kaart van behoud van openheid en panorama zichtlijnen

In gebieden waar openheid niet een van de kernwaarden is, kan een station bij nieuwe natuur of nieuwe bosschages geplaatst worden.

### Trede 7 – In landschap met beschermingsregimes

Als laatste trede in de ladder horen de gebieden die beschermd zijn met verschillende regimes: Unesco werelderfgoed, Natura 2000, NNN en BPL. Het realiseren van een elektriciteitsstation in deze gebieden is in principe niet wenselijk. Het plaatsen van een station in een landschap met een beschermingsregime kan alleen wanneer er sprake is van groot openbaar belang en wanneer de andere tredes van de ladder geen uitkomst bieden. In dat geval moet er rekening worden gehouden met aanvullende eisen en compensatiemaatregelen vanuit de beschermingsregimes.




Kaart van beschermingsregimes

# 4. Positionering, inrichting, vormgeving

Na een goede locatiekeuze is de inrichting en vormgeving van het terrein onderdeel van een zorgvuldige inpassing. Hetzelfde geldt voor de positionering van het station en de vormgeving van de gebouwen op het terrein.

## Richtlijnen voor positionering

Bij de positionering van een station zijn de kenmerkende structuren en elementen binnen een landschapstype leidend. Door hiervan gebruik te maken bij de positionering van de gebouwen en het station blijven de landschappelijke karakteristieken zoveel mogelijk behouden. Bij de positionering kunnen de volgende onderdelen meegenomen worden:

Verkaveling: Onderstations sluiten aan op het verkavelingspatroon en de maat en schaal van het betreffende landschap. Bestaande sloten blijven zo veel mogelijk behouden en indien dit niet mogelijk is verlegd.

Afstand en zicht: Onderstations worden zo veel mogelijk aan het zicht onttrokken door deze op afstand te plaatsen van bebouwing en markante zichtpunten/ doorzichten. Ook wordt afstand gehouden tot belangrijke routes vanaf waar het landschap wordt ervaren door met name fietsers en wandelaars.

## Richtlijnen voor inrichting en vormgeving van elektriciteitsstations

Bij de inrichting en vormgeving van een station gelden de volgende richtlijnen:

Landschap maken: integraal ontwerp en waarde-creatie:
Het gebied waarin het station wordt gerealiseerd wordt integraal ontworpen, de ruimtelijke uitgangspunten uit hoofdstuk 2 vormen de basis. Bij de inpassing wordt gebruik gemaakt van de karakteristieke kenmerken van het betreffende landschap en wordt ruimte genomen voor goede landschappelijke inpassing met specifieke aandacht voor de randen en kwaliteitsverbetering van het gebied als geheel.

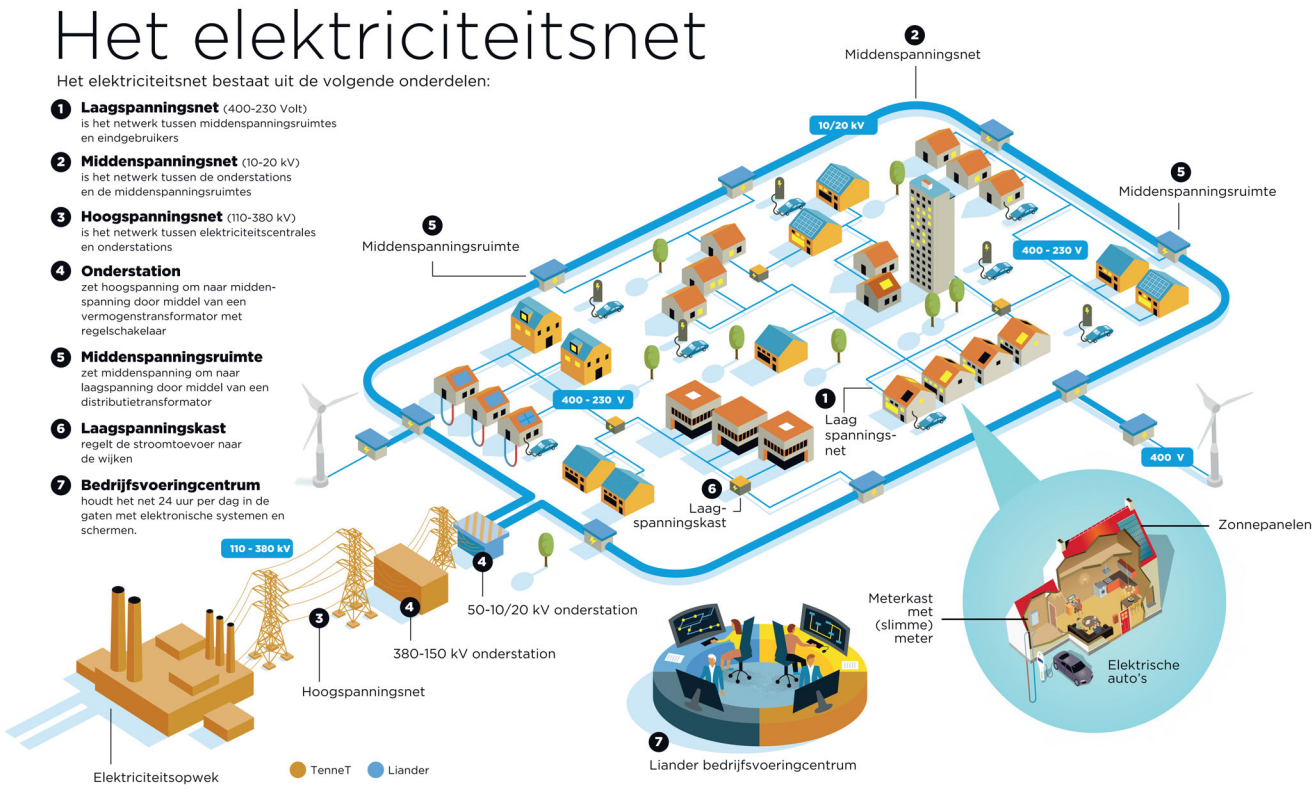
Ontsluiting (toegangswegen en entrées)
Plaats de entree op een zorgvuldig manier; maak gebruik van bestaande ontsluitingswegen en beperk het aantal nieuwe toegangswegen. Pas zo min mogelijk verharding toe op en rondom het station. Waar verharding toch nodig is, richt deze dan landschapsinclusief in. Dit kan bijvoorbeeld door grastegels te gebruiken en de maatvoering te beperken. Hierbij moet rekening gehouden worden met de zwaarte van het transport.

Architectuur en materiaalgebruik
De architectonische vormgeving van de stations vraagt om aandacht. Standaardisatie zorgt voor versnelling en efficiëntie bij de bouw van stations, voor veiligheid tijdens de levensduur en voor een langere levensduur. Maar hierdoor is er vaak weinig ruimte voor een passende vormgeving. De keuze voor de vormgeving van een station beweegt tussen het creëren van een nieuwe laag in het landschap, waarin het station een eigen taal heeft die de functie reflecteert (zoals de historische stroomhuisjes in de polders) of het aansluiten bij gebiedseigen kwaliteiten zoals bebouwingsstructuur en architectuur (qua materiaal en kleurgebruik). De keuze tussen deze twee aanpakken zal afhankelijk zijn van de locatie. Heldere afspraken over de verdeling van eventuele meerkosten zijn noodzakelijk.

Hekwerk
Probeer landschappelijke elementen in de begrenzing te integreren zoals sloten en/of beplanting. Zorg dat die elementen aansluiten bij de omgeving en het type landschap.

# Bijlage 1: Basisinformatie over elektriciteitsstations

Elektriciteitsstations zijn knooppunten in het elektriciteitsnetwerk. Het zijn de plekken waar verschillende verbindingen bij elkaar komen of waar elektriciteit omgezet wordt naar lagere of hogere spanningsniveaus. Meer informatie over stations is beschikbaar in hoofdstuk 3 van het document samengesteld door de netbeheerders voor de Regionale Energie Strategieën.




Schema van het elektriciteitsnet. Bron: schema van het elektriciteitsnet bron: Alliander

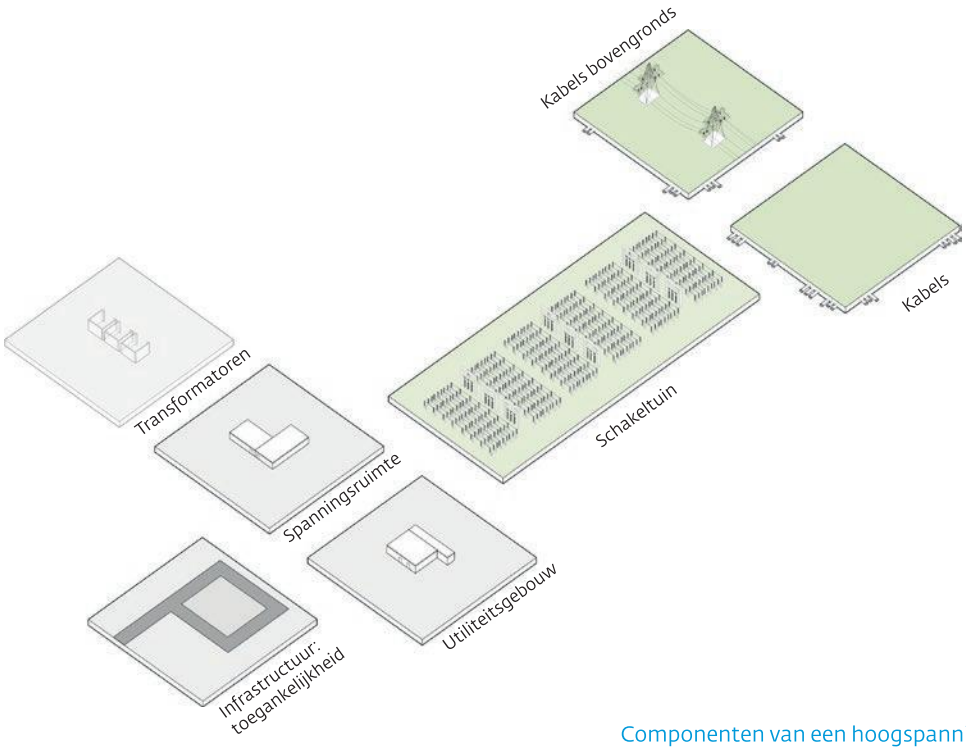
## Typen elektriciteitsstations per spanning

Tijdens het transport van elektriciteit wordt het spanningsniveau veelal getransformeerd van een hoog naar een lager spanningsniveau. Er zijn verschillende typen stations, afhankelijk van de spanningstype die zij omvormen.

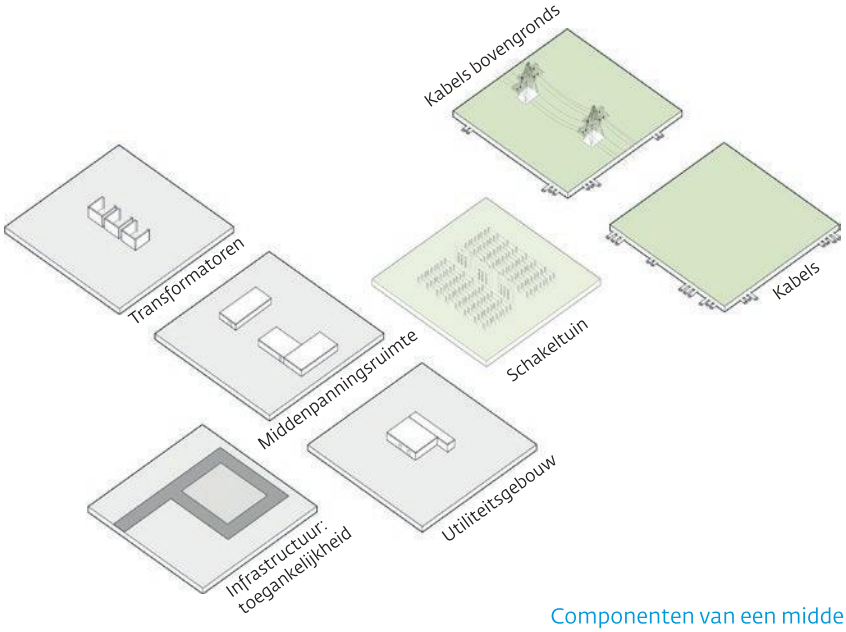
De verschillende spanningen worden beheerd door verschillende netbeheerders. Tennet is beheerder van het hoogspanningsnetwerk (380, 220, 150 en 110 kV). Liander is in Noord-Holland beheerder van het lokale en regionale netwerk en distribueert elektriciteit met lagere spanningsniveaus via verdeelstations. In die stations wordt energie getransformeerd tussen hoogspanning, middenspanning en laagspanning. Vanuit de laagspanning wordt de energie verder verspreid via de elektriciteitshuisjes die wij van onze woonwijken kennen. Deze handreiking gaat over stations vanaf 10KV en hoger. Dit omvat de hoogspanningsstations (nationale netwerk) en de middenspanningsverdeelstations (regionale netwerk). De middenspanningsruimtes worden niet meegenomen.

## Componenten van een station

De hoogspanningsstations en verdeelstations hebben verschillende vaste onderdelen die op specifieke afstand van elkaar moeten staan en hoogte moeten hebben om kortsluiting of overslag te voorkomen. De onderdelen zijn; het centraal diensten gebouw, de transformator en de schakelinstallatie.[10] De schakelinstallatie heeft verschillende schakelvelden met hoogspanningscomponenten zoals transformatorvelden, lijnvelden, koppelvelden en generatorvelden. De schakelvelden zijn met elkaar verbonden via een railsysteem. Het station moet bereikbaar zijn voor reparatie en onderhoud. Naast de verschillende onderdelen is het belangrijk dat er voldoende ruimte is om bij calamiteiten noodvoorzieningen te kunnen plaatsen.




Componenten van een hoogspanningsstation




Componenten van een middenspanningsverdeelstation

10. De schakelinstallatie kan in een open variant voorkomen (Air Insulated Switchgear) of in een gesloten variant (Gas Insulated Switchgear). De laatste is in een gebouw opgenomen.

De verdeelstations van Liander worden modulair ontworpen en gebouwd. Dit verkort de engineeringtijd en de realisatietijd. Daarnaast is beheer eenvoudiger en verlaagt standaardisatie de kosten. Zie voor meer informatie de brochure Inpassen en bouwen van verdeelstations (2021).[11]

Liander heeft de afmetingen en terreinindelingen bij een station gestandaardiseerd. Vooral bij nieuwbouw wordt vaak met gestandaardiseerde componenten gewerkt. Soms is de maat van een locatie niet ideaal voor de standaardafmetingen waardoor maatwerk uitgevoerd moet worden. In de tabel is er een indicatie van het ruimtebeslag van Liander stations:

| Model | Configuratie | Ruimte beslag gebouw (m) (l x b x h) | Benodigd terrein (m) | Max afgaande verbindingen | Tracé-breedte afgaande ver-bindingen |
|---|---|---|---|---|---|
| 50/10kV | 80MVA | 16,3 x 51,2 x 5,0 | 40,3 x 69,2 | 44 (2x22) | 22m + 3m voedende 50kV kabels |
| 150/10kV | 106MVA | 17,9 x 57,7 x 6,0 | 41,9 x 73,2 | 54 (2x27) | 27m |
| 150/20kV | 160MVA | 20,0 x 59,3 x 6,5 | 44,0 x 77,3 | 40 (2x20) | 20m |

*Bovenop de hoogte hierboven benoemd, moet rekening gehouden worden met de hoogte van bliksemspitsen, ongeveer 9 à 10 meter. In de berekening van de totale hoogte wordt de bliksemspitsen meegenomen.*

## Veiligheid en impact in de omgeving

Een elektriciteitsstation heeft een impact in de omgeving in de vorm van geluid en magneetvelden. Het geluid dat een station produceert is afhankelijk van het soort, de maat en de capaciteit. Hetzelfde geldt voor de magneetvelden. De impact van geluid en magneetvelden van een station wordt door de netbeheerders meegenomen bij de studie voor de locatie en inpassing van het station.
Meer informatie over de juridisch componenten in de ruimtelijke inpassing van energie-infrastructuur na inwerkingtreding van de Omgevingswet is te vinden in het document: Staalkaart Netbeheer Nederland 'Elektriciteit en Gas in het Omgevingsplan' opgesteld door Netbeheer Nederland voor gemeenteraden.

11. Modulair Bouwen, Vandaag bouwen aan het energienet van de toekomst; Liander; december 2021.

# Bijlage 2: Stappenplan voor het voorleggen van een station bij de ARO

Bij uitbreidingen op een spanningsniveau hoger dan 150kV is het ministerie van EZK in beginsel bevoegd gezag. De gemeente is meestal bevoegd gezag voor de ruimtelijke planprocedure en vergunningverlening voor energie-infrastructuurprojecten op 150kV-niveau of lager.

Omdat komende jaren meerdere gemeenten voor deze opgave staan, is het wenselijk om een stappenplan te hebben in welke gevallen de plannen worden voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) en op welke momenten in het planproces dit gedaan wordt. Dit stappenplan kan dan worden verwerkt in de projectplanning, met als doel zo min mogelijk tijd te verliezen in de planvoorbereidingsfase.

Meer informatie over de ARO op website van de provincie Noord-Holland.

### In welke situaties naar de ARO?

- Bij ontwikkelingen in landelijk gebied (zie voor de begrenzing van het landelijk gebied de kaart van de Provinciale Omgevingsverordening. Lintbebouwing valt vaak onder het landelijk gebied).
- In ieder geval bij nieuwe bovengrondse tracés en nieuwe transformator-/schakelstations. Bij uitbreiding van bestaande voorzieningen hangt het af van de mate van ruimtelijke impact, of een ARO advies nodig is. Overleg dit met het RO-contactpersoon bij de provincie. (De RO-contactpersoon kan het voorleggen in het Ambtelijk advies(team) Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) of advisering ARO wenselijk is en kan bekijken of er meer speelt dan alleen ruimtelijke kwaliteit).
- De commissie denkt mee over de manier waarop het plan vanuit een integrale benadering waarde kan toevoegen aan het landschap. Het is daarom aan te bevelen om vroeg in het planproces aan de ARO advies te vragen over de ruimtelijke kwaliteit van de plannen.

### Uitgangspunt voor advisering

- Gemeenten, provincie en waterschappen kunnen advies vragen bij de ARO (initiatiefnemers dus niet). De gemeente (provincie, waterschap) bereidt de adviesvraag voor.
- Als er sprake is van locatieonderzoek dat meerdere gemeenten raakt, dan dient de provincie (indien mogelijk in overleg met de gemeenten) de adviesvraag in.
- Het advies is in feite niet verplicht, maar wel aan te raden. Hiervoor geldt Artikel 6.59 uit de Provinciale Omgevingsverordening: ruimtelijke kwaliteitseis in geval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied. Het ARO-advies is zwaarwegend, maar niet bindend. Het advies kan de gemeente (waterschap, provincie) helpen om ruimtelijke kwaliteit van plannen te verbeteren en daarmee ook weerstand vanuit de omgeving te beperken. Met een ARO advies kan ook voorkomen worden dat de provincie bezwaar maakt of zelfs een reactieve aanwijzing geeft. Mocht het bij bezwaren vanuit de omgeving tot de Raad van State komen dan kan de gemeente altijd zeggen dat deze onafhankelijk adviescommissie er (positief) over heeft geoordeeld.
- De basis voor de advisering van de ARO is de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie | Provincie Noord-Holland. Het is geen hard beleidskader, maar meer een handreiking voor hoe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. In deze handreiking staan de elementen uit de leidraad die belangrijk zijn bij het afwegen van een locatiekeuze en inpassing van een station.

- De initiatiefnemer geeft samen met de gemeente (waterschap, provincie) een toelichting aan de ARO, over de (beleids)afwegingen die gemaakt zijn of moeten worden, en de ruimtelijke impact op de (overige ontwikkelingen) in de omgeving.
- Aan de ARO kan advies gevraagd worden over:
  - Afwegingen die leiden tot locatiekeuze indien er mogelijk een locatie in het landelijk gebied naar voren komt
  - Positionering van de voorziening in relatie tot de omgeving
  - Beeldkwaliteit (landschappelijke inrichting en architectonisch ontwerp)

## Wanneer naar de ARO?




- Het advies is om op twee momenten naar de ARO te gaan:
  1. Locatieonderzoek; als er meerdere locaties/tracés onderzocht worden op haalbaarheid en geschiktheid. Het advies van de ARO kan dan worden meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek om te komen tot een locatiekeuze.
  2. Voorlopig ontwerp; als er een voorlopig ontwerp is van de voorziening. Het advies van de ARO kan dan worden meegenomen in het beeldkwaliteitsplan (behorende bij het bestemmingsplan).
- Het is mogelijk om de adviesvraag te agenderen voor het besloten gedeelte van de vergadering.
- Het advies van de ARO kan dan, waar mogelijk, worden meegenomen in de verdere uitwerking. Via het RO-contactpersoon van de provincie kan informeel terugkoppeling (bijv. in de voorbespreking van de vergadering) gegeven worden aan de ARO, over de wijze waarop het ARO-advies verwerkt is. Eventueel kan ambtelijk (ARK) worden bepaald om het plan nogmaals voor te leggen.
- Tussentijds overleg met (een deel van de ARO) is mogelijk, stem dit af met de secretaris van de ARO.

## Planning en doorlooptijd ARO advies

- De vergaderdata vind je hier. *Tip: zorg dat de momenten voor ARO-advies worden opgenomen in de projectplanning.*
- De gemeente dient uiterlijk anderhalve week voor de vergadering een adviesvraag in bij RO-collega provincie. Bij de aanvraag moet een formulier worden ingevuld door de gemeente. *Tip voor initiatiefnemer: houdt rekening met de voorbereidingstijd voor de gemeente om de stukken intern af te stemmen, compleet te maken en aan te leveren.*

## COLOFON

Deze handreiking is gebaseerd op de onderzoeken:
OHM de weg van de minste weerstand door ontwerpbureaus Bright en Urban Synergy (juni 2022)
Verkenning energietransitie Metropoolregio Amsterdam door ontwerpbureau Land-id (mei 2022)
en de op dit onderzoek gebaseerde checklist 'Ruimtelijke aandachtspunten energietransitie' van de Metropoolregio Amsterdam (MRA)

Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Tel.: (023) 514 31 43
Internetadres: www.noord-holland.nl
E-mailadres: post@noord-holland.nl

**Eindredactie**
Provincie Noord-Holland

17 maart 2023



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

C.E. Pinzon Cortes

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144468
camila.pinzon.cortes@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

12 APR. 2023

**Kenmerk**

1989782/1989795

**Uw kenmerk**

**Betreft: Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations**

Geachte leden

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Vaststellen van de Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations.

## Inleiding

De provincie heeft zich in het kader van de Taskforce energie-infrastructuur gecommitteerd om samen met netbeheerders TenneT en Liander zo snel mogelijk het elektriciteitsnetwerk uit te breiden.

De bouw van ongeveer 29 nieuwe transformatorstations en uitbreiding van nog eens 45 bestaande transformatorstations is deel van deze benodigde uitbreiding. Omdat de ruimte schaars is en meerdere opgaven om ruimte vragen, is het belangrijk om te waarborgen dat de keuze voor de locatie van een station en de inpassing in het landschap zorgvuldig gebeurt. De Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) deed een oproep om onderzoek te doen naar heldere en gebied specifieke richtlijnen, zodat de locatiekeuze en het ontwerp van dergelijke stations recht doen aan de ruimtelijke kwaliteit van het landschap. Een duidelijk afwegingskader helpt om te komen tot een locatiekeuze en draagt zo bij aan versnelling in het proces. Hier is gehoor aan gegeven door middel van het onderzoek 'OHM - De weg van de minste weerstand' uitgevoerd door bureaus Bright & Urban Synergy. De uitkomsten van dit onderzoek zijn besproken in de ARO op 17 mei 2022 en hebben inhoudelijk bijgedragen aan deze handreiking.

Tot nu toe zochten netbeheerders eerst een locatie, betrokken dan pas de ruimtelijke ontwikkeling van gemeenten en als laatste werd eventueel de ARO geraadpleegd. Vaak was de grond voor een locatie dan al aangekocht op basis van beschikbare grond en kwam het advies van de gemeente of van de ARO te laat in het proces. Deze manier van werken vertraagt vaak het proces en sluit niet aan bij de wens om het proces juist te versnellen. Wij geloven dat zorgvuldige inpassing en tijdige betrokkenheid van de instrumenten ruimtelijke kwaliteit (zoals de ARO) bij het proces, gunstig zal zijn voor het verloop van het proces en de kans op vertraging op een later moment kleiner wordt.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

**De ruimtelijke handreiking voor elektriciteitsstations**

Deze handreiking is opgesteld met als doel om de kwaliteit van het landschap zo goed mogelijk te waarborgen bij de locatiekeuze en inpassing van een elektriciteitsstation. Het is een middel om tijdig het gesprek te voeren tussen gemeente, netbeheerders en provincie. Het is geen formeel toetsingskader, maar kan door het bevoegd gezag en de netbeheerder als instrument gebruikt worden om tot een toekomstbestendige keuze van een locatie voor een elektriciteitsstation te komen. Als de afwegingen ertoe leiden dat er voor een station toch plek gezocht moet worden in het landelijk gebied, dan biedt de handreiking handvatten voor het inpassen van het station in het landschap rekening houdend met de kwaliteiten van de ensembles uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De afweging via de handreiking helpt ook in het gesprek met de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) van de provincie Noord-Holland.

Bij het opstellen van de handreiking is gebruik gemaakt van de resultaten uit het onderzoek 'OHM de weg van de minste weerstand' door ontwerpbureaus Bright en Urban Synergy. In de handreiking is ook de checklist ruimtelijke aandachtspunten energietransitie van de Metropoolregio Amsterdam meegenomen. De 70% en 90% versies van de handreiking zijn afgestemd met TenneT en Liander en hun reacties zijn in de eindversie bijgewerkt.

**De handreiking in het kort**

De handreiking start met een aantal ruimtelijke randvoorwaarden die altijd van toepassing zijn bij het zoeken van een locatie voor en het inpassen van nieuwe energie-infrastructuur. Denk aan koppelkansen met andere opgaven, natuur inclusief bouwen en klimaatbestendigheid. Vervolgens worden de ladders voor locatiekeuze voor zowel kleine als grote stations uitgelegd. Daarna worden factoren zoals de positionering en inpassing van elektriciteitsstations behandeld. Afsluitend is in Bijlage 1 algemene informatie te vinden over de verschillende soorten elektriciteitsstations in het elektriciteitsnetwerk. Bijlage 2 toont een stappenplan voor gemeenten om de inpassing van de stations tijdig voor te leggen aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).

**Tot slot**

De handreiking voor elektriciteitsstations zal geborgd worden in de omgevingsverordening op een vergelijkbare manier als de handreikingen voor wind op land en zon. Dit zal gebeuren bij de eerstvolgende wijziging van de OVNH2022 per 1 januari 2024.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

H.J. Schartman
provinciesecretaris

B.A

voorzitter
C.J. Loggen

Bijlage 1: Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations

Kon document Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations 2023-04-05.pdf niet opnemen in de bundel

Kon document Brief aan PS over ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations.pdf niet opnemen in de bundel

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12662 |
| **Extern Zaak ID** | 1968916 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.d |
| **Titel** | Ruimte/Energie: Start Ruimtelijke procedure 380kV Netuitbreiding Noord-Holland Noord met publicatie van Voornemen en voorstel voor participatie op 2 juni 2023 (C-agenda cie. Ruimte 11-09-2023 en Leefomgeving 18-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/sb |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 11 september 2023 |

## Toelichting

Op 2 juni aanstaande wordt door het ministerie van EZK het Voornemen en voorstel voor participatie 380kV Netuitbreiding Noord-Holland Noord gepubliceerd, waarmee de ruimtelijke procedure formeel van start gaat. De Minister voor Klimaat en Energie is samen met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening het bevoegd gezag voor de ruimtelijke procedure. Voorstel is PS met bijgevoegde brief hierover te informeren.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

J.H.M. Klinkhamer

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144179

klinkhamerj@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

17 MEI 2023

**Kenmerk**

1968916/2033912

**Uw kenmerk**

**Betreft: Start Ruimtelijke procedure 380kV Netuitbreiding Noord-Holland Noord met publicatie van Voornemen en voorstel voor participatie op 2 juni aanstaande.**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het besluit van het ministerie van Economische zaken en Klimaat om het Voornemen en Voorstel voor participatie 380kV Netuitbreiding Noord-Holland Noord op 2 juni aanstaande te publiceren. Hiermee gaat de ruimtelijke procedure voor de Netuitbreiding van het elektriciteitsnet in Noord-Holland Noord formeel van start. Tevens anticipeert deze netuitbreiding op een eventuele aanlanding Wind op Zee in de Kop van Noord-Holland. Onderstaand lichten wij een en ander toe.

Op 6 februari jl. hebben Provincie Noord-Holland, het Rijk en TenneT een samenwerkingsconvenant netuitbreiding naar de Kop van Noord-Holland ondertekend. De uitbreiding van het netwerk naar een 380 kV verbinding en de bijbehorende hoogspanningsstations brengen een grote ingreep in de leefomgeving met zich mee. Het zal echter ook een verbetering van het (economisch) vestigingsklimaat in de Kop van Noord-Holland met zich meebrengen en verdere congestie op het elektriciteitsnet voorkomen. Doel van de overeenkomst is door nauw met elkaar samen te werken tot een zo goed mogelijke ruimtelijke inpassing te komen. Hierbij wordt de participatie met gemeenten en andere belanghebbenden gezamenlijk vormgegeven. De provincie heeft een adviserende rol gehad bij het opstellen van het Voornemen en Voorstel voor Participatie 380kV netuitbreiding Noord-Holland Noord door deelname aan de ambtelijke projectgroep. Gedeputeerde Staten hebben op 17 januari jl. besloten het samenwerkingsconvenant netuitbreiding naar de Kop van Noord-Holland aan te gaan en Provinciale Staten hierover per brief te informeren. Tevens is in de brief toegezegd Provinciale Staten te informeren wanneer er door het ministerie vervolgstappen worden gezet in het kader van de ruimtelijke procedure. Met de publicatie van het Voornemen en Voorstel voor Participatie vindt de formele start van de ruimtelijke procedure plaats.

## Inleiding

In het Voornemen wordt het voorgenomen project en de opgave beschreven. Er wordt uitgelegd waarom het project nodig is en hoe de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

planning eruit ziet. In het Voorstel voor participatie staat hoe maatschappelijke organisaties, inwoners, bedrijven en bestuursorganen worden betrokken. Er wordt in aangegeven hoe mee kan worden gedacht over het onderzoek naar kansrijke oplossingsrichtingen. En hoe men kan reageren op besluiten genomen in de procedure.

**Wat houdt het project in?**

Het voorgenomen project betreft de aanleg van een nieuwe 380kV-hoogspanningsverbinding in Noord-Holland Noord tussen het bestaande 380kV-hoogspanningsnetwerk en 150kV-hoogspanningsstation Middenmeer150. De uitbreiding van het hoogspanningsnet is nodig om knelpunten in het elektriciteitsnet op te lossen, te voorkomen en de energietransitie te kunnen faciliteren. Deze knelpunten zijn nu al aanwezig in Noord-Holland en nemen in de periode tot 2030 sterk in risico toe. Om deze verbinding aan te sluiten op het bestaande hoogspanningsnetwerk is een nieuw 380kV-hoogspanningsstation noodzakelijk nabij de bestaande 380kV-hoogspanningsverbinding Beverwijk-Oostzaan-Diemen en een 380/150kV-hoogspanningsstation nabij Agriport A7. Het 380/150kV-hoogspanningsstation wordt vervolgens door middel van ondergrondse 150kV kabels aangesloten op het reeds bestaande 150kV-hoogspanningsstations op Agriport A7, genaamd Middenmeer150.

**Hoogspanningsverbinding**

De nieuwe verbinding wordt in beginsel bovengronds aangelegd.

De voorgenomen nieuwe verbinding voorziet in twee of vier circuits. Een circuit bestaat uit drie onafhankelijke stroomvoerende kabels of kabelbundels. De beide circuits hebben elk een transportcapaciteit van 4.000 Ampère. Aan één hoogspanningsmast kunnen twee circuits worden opgehangen. Voor een verbinding van 4 circuits zijn dus twee rijen van masten nodig.

**Mogelijke extra uitbreiding 380kV-net voor Programma VAWOZ**

Onlangs is het Programma Verbindingen Aanlandingen Wind op Zee 2031-2040 (programma VAWOZ) van het ministerie van EZK gestart. Binnen dit programma wordt besloten waar aanlandingen (aansluitingen van energie afkomstig van windparken op zee op energienetwerken op land) gerealiseerd kunnen worden in de periode 2031-2040. In dit programma worden ook locaties in de Kop van Noord-Holland overwogen. In 2025 zal het programma Verbindingen Aanlanding Wind op Zee (programma VAWOZ) beslissen of en waar een aanlanding van wind op zee in de Kop van Noord-Holland gerealiseerd kan worden. Als besloten wordt voor een aanlanding van wind op zee in de Kop van Noord-Holland, dan is er een nut en noodzaak voor twee extra 380kV-circuits.

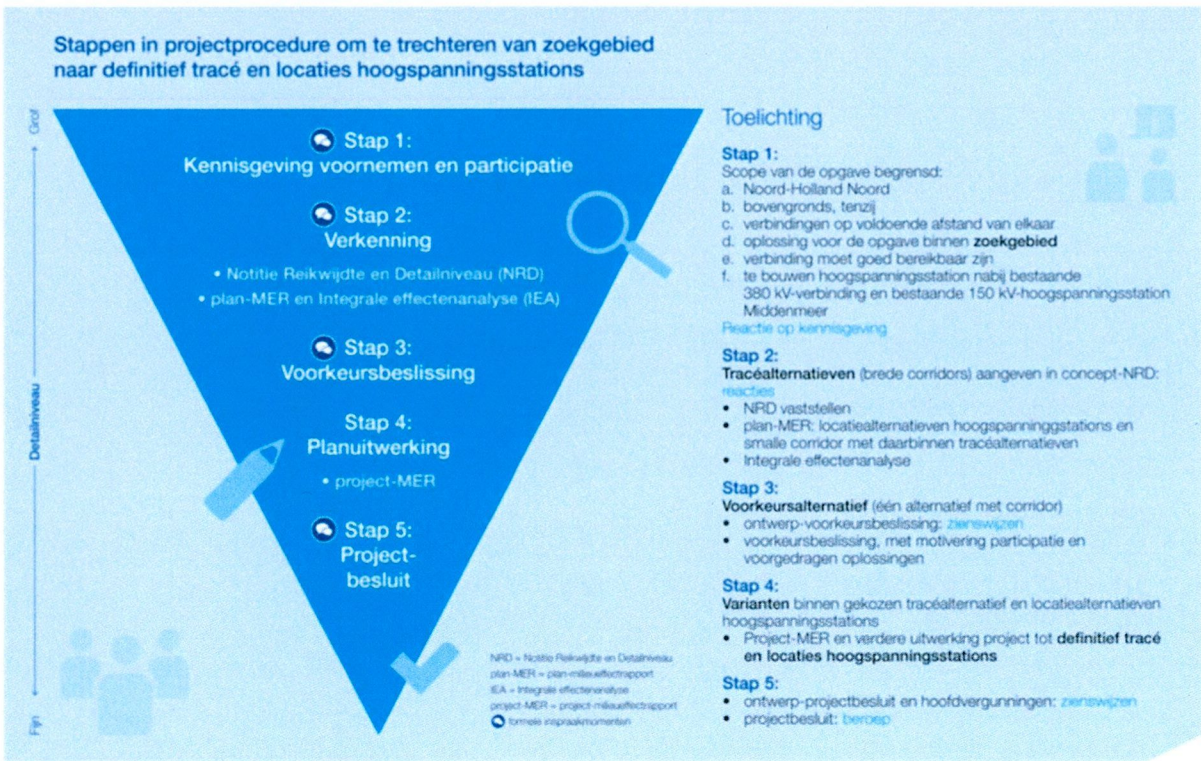
In het project 380kV-netuitbreiding Noord-Holland Noord onderzoeken we de mogelijkheden voor twee circuits en voor vier circuits. Hierdoor kunnen TenneT en EZK een eventuele aanlanding van wind op zee mogelijk maken. Indien er in programma VAWOZ besloten wordt dat een aanlanding in de Kop van Noord-Holland mogelijk is, kan voor de 380kV-netuitbreiding Noord-Holland Noord definitief besloten worden of er een twee- of vier-circuits verbinding nodig is. Als er wordt besloten

niet aan te landen in de Kop van Noord-Holland, en er geen nut en noodzaak bestaat voor twee extra circuits, zal de procedure voor de 380kV-netuitbreiding vervolgen op basis van 2 circuits. Begin 2025 wordt programma VAWOZ afgerond met een besluit van de Minister voor Klimaat en Energie.

**Stappen van de projectprocedure**

In de projectprocedure wordt van grof naar fijn gewerkt. Er wordt gestart met een ruim zoekgebied, waarna naar een definitief tracé en definitieve stationslocaties toe wordt gewerkt, waarbij de mastlocaties en stationslocaties nauwkeurig zijn vastgelegd in het projectbesluit.

Onderstaande afbeelding geeft dit proces visueel weer. De kennisgeving Voornemen en Voorstel voor Participatie is stap 1. Na publicatie van de kennisgeving van het Voornemen en Voorstel voor Participatie op 2 juni start de verkenningsfase van dit project (stap 2).




**Inspraakmomenten in de procedure**

Gedurende de hele procedure wordt in gesprek gegaan met de omgeving om onder andere besluiten voor te bereiden. Voor belanghebbenden worden er half juni op verschillende locaties in Noord-Holland Noord inloop bijeenkomsten georganiseerd en een digitale bijeenkomst.

Voorafgaand aan de start van de ruimtelijke procedure en gedurende het proces worden gemeenten en waterschappen ambtelijk en bestuurlijk bij het tot stand komen van stukken betrokken in de vorm van ambtelijke werksessies en bestuurlijk overleg. Daarnaast kunnen medeoverheden formeel participeren gedurende het proces door middel

van het indienen van een reactie, zienswijze of beroep op de stukken die EZK in het kader van de ruimtelijke procedure zal publiceren en ter inzage legt. Medeoverheden worden dus intensief betrokken voordat de stukken worden gepubliceerd door deze eerst ambtelijk- en vervolgens bestuurlijk -voor te bespreken. Indien daar behoefte voor is, kunnen meerdere overleggen worden georganiseerd. Op die manier worden inzichten en reacties op voorhand zo veel mogelijk verwerkt.

In het Voornemen en Voorstel voor Participatie beschrijven EZK en TenneT o.a. hoe medeoverheden (en inwoners, bedrijven en maatschappelijke partijen) worden betrokken tijdens de ruimtelijke procedure. In het najaar van 2023 zullen er ambtelijke en bestuurlijke overleggen plaats vinden over het concept-NRD. Tijdens de ambtelijke overleggen wordt de werkwijze hoe gemeenten en waterschappen worden betrokken herijkt en geüpdatet.

Daarnaast zijn er dus vijf formele momenten waarop iedereen kan reageren door het indienen van een reactie, zienswijze of het instellen van een beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

| Stap | Onderdeel van de procedure | Reactie |
|---|---|---|
| 1 | Kennisgeving Voornemen en Voorstel voor Participatie | Reactie |
| 2 | Concept NRD plan-MER | Reactie |
| 3 | Ontwerp-voorkeursbeslissing inclusief plan-MER<br>integrale effectenanalyse | Zienswijze/reactie |
| 4 | Ontwerp-projectbesluit (en vergunningen en/of ontheffingen)<br>inclusief Project-MER | Zienswijze |
| 5 | Definitief projectbesluit (en vergunningen en/of ontheffingen) | Beroep |

## Planning

De planning van de 5 stappen van de projectprocedure en de realisatie is als volgt:

| Stap | Onderdeel van de procedure | Planning |
|---|---|---|
| 1 | Start van de procedure door publicatie van het Voornemen en voorstel voor participatie<br><br>Kennisgeving voornemen en Voorstel voor Participatie | 2023 |

| | | |
|---|---|---|
| 2 | Verkenning van de alternatieven | 2023 - 2025 |
| 3 | Voorkeursbeslissing | 2025 |
| 4 | Planuitwerking van het voorkeursalternatief | 2025 - 2029 |
| 5 | Projectbesluit | 2029 |
| | Realisatie: afsluiten van zakelijk recht overeenkomsten en de uitvoering | 2030 - 2034 |

**Tot slot**

Zodra het ministerie van EZK vervolgstappen zet in het kader van de ruimtelijke procedure voor een nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding wordt u opnieuw geïnformeerd. Vanaf 2 juni is de informatie rondom de publicatie beschikbaar op https://www.rvo.nl/onderwerpen/bureau-energieprojecten/lopende-projecten/380-kv-netuitbreiding-nhn. Op de Themapagina Energie op www.noord-holland.nl zal daarnaar verwezen worden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

**Van:** [redacted]
**Onderwerp: Verhuizing ICL kunstmestfabriek**
**Datum:** 28 februari 2023 om 12:05:45 CET
**Aan:** statengriffie@noord-holland.nl

Beste mensen van de griffie,

In de bijlage de brief die ik al eerder naar de heer Olthof stuurde.
Graag zou ik zien dat de brief ook onder de aandacht van de Statenleden wordt gebracht.
Kunt u daar zorg voor dragen?
Bij voorbaat mijn hartelijke dank.

Ondertussen heeft de fabriek besloten een pauze in te lassen van een half jaar ivm de financiële haalbaarheid.
Hr Olthof heeft reeds geantwoord op ons schrijven dat hij onlangs kennis heeft gemaakt met de leiding van ICL en dat
de effecten op de omgeving met hen zijn besproken. Mocht de fabriek verder gaan dan zal hij onze belangen zorgvuldig meenemen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
voorzitter belangenvereniging Bewoners Hemkade en P Ghijsenlaan e.o. , Zaandam
[redacted]

Aan: Het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Van: Belangenvereniging Bewoners Hemkade en P.Ghijsenlaan e.o.
p/a G. Vos
Hemkade 39
1506 PS Zaandam

Onderwerp: Verplaatsing ICL Fertilizers

Datum: 26 februari 2023

Geacht College,

Op 21 augustus 2021 ontvingen de bewoners van de Hemkade te Zaandam een brief van de Projectmanager Zaanstad Zuid van de gemeente Zaanstad, waarin werd medegedeeld, dat " ICL Fertilizers Europe CV" een kunstmestfabriek wil gaan bouwen tegenover de woningen, welke zijn gesitueerd op de Hemkade te Zaandam.
Op 20 december 2022 is er een informatiebijeenkomst geweest waarin de directie van ICL de plannen voor de nieuw te bouwen fabriek heeft gepresenteerd aan belanghebbenden waaronder bewoners en bedrijven uit de Zaanse omgeving. De gemeente Zaanstad was daarbij als toehoorder vertegenwoordigd o.a. door de wethouder Wessel Breunesse.

Ons is die avond gebleken dat het de bedoeling is dat die fabriek gebouwd gaat worden op het noordelijkst gelegen gedeelte van het terrein van het Overslag Bedrijf Amsterdam (tegenwoordig HES) gelegen op de hoek van het Noordzeekanaal en de Westhaven te Amsterdam. Als dit voornemen wordt uitgevoerd ligt die fabriek nagenoeg recht tegenover onze woningen, op een afstand van ongeveer 300 meter.

Deze fabriek is een uitbreiding of verplaatsing van de kunstmestfabriek te Amsterdam, voorheen genaamd Amfert Super-Fosfaatfabriek gesitueerd op het terrein gelegen op de hoek Noordzeekanaal/Mercuriushaven aan de Fosfaatweg te Amsterdam. De grondstoffen voor de productie van die kunstmest zijn fosfaaterts, fosforzuur, zwavelzuur, ammoniak en kaliumchloride. Bovendien wil het bedrijf op de nieuwe locatie fosfaat uit slibassen (afval) gaan hergebruiken en restzuren, die als restproduct vrijkomen bij derden, gaan innemen om te gebruiken bij de productie van kunstmest.

De verwachting is dat medio 2023 de vergunningsaanvraag en de bijbehorende Milieu Effect Rapportage (MER) van ICL voor die nieuwe fabriek worden ingediend.

Om de kunstmest te produceren worden in het productieproces een flink aantal zeer zorgwekkende gevaarlijke stoffen gebruikt. De nieuwe fabriek wordt een 24 uurs bedrijf, waarbij zoveel als mogelijk zal worden geproduceerd. De aan en afvoer van de grondstoffen voor de productie van de kunstmest en het transport van het product zelf zal overwegend met schepen geschieden. Het laden en lossen zal met grote (drijvende) knijpbak kranen worden gedaan.

Dit proces gaat vermoedelijk dag en nacht door en veroorzaakte op de oude locatie ook al veel (stof)overlast en zal dat op de nieuwe locatie ongetwijfeld ook gaan doen.

Op de genoemde bijeenkomst van 20 december 2022 hebben wij diverse vragen gesteld met betrekking tot de plannen van de fabriek. De antwoorden die we kregen hebben ons toen onvoldoende duidelijkheid gegeven over de te verwachten milieuoverlast van het bedrijf.
Onze zorgen over wat dit bedrijf voor onze gezondheid en de leefbaarheid gaat betekenen zijn daarmee niet weggenomen. Deze staan al zwaar onder druk als je alle overlast die we ondervinden van bedrijven rondom ons heen (360 graden en integraal) in ogenschouw neemt.

Wij zijn als bewoners van de Hemkade en omgeving dan ook tegen de komst van deze fabriek op de locatie zoals hiervoor genoemd.

Onze belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- De bewoners van de Hemkade ondervinden nu al erg veel last van (fijn)stof, lawaai en stank van bedrijven die rondom onze woningen zijn gelegen zoals van het bedrijf HES (voorheen OBA), Renewi (voorheen Icova), Norit en van het even verderop aan beide zijden gelegen oliehavengebied maar ook van de Zaanse industriële omgeving. We zijn er van overtuigd dat met de komst van die fabriek van I.C.L. Fertilizers met name de stofoverlast en de lawaaioverlast ernstig zullen toenemen en daarmee de leefbaarheid en gezondheid van de bewoners nog zwaarder onder druk komen te staan dan nu al het geval is.
- De bewoners van de Hemkade zijn bevreesd voor het moment dat er ooit iets mis gaat met de grote hoeveelheid zorgwekkende gevaarlijke stoffen die op dat bedrijf in het productieproces worden gebruikt en daar liggen opgeslagen. In ons gebied hebben we overwegend west of zuid-westenwind.
  Concreet betekent dit, dat we nagenoeg altijd stof- en fijnstof- overlast van dit bedrijf zullen hebben en dat als er iets misgaat op het fabrieksterrein en er een uitstoot plaatsvindt als gevolg van bijvoorbeeld een ongeval of een explosie, wat gelet op de grote hoeveelheid ammoniak niet denkbeeldig is, onze huizen altijd in de gevarenzone zullen liggen.
- Tijdens de informatieavond is ons verteld dat in de Milieu Effect Rapportage (MER) welke bij de vergunningsaanvraag behoort, de gevolgen van de overslag, transport en opslag van grondstoffen niet worden opgenomen, omdat deze activiteit onderdeel is van de reeds verstrekte vergunning aan HES (OBA). Wij zijn van mening dat de overslag en opslag ook een onderdeel uit moet gaan maken van de MER bedoeld als integraal onderdeel van het fabrieksproces.
- De bouw van deze fabriek, de productie van de kunstmest en de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van het product kunstmest zal zoveel stikstofdepositie vereisen, dat we ons niet kunnen voorstellen dat daarvoor een vergunning zal en mag worden verleend (het productieproces vereist zeer veel energie).

Wij hebben begrepen dat u uiteindelijk het bevoegd gezag bent met betrekking tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en in gebruik nemen van deze fabriek, maar dat u zich voor wat betreft het uitvoeren van die taak/verantwoordelijkheid bedient van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Wij vragen van u als college:

- Dat u de druk op en onze gezondheid serieus en integraal ter harte neemt (uw zorgplicht voor alle inwoners binnen de provincie) en er niet alleen naar economische omstandigheden gekeken wordt.
- Dat u over deze voorgenomen verplaatsing/bouw met de gemeente Amsterdam in gesprek gaat en zo mogelijk gezamenlijk op zoek gaat naar een andere locatie dan genoemd.
- Dat u gaat bewerkstelligen dat de aan- en afvoer alsmede de opslag voor die nieuwe fabriek onderdeel wordt van de MER bij de vergunningsaanvraag.
- Dat u ons zo spoedig mogelijk, bijvoorbeeld binnen 4 weken na ontvangst van deze brief schriftelijk op de hoogte brengt wat uw standpunt hierin is.

Wij hopen op uw medewerking in deze en zien graag uw reactie tegemoet.

Hoogachtend,

voorzitter belangenvereniging Bewoners Hemkade en P.Ghijsenlaan e.o.

Kon document Begeleidende mail ingekomen brief Verhuizing ICL kunstmestfabriek_Geredigeerd.pdf niet opnem

Kon document Ingekomen brief Verhuizing ICL kunstmestfabriek_Geredigeerd.pdf niet opnemen in de bundel

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12303 |
| **Extern Zaak ID** | 1712781 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.g |
| **Titel** | Ruimte/Wonen: Aanvraag ontheffing Broekermeerdijk 16 (ABC) Waterland (C-agenda commissie Ruimte) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 11 september 2023 |

**Toelichting**

Op 2 november 2021 hebben GS de 'Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is in een brief aan de betreffende gemeenten een positieve grondhouding aangekondigd om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het voorliggende bouwplan voor Broekermeerdijk 16, 16 A, B en C in Waterland voldoet daar aan.

Gemeente Waterland

| | |
|---|---|
| Datum | : 28 februari 2023 |
| Kenmerk | : |
| Behandeld door | : De heer E.R. Schiedon |
| Doorkiesnummer | :(0299) 658 514 |
| Bijlagen | : 2 |
| Uw brief van | : 9 November 2021 |
| Uw kenmerk | : 1712781/1734265 |

**In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden**

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Onderwerp: Ontheffingsverzoek Broekermeerdijk 16, 16A, 16B en 16C te Watergang

Geacht college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland,

In november 2021 heeft u de lijst met 22 probleemlocaties in dorpslinten vastgesteld. Gemeente Waterland heeft de brief inzake 'Probleemlocaties in dorpslinten' met kenmerk 1712781/1734265 op 10 november 2021 ontvangen. In onze gemeente staat één probleemlocatie op de lijst, namelijk Broekermeerdijk 16, 16A en 16B in Watergang.

Bovengenoemde brief is een uitnodiging geweest om ambtelijk verder te werken aan de gewenste invulling van de locatie aan de Broekermeerdijk. Deze uitwerking heeft plaatsgevonden en middels voorliggende brief treft u derhalve ons ontheffingsverzoek conform artikel 13.4 Omgevingsverordening NH2020(hierna: OVNH2020).

**Aanleiding**
De gronden aan de Broekermeerdijk 16, 16A, 16B en 16C zijn gelegen in het buitengebied van de gemeente Waterland en liggen aan de dijk langs de Zesstedenvaart. De projectlocatie heeft conform het geldende bestemmingsplan hoofdzakelijk de enkelbestemming 'Bedrijf'. Op de locatie is een sloop- en aannemersbedrijf gevestigd. Daarnaast is een deel van het perceel momenteel in gebruik als opslaglocatie van een steigerbedrijf. De bedrijfsactiviteiten hebben onder andere tot gevolg dat er met zwaar materieel van en naar de projectlocatie wordt gereden. Dit leidt tot een onwenselijke situatie voor onder andere het behoud van de smalle (dijk)weg en de waterkering, maar ook tot overlast en gevaarlijke situaties voor omwonenden en gebruikers van de Broekermeerdijk. De locatie is hierdoor aangemerkt als één van de probleemlocaties in dorpslinten.

Voor de probleemlocaties in dorpslinten heeft de Provincie een positieve grondhouding om ontheffing te verlenen van de regels in de OVNH2020. Voorliggende brief voorziet in dit ontheffingsverzoek.

**Beoogd werkingsgebied**
De gronden met de enkelbestemming 'Bedrijf' aan de Broekermeerdijk 16, 16A en 16B in Watergang zijn als probleemlocatie aangewezen. Een groot deel van de gronden behorende tot Broekermeerdijk 16A, het tussenliggende perceel, heeft reeds een woonbestemming. Uitsluitend de kadastrale percelen met de enkelbestemming 'Bedrijf' behorende tot dit adres zijn derhalve onderdeel van het beoogde werkingsgebied. Ter plaatse van het perceel Broekermeerdijk 16B geldt tevens de huisnummeraanduiding 16C.

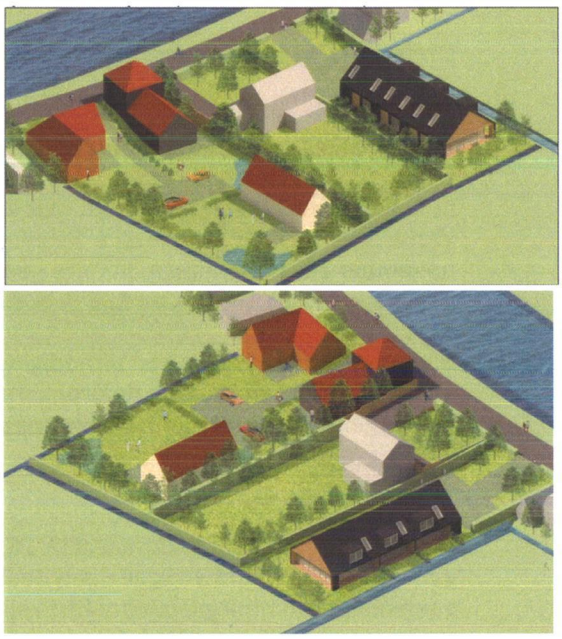



Postbus 1000 | 1140 BA Monnickendam | Bezoekadres Pierebaan 3 Monnickendam | T. 0299 - 658 585 | F. 0299 - 658 599
E. gemeente@waterland.nl | www.waterland.nl | IBAN Rabobank: NL24RABO034.28.79.200 | IBAN BNG: NL11BNGH028.50.33.298

Het beoogde werkingsgebied van de ontheffing voorziet in de volgende kadastrale percelen. De gronden aan de Broekermeerdijk 16 zijn kadastraal bekend als: kadastrale gemeente Waterland, sectie H, nummer 489 en 490. De gronden aan de Broekermeerdijk 16A zijn bekend als: kadastrale gemeente Waterland, sectie H, nummer 493 en 500 (deels: enkel de gronden met een bedrijfsbestemming). De gronden aan Broekermeerdijk 16B en 16C zijn kadastraal bekend als: kadastrale gemeente Waterland, sectie H, nummer 501. De totale oppervlakte van het beoogd werkingsgebied bedraagt derhalve circa 3.740 m$^2$. Het een en ander is nader toegelicht en van figuren voorzien in de bijgevoegde notitie bij dit ontheffingsverzoek (zie bijlage 1).

**Gewenste invulling**

In de toekomstige situatie maakt de bedrijvigheid op de projectlocatie plaats voor woningbouw. De gewenste kleinschalige ontwikkeling met in totaal 7 woningen is zorgvuldig ingepast in de landelijke omgeving van het lint. Er is een goede balans aangebracht tussen het aantal wooneenheden (met bijbehorende parkeerbalans), de landschappelijke kwaliteit en de beheersbaarheid van de locatie. Het verplaatsen van de bedrijfsactiviteiten naar elders heeft onder andere tot gevolg dat er geen verdere schade aan de dijk zal ontstaan. Door het ontwikkelen van woningbouw en het verplaatsen van de bedrijfsactiviteiten ontstaat tevens een afname van het aantal verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie. Daarbij maakt de verouderde bebouwing plaats voor nieuwbouw die aan alle eisen van de huidige tijd voldoet en zal het woon- en leefklimaat ter plaatse van de omliggende woningen in het lint aan de Broekermeerdijk verbeteren. De beoogde kleinschalige woningbouwontwikkeling heeft verder tot gevolg dat de hoeveelheid verharding op de projectlocatie afneemt en de hoeveelheid groen toeneemt. De gewenste invulling is nader toegelicht en per perceel omschreven in de bijgevoegde notitie bij dit ontheffingsverzoek (zie bijlage 1).



**Toets aan OVNH2020**

Het beoogd werkingsgebied is gelegen in 'Agrarische bedrijven', 'Bijzonder provinciaal landschap - Waterland', 'Bodemsanering', 'MRA Landelijk gebied', 'Terreinen binnen de vastgestelde kritische afstand van Natura 2000', 'Peilbesluit' en 'Regionale waterkering – cat. 2' zoals opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020. In gevolge van artikel 6.4 OVNH2020 zijn voorschriften opgenomen voor kleinschalige ontwikkelingen in het MRA Landelijk gebied. Een kleinschalige ontwikkeling bestaat uit nieuwe bebouwing voor een stedelijke functie. De gewenste invulling in het beoogd werkingsgebied voorziet in de realisatie van nieuwe bebouwing voor woningbouw en voldoet daardoor niet aan artikel 6.4. In artikel 6.9 zijn voorwaarden opgenomen voor het toestaan van woningbouw in het werkingsgebied MRA Landelijk gebied. Kleinschalige woningbouwontwikkeling is daarbij uitgesloten. De gewenste invulling in het beoogd werkingsgebied leidt hierdoor tot strijdigheid met artikel 6.9 waar nu ontheffing van zal worden gevraagd

Opgemerkt wordt dat de gewenste invulling in het beoogd werkingsgebied in de bijgevoegde notitie (zie bijlage 1) aan zowel de Omgevingsvisie NH2050, de Omgevingsverordening NH2020 als de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is getoetst. Hieruit blijkt dat de gewenste invulling aansluit bij de ambities zoals onderdeel van de Omgevingsvisie NH2050, dat onze werkwijze aansluit bij die van artikel 6.10 inzake kleinschalige woningbouwontwikkeling in het landelijk gebied (NHN) en de gewenste invulling met de overige relevante voorschriften niet in strijd is. Verder is de gewenste invulling beoordeeld en nader uitgewerkt aan de hand van de ambities en ontwikkelprincipes bij het ensemble 'Waterland' uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De Advies werkgroep Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) heeft op 19 april 2022 een positief advies uitgebracht over gewenste invulling in het werkingsgebied (zie bijlage 2). Het plan ligt in bijzonder provinciaal landschap (BPL), bij dit plan houden we conform artikel 6.46 rekening met de kernkwaliteiten van het gebied.

**Verzoek**
Middels voorliggende brief verzoeken wij uw College op grond van artikel 13.4 OVNH2020 ontheffing te verlenen van bovengenoemde regels uit hoofdstuk 6 van de verordening teneinde een planologische procedure te kunnen doorlopen om het geldende bestemmingsplan voor de gronden met de bedrijfsbestemming aan de Broekermeerdijk 16, 16A, 16B en 16C te kunnen herzien.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

drs. E.G.H. Dijk MPM
gemeentesecretaris/algemeen directeur

drs. M.C. van der Weele
burgemeester

**Bijlagen :**
1. Notitie provinciaal beleid door Mees Ruimte & Milieu d.d. 15 juli 2022
2. ARK behandeling plannen ruimtelijke kwaliteit Broekermeerdijk 16, Watergang d.d. 7 & 19 april 2022

**FORMAT BEHANDELING PLANNEN RUIMTELIJKE KWALITEIT**

Datum: 07-04-2022

**VOORTRAJECT**
(in te vullen door planadviseur of RO-adviseur)

*Plangegevens* (naam, adres, gemeente)

**Probleemlocatie Broekermeerdijk 16-16B Watergang, gemeente Waterland**

*Behandelend ambtenaar*
Michiel Veldkamp, Robert Sabée

*Soort plan* (bijv. vooroverleg, prealabele vraag, voorontwerp bestemmingsplan, wijzigingsplan)
pilot probleemlocaties

*Korte omschrijving van het plan* (functie, omvang, korte voorgeschiedenis)

Dit is een van de probleemlocaties die voortgekomen is uit de verkenning naar aanleiding van de motie die aangenomen is bij vaststelling van de Omgevingsverordening 2020. De lintbebouwing kwam door invoering van de verordening in Landelijk Gebied te liggen en sanering van ongewenste situaties was niet meer mogelijk. De locatie is door de gemeente aangedragen en door ons als probleemlocatie geaccepteerd.

De eigenaren van de kavels 16A en 16B hebben zich bij de planvorming aangesloten. Op 16 en 16B zal woningbouw plaatsvinden en 16B betreft het omzetten van bedrijfsbestemming naar tuin.

14 April werden de plannen gepresenteerd. Michiel Veldkamp heeft namens de provincie een eerste reactie gegeven vanuit ruimtelijke kwaliteit maar vind het belangrijk dat er meer ogen naar kijken.

*Eventuele bijzonderheden* (bijv. politieke gevoeligheid, eerder behandeld)

*Ambtelijke beoordeling:*

- *Welke stukken zijn beschikbaar?*
  *Plan van Aanpak Probleemlocaties Dorpslinten*

- *Welke artikelen van de OV zijn van toepassing en is er strijd met de OV?*
  Ja

**AMBTELIJK ADVIES RUIMTELIJKE KWALITEIT**
(in te vullen door ambtelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit)

*Datum: 19 april 2022*

*Impact van het plan en motivering 'naar ARO' of 'niet naar ARO'*
Niet naar ARO vanwege geringe omvang en ambtelijke advisering.

*Inhoudelijk advies*

We prijzen de zorgvuldige planontwikkeling met goed beeldmateriaal dat uitstekend inzicht geeft in de huidige en toekomstige situatie. Ten aanzien van de ontwikkeling op nr. 16 is goed gekeken naar lokale historie (kapschuur) en bebouwingskorrel. De directe toetsing op de ontwikkelprincipes van de Leidraad is zeer verhelderend. Nr. 16B heeft een goede meekoppeling van groen, biodiversiteit en ecologie. We staan positief tegenover de sloot achterlangs.

Bij nr. 16 hebben we een duidelijke voorkeur voor de 'Verspreide variant' (variant 2) vanwege geringe doorzicht bij drie woningen aan lint. De referentie situatie op nr. 30 toont aan dat er dan geparkeerd wordt aan het voor de woningen en dit samen met het gebruik weinig ruimtelijke kwaliteit oplevert.
Het volume achter op erf moet volgens de architect nog nader uitgewerkt worden. Wij hadden een duidelijke voorkeur om het volume te draaien. Het wordt dan ook makkelijker het doorzicht te behouden. Een meer schuurachtig volume (hoogte-breedte verhouding) haaks op de kavel kan eventueel ook nog indien het doorzicht voldoende behouden blijft. Het parkeren op het terrein moet nog uitgewerkt worden.

Op nr. 16B wordt een robuust volume met moderne signatuur voorgesteld. We gaan mee in deze uitgangspunten. We vroegen ons af of dit volume dan ook zwart uitgevoerd moet worden. Kapschuren zijn vaak in zwart uitgevoerd maar stallen niet. We zijn voorstander van meer terughoudend kleurgebruik (voorstel vergrijzend hout). Of gekleurd volgens analyse die is gemaakt voor nr. 16? De raampartij aan de oostzijde is prachtig qua architectuur en maar net iets te dominant vanuit landschap. Wellicht kan de gevel iets plastischer gemaakt worden?
Punt van zorg is het behoud van de groene uitstraling van het voorterrein, de kwaliteit staat of valt met dit groene karakter.

PM De zonnepanelen op visualisatie op blz. 17 (dia 82 van de presentatie) zitten aan de verkeerde zijde. We gingen er vanuit dat deze ter illustratie aan de noordzijde getekend zijn.

Conclusie: twee goed gevisualiseerde plannen die nog van waarde kunnen winnen door ook onderling elkaar te kijken zonder aan de eigen identiteit afbreuk te doen.

# NOTITIE

| | | | |
|---|---|---|---|
| Aan: | Provincie Noord-Holland, t.a.v. dhr. R. Sabée en dhr. M. Veldkamp | Projectnr.: | 20349/ 22196 |
| Van: | MEES Ruimte & Milieu, namens initiatiefnemers/ eigenaren | Auteur: | L.G.A. van Laar MSc BBE |
| Betreft: | Beoordeling provinciaal beleid Broekermeerdijk 16, 16B, 16C | | |
| Datum: | 15 juli 2022 (aangevuld 23 december 2022) | | |

## 1. INLEIDING

In november 2021 is de lijst met 22 probleemlocaties in dorpslinten door de Provincie Noord-Holland vastgesteld. Voor deze locaties heeft de provincie een positieve grondhouding om ontheffing te verlenen van de regels in de Omgevingsverordening. Broekermeerdijk 16, 16A en 16B in Watergang is als een van deze probleemlocaties aangewezen.

Nadat in april 2022 de initiatieven voor de Broekermeerdijk 16, 16B en 16C door de initiatiefnemers/ eigenaren zijn gepresenteerd aan de provincie Noord-Holland en de gemeente Waterland heeft de Advies werkgroep Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) een positief advies uitgebracht over de voorgenomen ontwikkeling. In het kader van de aanvraag tot het verlenen van de ontheffing van de regels in de Omgevingsverordening is gevraagd een integrale visualisatie van beide initiatieven aan te leveren en daarbij een onderbouwing op te stellen waaruit blijkt dat het initiatief voldoet aan de doelstellingen en kernwaarde uit het provinciaal beleid. In het kader van dit verzoek is voorliggende notitie opgesteld. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de locatie (2), de bestaande situatie (3.1), de toekomstige situatie (3.2) en de beoordeling van het provinciaal beleid (4). De visualisaties zijn tevens opgenomen in bijgevoegde presentaties.

## 2. PROJECTLOCATIE

De projectlocatie ligt aan Broekermeerdijk 16, 16A, 16B en 16C te Watergang en heeft diverse eigenaren. Er is derhalve sprake van een drietal deelgebieden. In twee deelgebieden is sprake van een voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. Het deelgebied 16A betreft enkel de achtertuin bij de bestaande woning. Voor de deelgebieden is een integraal plan opgesteld, waarin de twee ruimtelijke ontwikkelingen aan de Broekermeerdijk 16 en aan de Broekermeerdijk 16B en 16C ook van elkaar te onderscheiden zijn. Hier wordt in paragraaf 3.2 nader op ingegaan.

De gronden aan de Broekermeerdijk 16, 16A, 16B en 16C zijn gelegen in het buitengebied van de gemeente Waterland en bevinden zich ten zuidoosten van de kern van Watergang en ten westen van de kern Broek in Waterland. De locatie ligt aan de dijk langs de Broekervaart. Langs de dijk is sprake van lintbebouwing, bestaande uit voornamelijk woonfuncties. De omgeving van de projectlocatie bestaat grotendeels uit open landschap met een agrarisch gebruik.

Kadastraal is het deelgebied Broekermeerdijk 16 bekend als: kadastrale gemeente Waterland, sectie H, nummer 489 en 490. Dit deelgebied heeft een oppervlakte van ca. 1.960 m². Kadastraal is het deelgebied Broekermeerdijk 16A bekend als: kadastrale gemeente Waterland, sectie H, nummer 493 en 500 (deels). Dit deelgebied heeft een oppervlakte van ca. 600 m². Kadastraal is het deelgebied Broekermeerdijk 16B en 16C bekend als: kadastrale gemeente Waterland, sectie H, nummer 501. Dit deelgebied heeft een oppervlakte van ca. 1.180 m². De totale oppervlakte van de projectlocatie bedraagt derhalve circa 3.740 m². Het een en ander is weergegeven in figuur 1.

Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie met begrenzing deelgebieden (bron: QGIS, eigen bewerking)



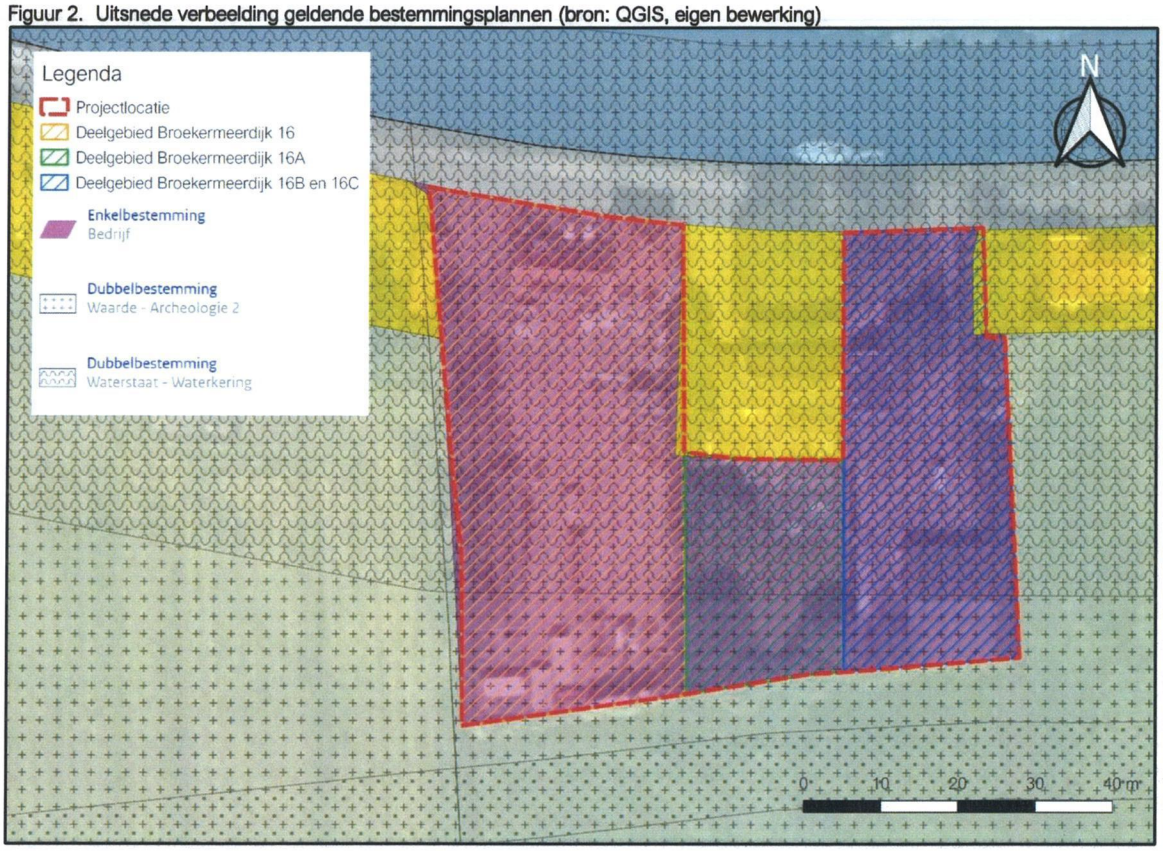

## 2.1. Geldende bestemmingsplannen

De geldende bestemmingsplannen op de projectlocatie zijn het onherroepelijke "Bestemmingsplan Buitengebied Waterland 2013" en "Bestemmingsplan Waterland – Parapluplan 2018". De projectlocatie heeft de enkelbestemming 'Bedrijf' en de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waterstaat – Waterkering'. Ter plaatse van enkele kleine delen van de tot de projectlocatie behorende gronden geldt de enkelbestemming 'Wonen', namelijk in de noordoostzijde van deelgebied Broekermeerdijk 16 en in de noordoostzijde van deelgebied Broekermeerdijk 16B en 16C. In de bestemmingsomschrijving van de gronden met de bestemming 'Bedrijf' wordt verwezen naar bijlage 2 bij de regels waarin de specifiek toegestane bedrijven binnen onder andere deze bestemming zijn opgenomen. Op de locatie Broekermeerdijk 16 betreft dit een sloop- en aannemersbedrijf. De daarbij behorende gezamenlijke oppervlakte van bedrijfsgebouwen en overkappingen bedraagt 460 m². Daarnaast zijn conform de geldende bestemmingsplannen onder andere de daarbij behorende bedrijfswoningen en bijbehorende bouwwerken toegestaan.

In gevolge van de dubbelbestemming voor archeologie worden van de aldaar in de grond eventueel aanwezige archeologische waarden beschermd. In het bestemmingsplan zijn daartoe onder andere bouwregels en vergunningplichtige werken en werkzaamheden opgenomen. De dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' leidt tot behoud, herstel en beheer van de waterstaatsdoeleinden en de cultuurhistorische waarden. Omgevingsvergunningen worden slechts verleend als er geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan de waterstaatsdoeleinden en de cultuurhistorische waarden of wanneer de waterkering en/of cultuurhistorische waarden niet onevenredig worden geschaad.

Een uitsnede van de verbeelding bij de geldende bestemmingsplannen ter hoogte van de projectlocatie is weergegeven in figuur 2.

Figuur 2. Uitsnede verbeelding geldende bestemmingsplannen (bron: QGIS, eigen bewerking)




# 3. PROJECTBESCHRIJVING

## 3.1. Bestaande situatie

Ter plaatse van de Broekermeerdijk 16 is een sloop- en aannemersbedrijf toegestaan. De projectlocatie is hierdoor grotendeels verhard, met uitzondering van het deelgebied Broekermeerdijk 16A. Ter plaatse van deelgebied Broekermeerdijk 16A zijn de gronden in gebruik als tuin bij de woning die aan de noordzijde van dit deelgebied is gesitueerd. Ter plaatse van de deelgebieden Broekermeerdijk 16, 16B en 16C is sprake van een grote hoeveelheid verharding en de nodige bedrijfsbebouwing en opslag op het terrein.

De bedrijfsactiviteiten hebben onder andere tot gevolg dat er met zwaar materieel van en naar de projectlocatie wordt gereden. Dit leidt tot een onwenselijke situatie voor onder andere het behoud van de smalle (dijk)weg en de waterkering, maar ook tot overlast en gevaarlijke situaties voor omwonenden en gebruikers van de Broekermeerdijk.

## 3.2. Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie maakt de bedrijvigheid op de projectlocatie plaats voor woningbouw. Het staken van de bedrijfsactiviteiten heeft onder andere tot gevolg dat er geen verdere schade aan de dijk zal ontstaan. Door het ontwikkelen van woningbouw en het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten ontstaat tevens een afname van het aantal verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie. Daarbij maakt de verouderde bebouwing plaats voor nieuwbouw die aan alle eisen van de huidige tijd voldoet en zal het woon- en leefklimaat ter plaatse van de omliggende woningen in het lint aan de Broekermeerdijk verbeteren. De beoogde ontwikkeling heeft verder tot gevolg dat de hoeveelheid verharding op de projectlocatie afneemt en de hoeveelheid groen toeneemt. In de hierna volgende paragrafen worden de ontwikkelingen in de deelgebieden afzonderlijk beschreven.

Deelgebied Broekermeerdijk 16

De toekomstige situatie aan de Broekermeerdijk 16 is geïnspireerd door de bestaande bebouwing elders aan de Broekermeerdijk en bestaat uit drie afzonderlijke bouwvolumes met elk een eigen materialisering. Ook de kaakberg komt in de verschijningsvorm van een van de nieuw bouwvolumes terug. De te realiseren bebouwing bestaat uit een tweetal volumes aan de dijk, één van metselwerk en één van geteerd hout, en één volume op het achtererf voorzien van een gevelbekleding van gelakt hout. In totaal biedt de bebouwing in dit deelgebied plaats aan maximaal vier nieuwe wooneenheden.

Doordat in de toekomstige situatie de bebouwing aan de dijk niet uit een groot langgerekt bouwvolume bestaat (kaakberg en aangebouwde stal), maar de bebouwing los van elkaar wordt gesitueerd ontstaat een nieuwe doorgang met bijbehorend doorzicht naar het achtererf en het open landschap. Nabij het nieuw te realiseren bouwvolume op het achtererf is ruimte beschikbaar voor het parkeren op eigen terrein. Dit leidt tot een verbetering van kwaliteit op het voorerf.

Deelgebied Broekermeerdijk 16A

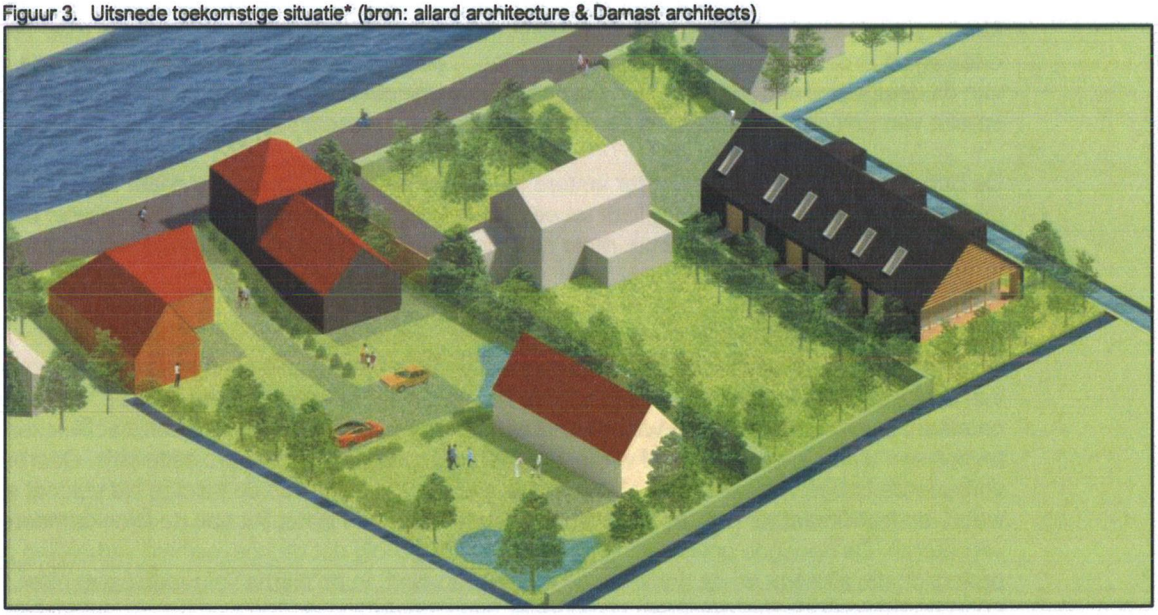
In de toekomstige situatie wordt in het deelgebied Broekermeerdijk 16A de situatie onveranderd voortgezet. De gronden zijn en blijven in gebruik als tuin bij de woning aan de Broekermeerdijk 16A. De te doorlopen planologische procedure heeft tot gevolg dat de gronden conform het huidige gebruik worden bestemd.

Deelgebied Broekermeerdijk 16B en 16C

De toekomstige situatie aan de Broekermeerdijk 16B en 16C is geïnspireerd door de agrarische bebouwing in het buitengebied van de gemeente Waterland. Er wordt één volume teruggebouwd zijnde één archetypische schuurvorm die plaats biedt aan maximaal drie nieuwe wooneenheden. Doordat sprake is van een groter bouwvolume in de derde lijn wordt aangesloten bij de grotere schuren die in de derde lijn zijn gebouwd. Daarnaast leidt de beoogde situering van het bouwvolume tot herstel van de zichtlijnen vanaf de dijk.

Het bouwen van de woonschuur op afstand van de Broekermeerdijk heeft tevens tot gevolg dat het groene karakter aan de zijde van de dijk behouden blijft. Achter het groen, onderaan de dijk wordt in de tweede lijn voorzien in de benodigde parkeerplaatsen. De bebouwing krijgt een moderne signatuur, maar door qua materialisering aan te sluiten bij streekeigen materialen past het bouwvolume goed in het landschap.

**Figuur 3. Uitsnede toekomstige situatie* (bron: allard architecture & Damast architects)**



* in de bijgevoegde rapportages is de toekomstige situatie in zijn geheel gepresenteerd

De ontwikkelingen in de deelgebieden Broekermeerdijk 16 en Broekermeerdijk 16B en 16C hebben een eigen identiteit, maar ook diverse overeenkomsten. In het volgende hoofdstuk wordt de beoogde ontwikkeling integraal getoetst aan het geldende provinciaal beleid.

# 4. PROVINCIAAL BELEID

## 4.1. Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en -doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het 'waarom' en ten dele over het 'wat'. Onder de hoofdambitie, 'balans tussen economische groei en leefbaarheid', zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De omgevingsvisie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen, die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Deze bewegingen zijn niet overkoepelend en zijn locatie- of onderwerp specifiek. Het gaat om de onderwerpen: Dynamisch Schiereiland, Metropool in ontwikkeling, Sterke kernen, sterke regio's, Nieuwe energie en Natuurlijk en Vitaal landelijke omgeving.

**Relatie tot de ontwikkeling**

In de Omgevingsvisie zijn in totaal acht hoofdthema's geformuleerd. De thema's die relevant zijn voor de projectlocatie en de voorgenomen ontwikkeling worden hieronder nader behandeld.

<u>Leefomgevingskwaliteit</u>

Eén van de aspecten welke de provincie noemt voor een goede balans tussen leefbaarheid en economische ontwikkeling is een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. De ontwikkelingen in de provincie dienen daarom passend te zijn in het (karakteristieke) landschap en mogen het behoud van de (karakteristieke) landschappen niet te belemmeren. Dit wordt onder andere gerealiseerd door natuur inclusief ontwikkelen. De projectlocatie ligt in het landelijk gebied en de beoogde ontwikkeling houdt door middel van een kwalitatief hoogwaardige landschappelijke inpassing (zie bijgevoegde rapportage) rekening met het behoud en versterken van deze landelijke omgeving. Onder andere een nieuwe watergang aan de zuidzijde van de projectlocatie wordt aangebracht en functioneert als natuurlijke overgang naar de polder. Naast het aanbrengen van extra watergangen is er aandacht voor klimaatadaptatie en biodiversiteit in het aan te brengen groen, worden er duurzame materialen toegepast en voorziet de beoogde ontwikkeling in mogelijkheden voor het plaatsen van bijvoorbeeld zonnepanelen.

<u>Metropool in ontwikkeling</u>

De metropool in ontwikkeling kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan steden, dorpen en deelregio's, met specifieke identiteiten en kwaliteiten. Op de projectlocatie in het buitengebied van de gemeente Waterland, ter plaatse van een locatie waar een bestaande stedelijke functie die veel overlast veroorzaakt (bedrijvigheid) plaatsmaakt voor een andere stedelijke functie (wonen), wordt middels een verandering van functie voorzien in een passende ontwikkeling bij de identiteit en kwaliteit van de locatie. Door naast het staken van de bedrijfsactiviteiten op de projectlocatie, tevens te kiezen voor een verbetering/ versterking van het groen en het water op de locatie wordt het landschap op de locatie versterkt.

Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving
Voor het thema 'Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving' is de projectlocatie gelegen binnen 'Faciliteren duurzame agri-foodsector' (artikel 8.18), 'Natuurlijke processen richtinggevend' (artikel 8.19), 'Robuust ecosysteem' (artikel 8.20) en 'Landgebruik en waterpeil in balans (veenweide)' (artikel 8.21). Eén van de kritische succesfactoren bij 'Natuurlijke processen richtinggevend' is dat er goede afstemming plaatsvindt tussen water- en natuurbeheer. Op de projectlocatie wordt hieraan bijgedragen door groene verbindingen tussen de woonpercelen en het landelijk gebied te realiseren. Daarnaast is in de plannen aandacht voor kansen voor biodiversiteit.

**Conclusie**
De voorgenomen ontwikkeling op de projectlocatie sluit aan bij de voornoemde ambities van de provincie zoals onderdeel van de Omgevingsvisie NH2050.

## 4.2. Omgevingsverordening NH2020

De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie zijn verankerd in de Omgevingsverordening Noord Holland 2020. De Omgevingsverordening heeft alle bestaande verordeningen die betrekking hadden op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening vervangen.

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. Deze verordening is geldend vanaf 17 november 2020. De regels voor de fysieke leefomgeving zijn samengevoegd in 1 verordening zodat duidelijk is welke regels waar gelden in Noord Holland en dit is middels een digitale viewer per locatie te bepalen.

In het kader van de invoering van de Omgevingswet werkt de provincie Noord-Holland aan de Omgevingsverordening NH2022. De Omgevingswet is uitgesteld en daarmee de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening NH2022 ook. Tot die tijd blijft de Omgevingsverordening NH2020 van kracht.

**Relatie tot de ontwikkeling**
De projectlocatie is gelegen in 'Agrarische bedrijven', 'Bijzonder provinciaal landschap - Waterland', 'Bodemsanering', 'MRA Landelijk gebied', 'Terreinen binnen de vastgestelde kritische afstand van Natura 2000', 'Peilbesluit' en 'Regionale waterkering – cat. 2'. Op deze kaarten wordt hieronder ingegaan.

Agrarische bedrijven
Op het moment dat een ruimtelijk plan in het gebied 'Agrarische bedrijven' voorziet in een ontwikkeling ter plaatse van agrarische bedrijven dient het ruimtelijk plan getoetst te worden aan de bijbehorende artikelen. De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit het staken van de bedrijfsactiviteiten en de ontwikkeling van woningbouw. Het project voorziet derhalve niet in het oprichten van extra nieuwe bebouwing ten behoeve van agrarische activiteiten of het exploiteren van een niet-agrarische bedrijfsfunctie. De niet-agrarische bedrijfsfunctie wordt juist gestaakt. Het beoogde plan is niet in strijd met artikel 6.33.

Bijzonder provinciaal landschap - Waterland
Wanneer een ruimtelijk plan ter plaatse van het Bijzonder provinciaal landschap (BPL) wordt gerealiseerd dient conform artikel 6.46 rekening te worden gehouden met de voorkomende kernkwaliteiten. De voormalige beschermingsregimes Bufferzones, Aardkundig Monument en Weidevogelleefgebied zijn geborgd in de kernkwaliteiten. Toetsing aan dit onderdeel vindt plaats in paragraaf 4.3 van voorliggende notitie.

Bodemsanering
Indien ter plaatse van de op de kaart aangeduide gronden sprake is van bodemsanering of een aanvraag om een ontgrondingsvergunning, dient getoetst te worden aan de bijbehorende artikelen. Op het moment van opstellen van voorliggende notitie zijn geen gegevens bekend over eventuele sanering van de bodem.

MRA Landelijk gebied
De projectlocatie behoort tot het landelijk gebied en het MRA - landelijk gebied. In gevolge van artikel 6.4 van de omgevingsverordening zijn voorschriften opgenomen voor kleinschalige ontwikkelingen in het landelijk gebied. Een kleinschalige ontwikkeling is nieuwe bebouwing voor een stedelijke functie. Onderhavig verzoek voorziet in de realisatie van nieuwe bebouwing voor woningbouw en voldoet derhalve niet aan artikel 6.4.

De projectlocatie betreft geen voormalig agrarisch bouwperceel waardoor geen strijdigheid ontstaat met artikel 6.5. Er wordt geen schuilstal gerealiseerd, waardoor de ontwikkeling ook niet in strijd is met artikel 6.6.

In artikel 6.9 zijn voorwaarden opgenomen voor het toestaan van woningbouw in het werkingsgebied MRA - landelijk gebied. Kleinschalige woningbouwontwikkeling, waaronder ook de bouw van maximaal zes extra woningen (exclusief de bestaande bedrijfswoning) ter plaatse van een bedrijfsperceel, is daarbij uitgesloten. Het beoogde plan op de projectlocatie is hierdoor in strijd met artikel 6.9. In dit kader is de opname van de locatie op de lijst met 22 probleemlocaties in dorpslinten van belang. Ontheffing van het geldende beleid wordt mogelijk gemaakt teneinde de probleemlocatie te verbeteren. In artikel 6.10 wordt verwezen naar de binnen de regio gemaakt schriftelijke afspraken om te voorzien in kleinschalige woningbouwontwikkeling. Doordat de projectlocatie onderdeel is van de lijst met 22 probleemlocaties in dorpslinten, kan de beoogde kleinschalige woningbouwontwikkeling conform artikel 6.10 van de Omgevingsverordening NH2020 middels een ontheffing worden toegestaan.

Terreinen binnen de vastgestelde kritische afstand van Natura 2000
Indien ter plaatse van de op de kaart aangeduide gronden sprake is van tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van helikopters of andere luchtvaartuigen of wanneer een ontbrandingstoestemming of melding benodigd is, dient getoetst te worden aan de bijbehorende artikelen. Doordat onderhavige ontwikkeling een woningbouwontwikkeling betreft ontstaat geen strijdigheid met artikel 4.3 en 4.4.

Peilbesluit
Indien ter plaatse van de op de kaart aangeduide gronden sprake is van oppervlaktewaterlichamen dient het waterschapsbestuur een of meer peilbesluiten vast te stellen. Op de projectlocatie is geen sprake van oppervlaktewaterlichamen, waardoor de ontwikkeling niet in strijd is met artikel 6.82.

Regionale waterkering – cat. 2
Vanwege de ligging van de projectlocatie ter plaatse van een regionale waterkering is een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk indien hierover overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie. In een vervolgstadium van de planvorming dient de ontwikkeling in het plangebied getoetst te worden aan de regels uit de legger van het waterschap. Daarnaast zal overleg plaatsvinden vanwege de ontwikkeling ter plaatse van de beschermingszone. Het staken van de bedrijfsactiviteiten en het daarmee tevens vervallen van de bijbehorende vervoersbewegingen met groot en zwaar materieel over de Broekermeerdijk, leidt per definitie tot een verbetering van de situatie voor de waterkering. Belemmeringen worden derhalve niet verwacht.

**Conclusie**
De Omgevingsverordening NH2020 vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Van de strijdigheid met artikel 6.9 kan ontheffing worden verleend op basis van de voorschriften uit artikel 6.10 inzake kleinschalige woningbouwontwikkeling in het landelijk gebied.

### 4.3. Leidraad Landschap en Cultuurhistorie
De ruimtelijke kwaliteitseisen hebben betrekking op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zoals opgenomen in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De projectlocatie is onderdeel van het ensemble 'Waterland' zoals opgenomen in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en dient derhalve conform artikel 6.46 rekening te houden met de kernkwaliteiten in het BPL. In Waterland bestaat de

landschappelijke karakteristiek voornamelijk uit waterrijk veenpolderlandschap met een historisch verkavelingspatroon.

De landschappelijke karakteristiek van de projectlocatie bestaat uit het waterrijk veenpolderlandschap aan de noordzijde en een kleine droogmakerij aan de zuidzijde. De droogmakerijen zijn rechthoekig verkaveld en contrasteren in vorm, gebruik en hoogteligging met het veenpolderlandschap. Doordat sprake is van een kleinere droogmakerij zijn de boerderijen langs de dijk gebouwd. De droogmakerij wordt ter plaatse van de projectlocatie begrensd door de Broekermeerdijk. In een lint is sprake van bebouwing en opgaand groen, maar het gebied kenmerkt zich voornamelijk door het open karakter. De bebouwingslint waarin de projectlocatie is gelegen is een van de ruimtelijke dragers in het gebied.

Voor wat betreft de voorgenomen ontwikkeling op de projectlocatie kan als volgt worden gereageerd op de voor het project relevante ambities en ontwikkelprincipes uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie:

- *De bebouwing beperkt zich tot de bestaande linten*: onderhavige ontwikkeling bestaat uit een woningbouwontwikkeling in een bestaand lint. De bedrijfsbebouwing op de locatie maakt plaats voor bebouwing met een passende functie in het bestaande bebouwingslint aan de Broekermeerdijk;

**Figuur 4. Bestaande bebouwing versus toekomstige bebouwing (bron: QGIS, eigen bewerking)**



- *Laat profielen van sloten (of waterlopen), kaden of oevers intact*: bij de transformatie van de projectlocatie blijft het profiel van sloten behouden. In aanvulling op de bestaande watergangen wordt aan de zuidzijde van het plangebied een extra sloot aangebracht;

**Figuur 5. Profiel van watergangen in de toekomstige situatie* (bron: allard architecture & Damast architects)**



* in de bijgevoegde rapportages is de toekomstige situatie in zijn geheel gepresenteerd

- *Houd de randen van de droogmakerijen vrij van bebouwing*: het bestaande bedrijfsperceel bevindt zich aan de rand van de droogmakerij. Door de te realiseren bebouwing binnen het oorspronkelijke bouwvlak te positioneren en nieuwe doorzichten te realiseren leidt de ontwikkeling op de projectlocatie tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit aan de rand van de droogmakerij;

- *Situeer nieuwe bebouwing binnen of aan de rand van bestaande kernen of bebouwingslinten*: de projectlocatie bevindt zich in het bestaande bebouwingslint aan de Broekermeerdijk;

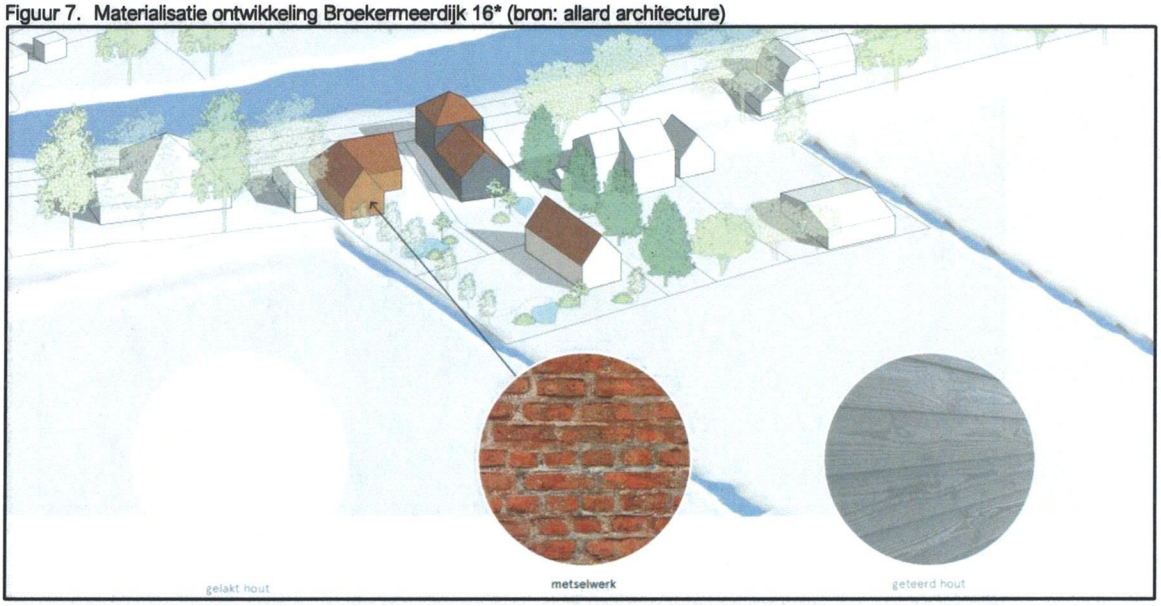
- *Ontsluit kavels individueel en laat ze direct aansluiten op het lint*: de ontwikkellocatie is direct aangesloten op de Broekermeerdijk. In deelgebied Broekermeerdijk 16 zijn twee bouwvolumes aan de Broekermeerdijk beoogd en één bouwvolume op het achtererf. Ook het laatstgenoemde bouwvolume heeft een individuele ontsluiting, aangesloten op het lint. In deelgebied Broekermeerdijk 16B en 16C is een groter bouwvolume beoogd op grotere afstand van de dijk. Direct achter het groen, onder aan de dijk worden de woningen ontsloten. Er ontstaan derhalve geen nieuwe woonbuurten aan het lint;

**Figuur 6. Mogelijk weergave toekomstige ontsluiting en parkeervoorzieningen (bron: QGIS, eigen bewerking)**



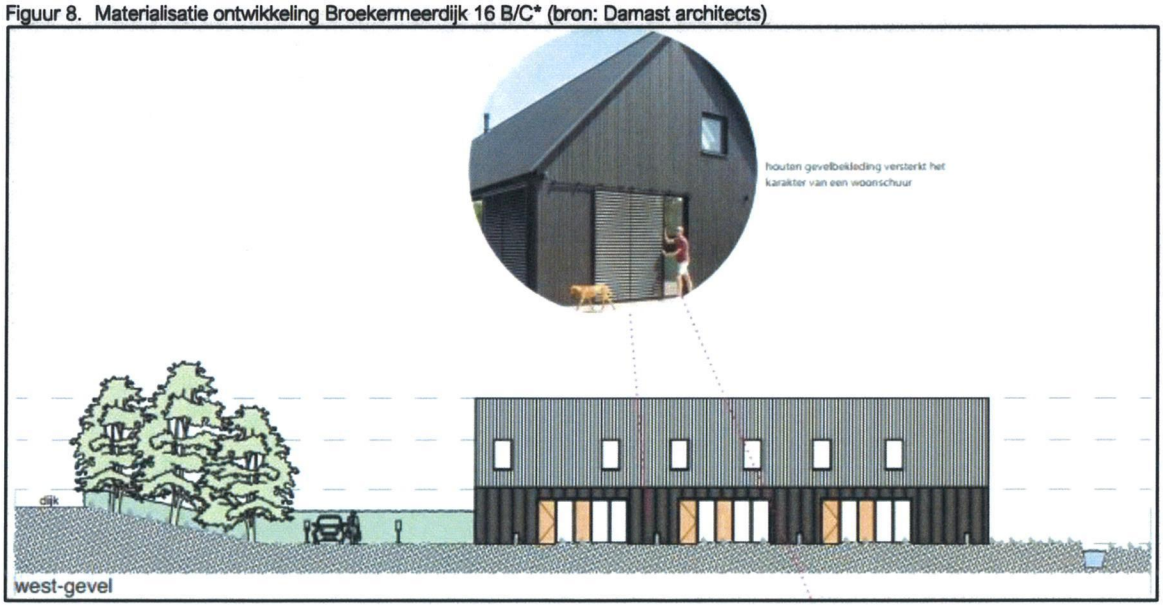
- *Een lint is kleinschalig en gevarieerd*: de beoogde ontwikkeling op de projectlocatie bestaat uit diverse bouwvolumes met een eigen verschijningsvorm. Er wordt onder andere een kaakberg teruggebouwd en er worden woningen gerealiseerd in een oude schuurvorm modern vormgegeven. Ook worden er verschillende gevelbekledingen toegepast. Door te bouwen in meerdere bouwvolumes worden maximaal zeven woningen gerealiseerd in gevarieerde en kleinschalige bebouwing;

**Figuur 7. Materialisatie ontwikkeling Broekermeerdijk 16* (bron: allard architecture)**




* in de bijgevoegde rapportages is de toekomstige situatie in zijn geheel gepresenteerd

**Figuur 8. Materialisatie ontwikkeling Broekermeerdijk 16 B/C* (bron: Damast architects)**




* in de bijgevoegde rapportages is de toekomstige situatie in zijn geheel gepresenteerd

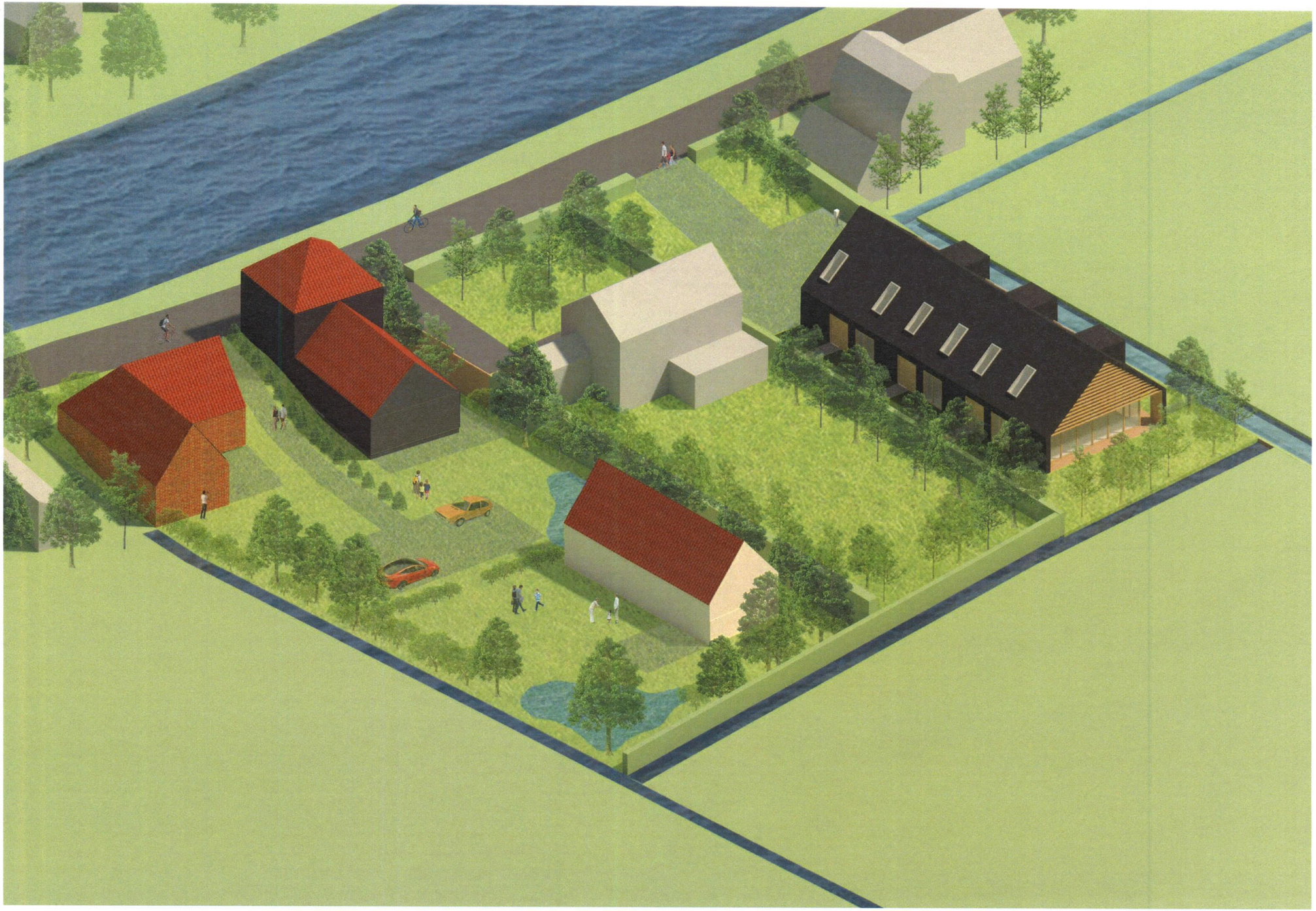
- *Behoud zichtlijnen vanaf het lint naar het landschap*: in de bestaande situatie wordt zicht naar het achterliggende open landschap voor een belangrijk deel belemmerd door de bestaande bebouwing en aanwezige buitenopslag op de bedrijfslocatie. De beoogde ontwikkeling heeft tot gevolg dat nieuwe zichtlijnen kunnen worden gecreëerd naar het open landschap van de droogmakerij;

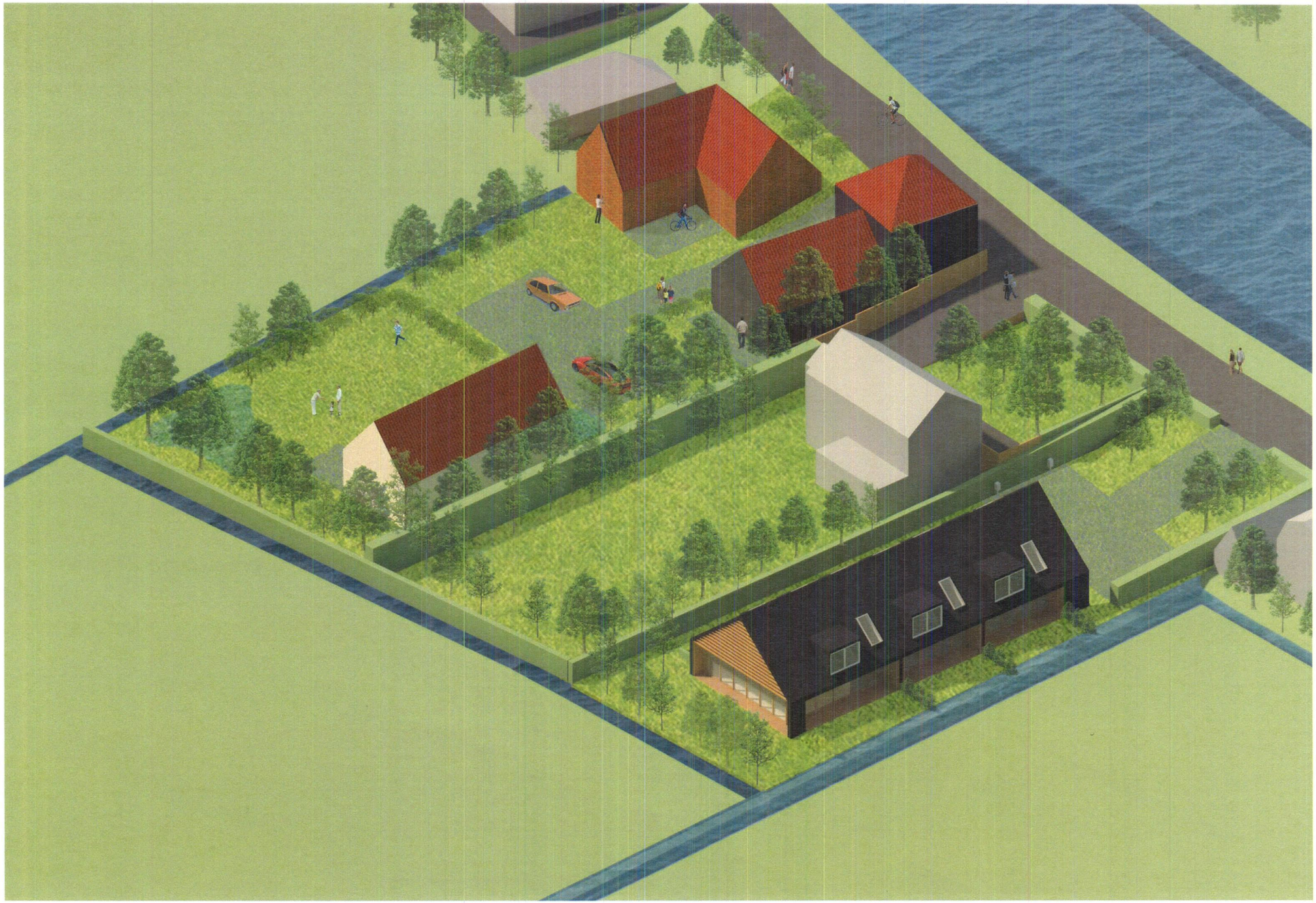
**Figuur 9. Zichtlijnen vanaf het lint naar het landschap (bron: QGIS, eigen bewerking)**




## 5. BIJLAGEN

1. Visualisaties integraal plan;
2. Presentatieboekje beoogde herontwikkeling Broekermeerdijk 16;
3. Presentatieboekje beoogde herontwikkeling Broekermeerdijk 16 B/C.











# Broekermeerdijk 16

Watergang

**Conceptaanvraag**

12.07.2022

Opdrachtgever:
**ontwikkeling Broekermeerdijk 16**

Provincie Noord-Holland

allard architecture

# Inhoud


01 Introductie

02 Bestaande situatie

03 Architectonisch concept

04 Stedenbouwkundige uitleg:
Drie losse woningen

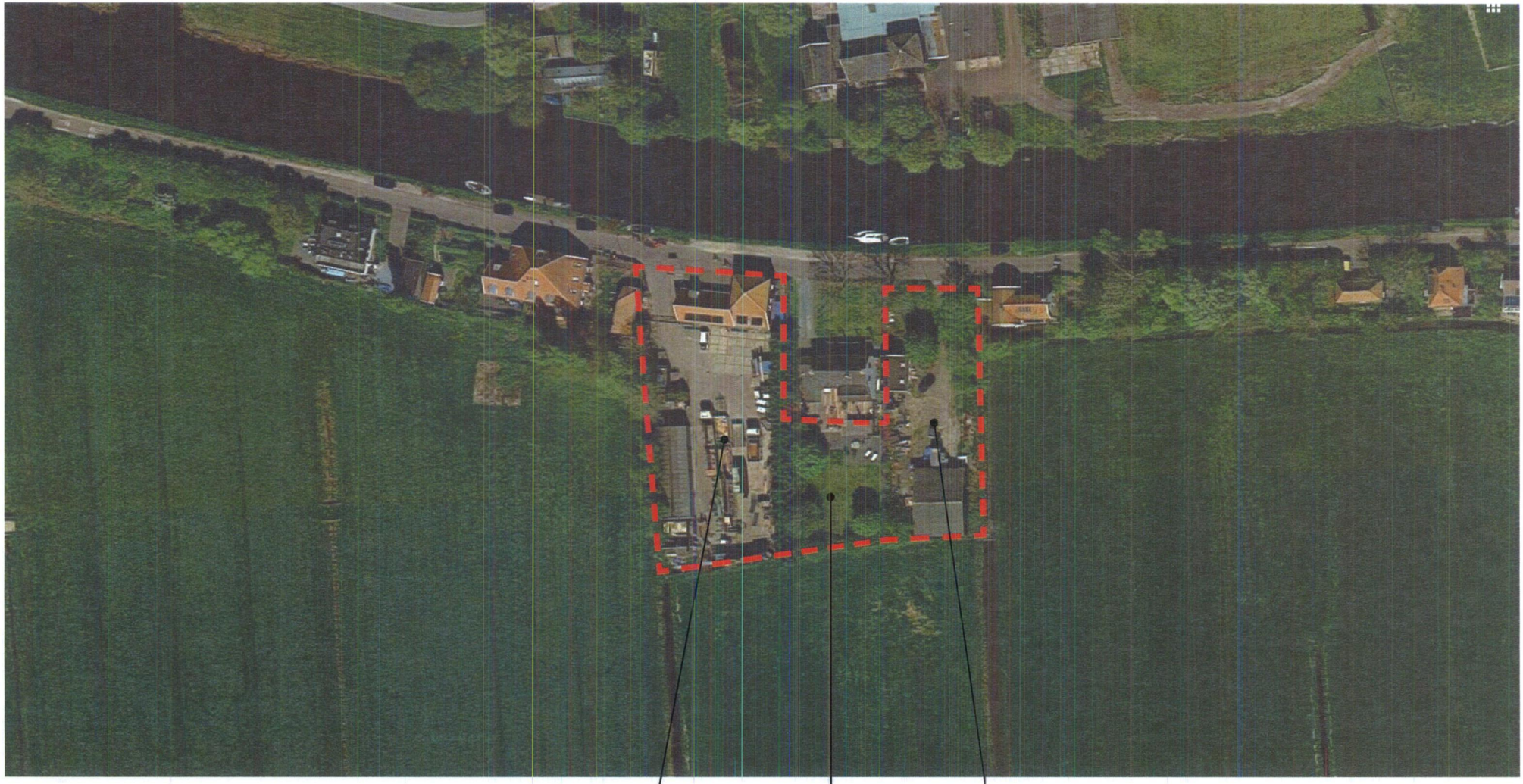
05 Visualisaties

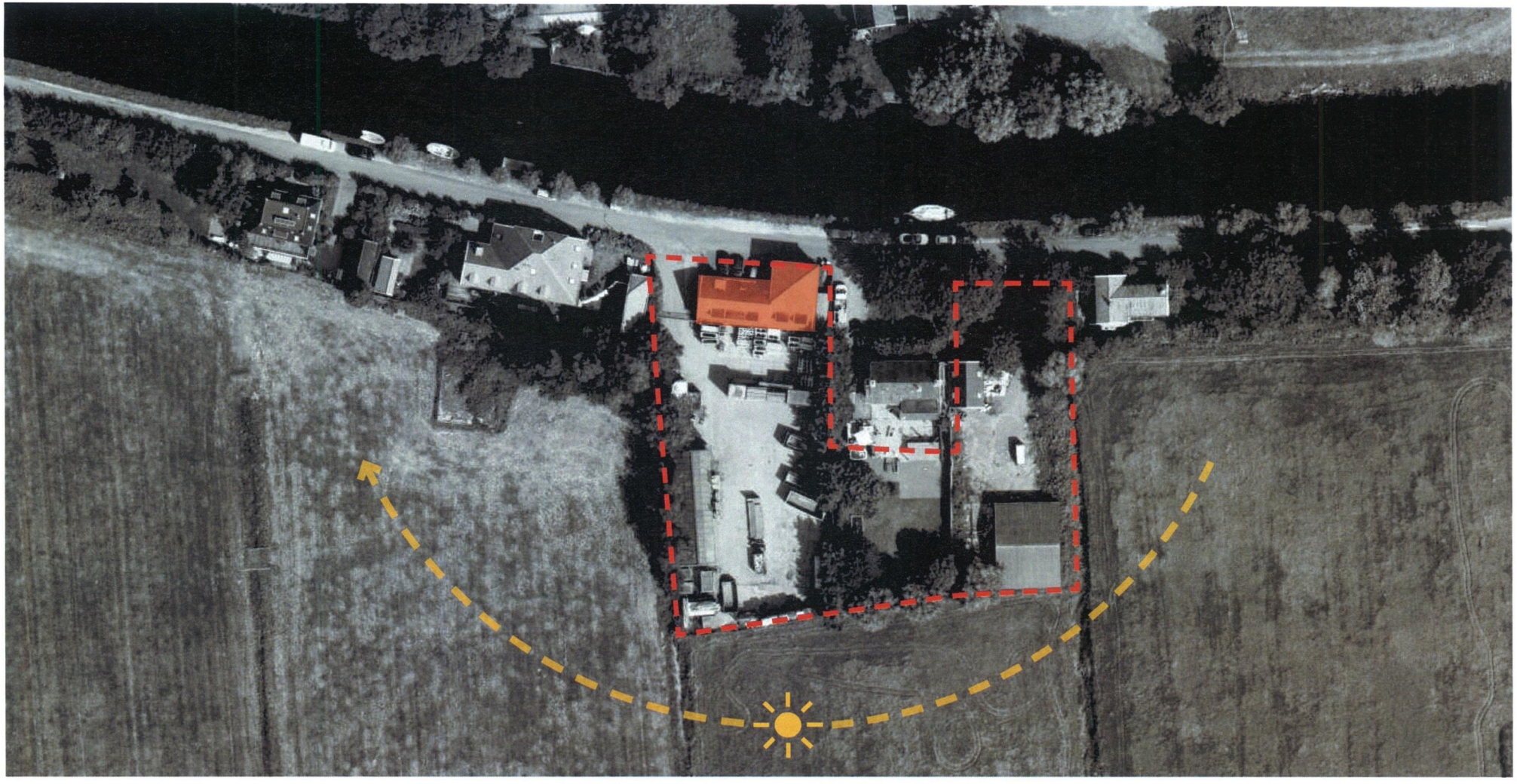
06 Colofon

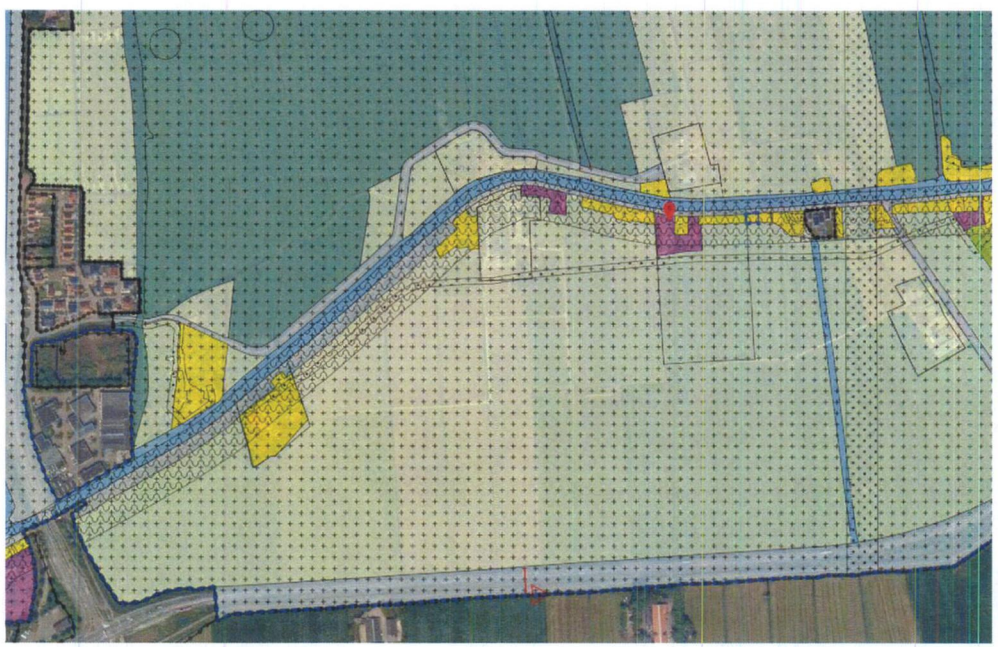
# 01
# Introductie




Watergang
Broek in Waterland


Broekermeerdijk 16 B
Broekermeerdijk 16 A
Broekermeerdijk 16



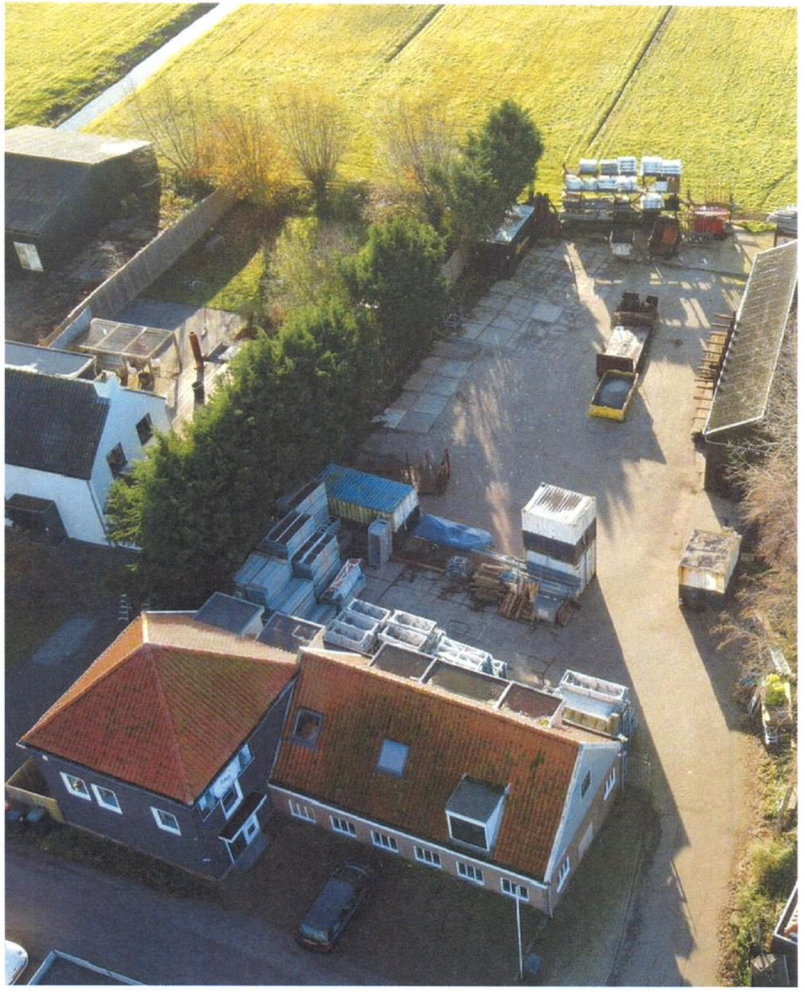


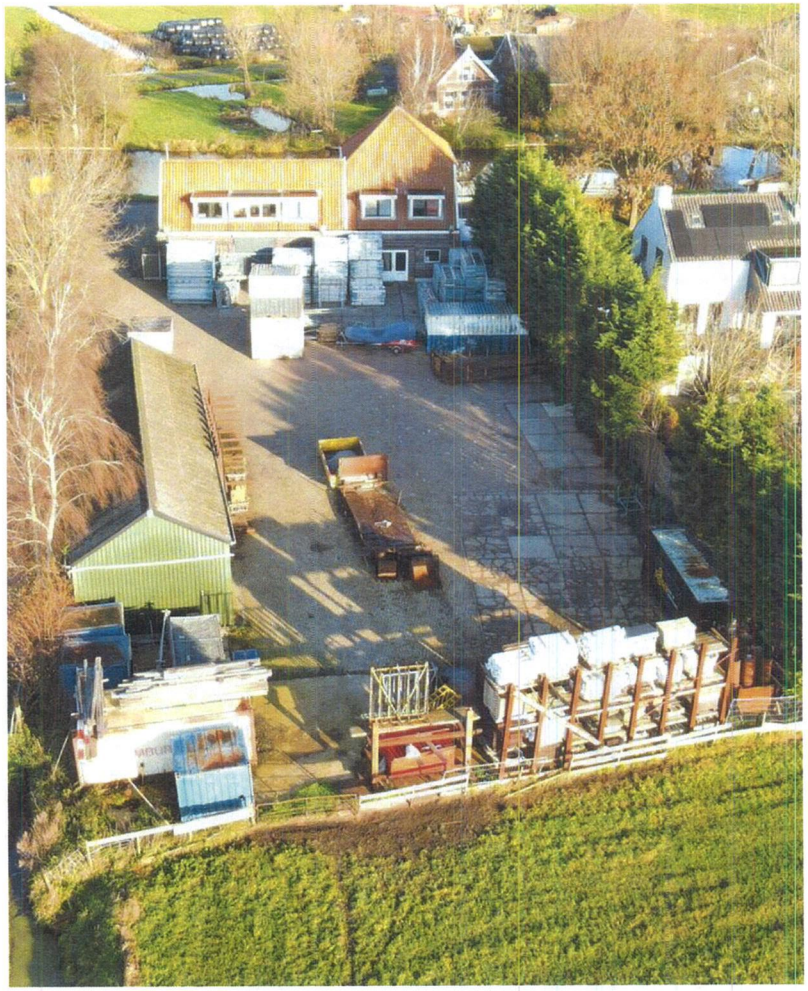


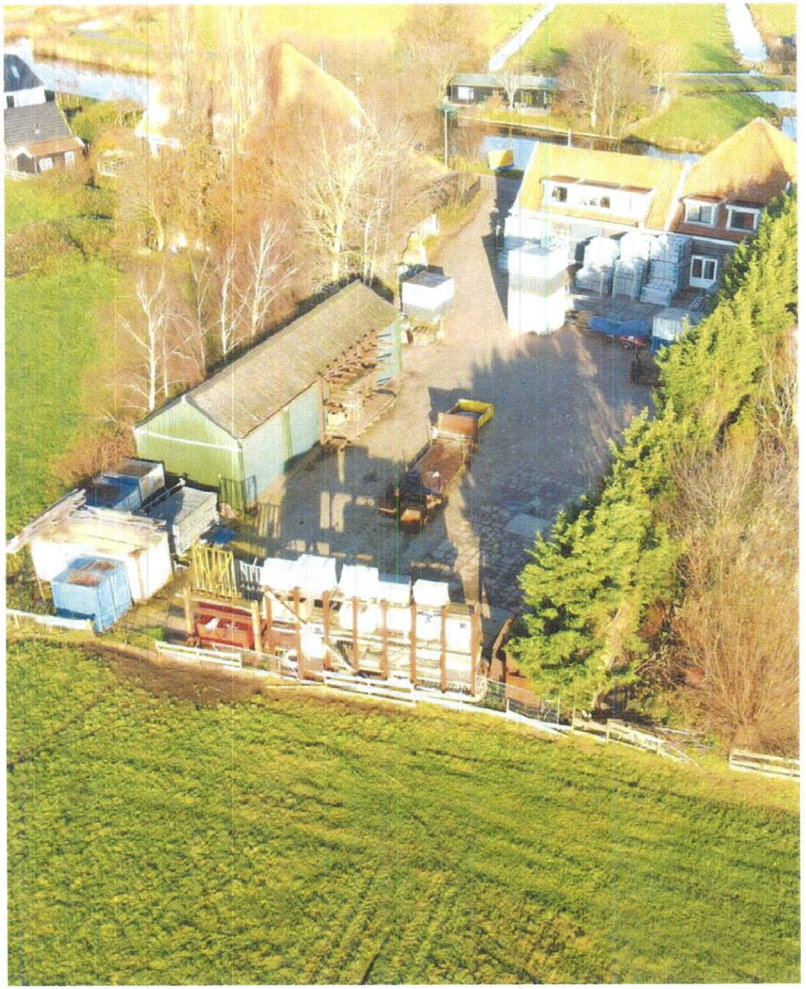
Broekermeerdijk 16, bestemmingsplan [1]

1. https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view









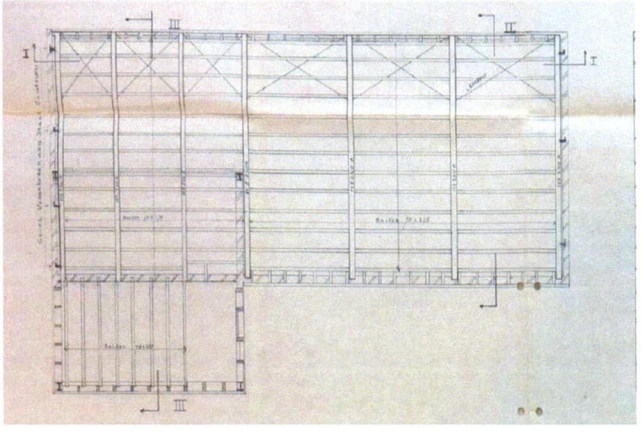


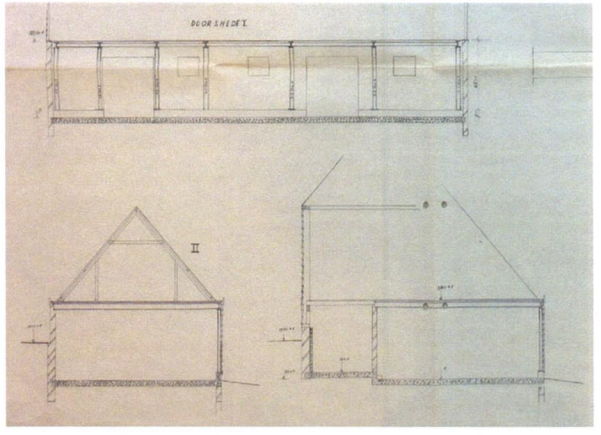
kaakberg
gebruikt als hooiopslag









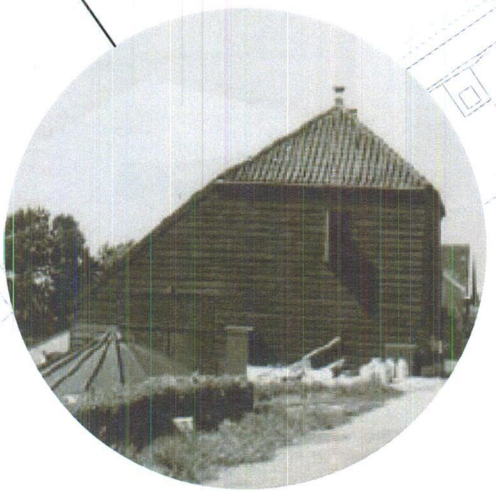


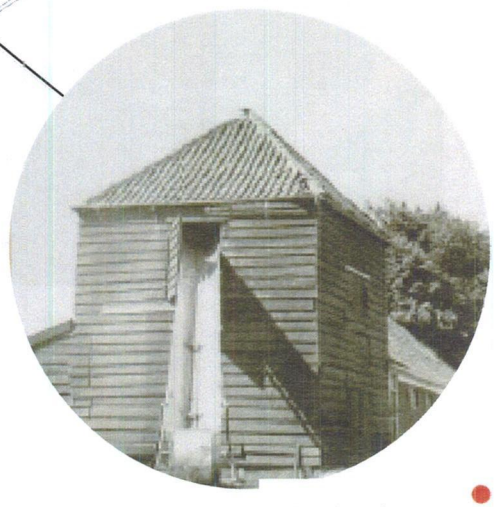
bestaande situatie
structuur gerenoveerd in 1969




Broekermeerdijk 16
Broekermeerdijk










Broekermeerdijk 16
Broekermeerdijk



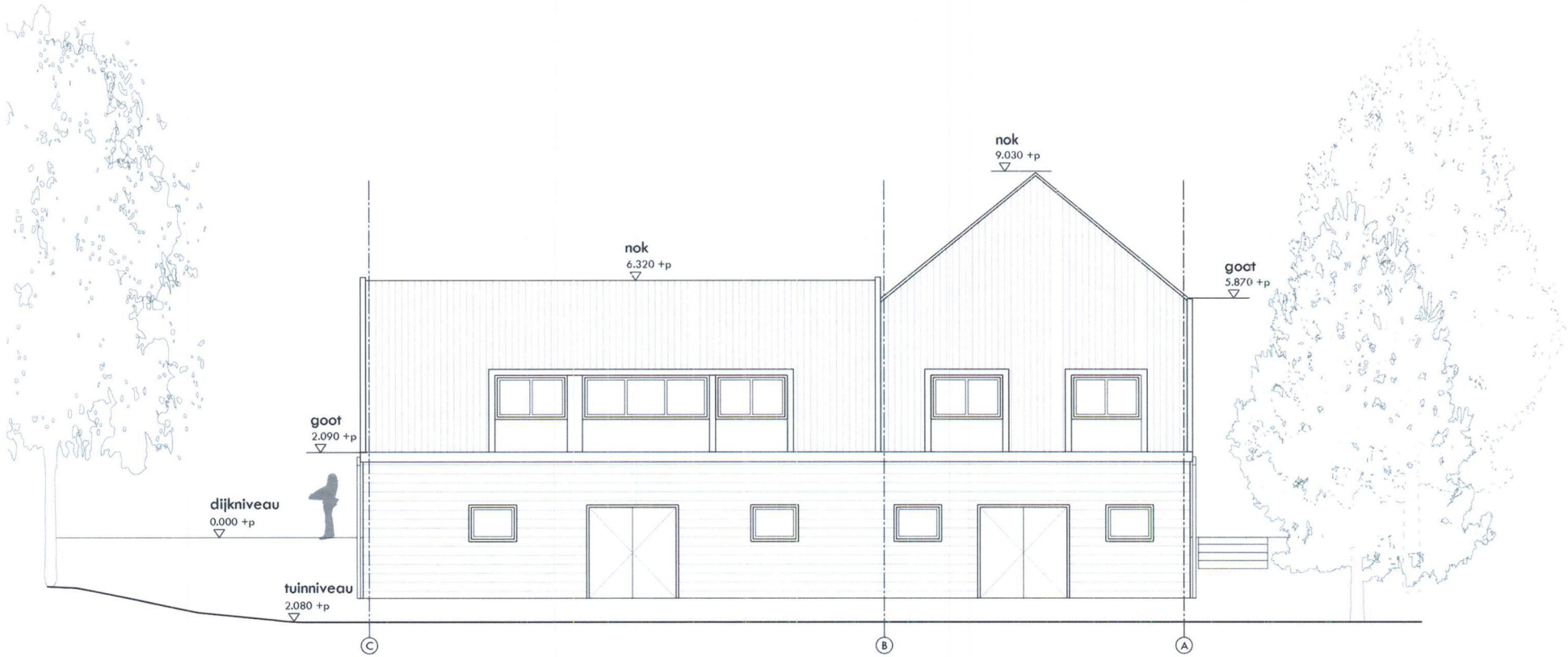




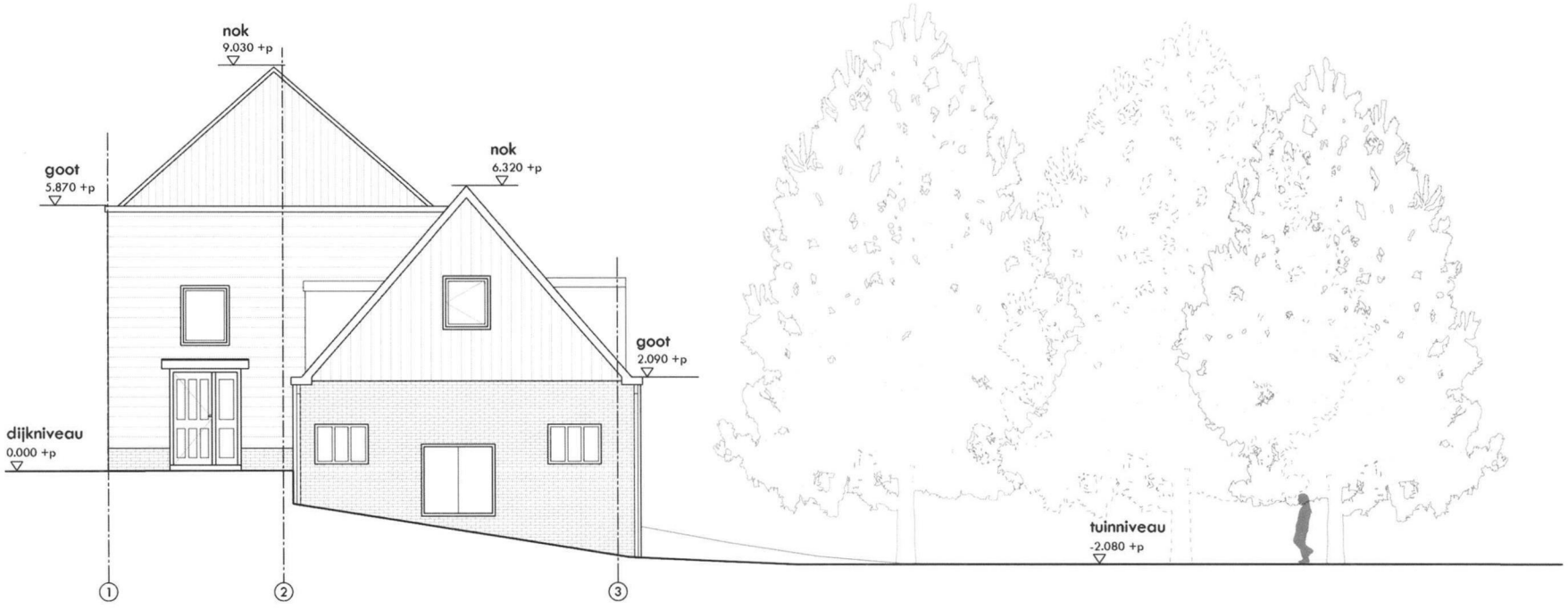
# 02
# Bestaande situatie


nok
9.030 +p
goot
5.870 +p
nok
6.320 +p
goot
2.090 +p
dijkniveau
0.000 +p
A
B
C

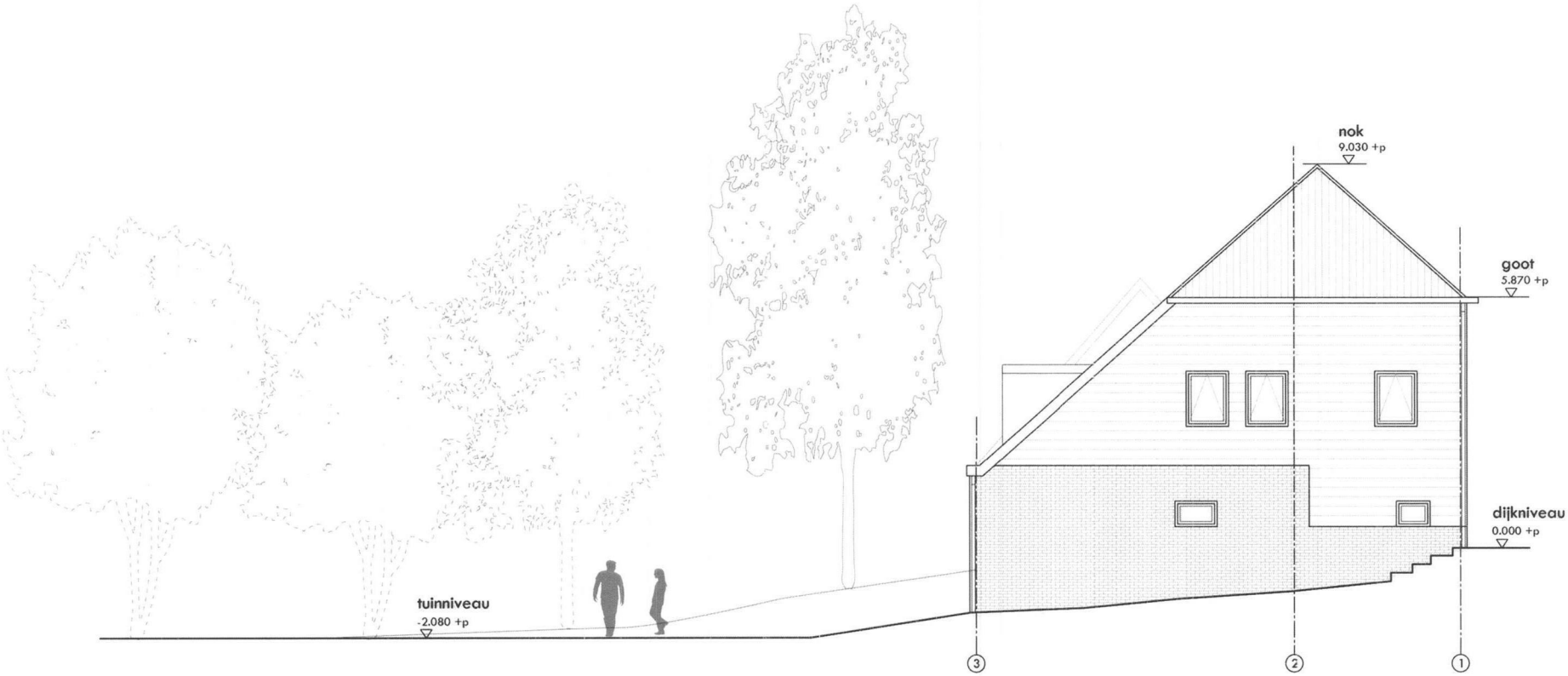
voorgevel



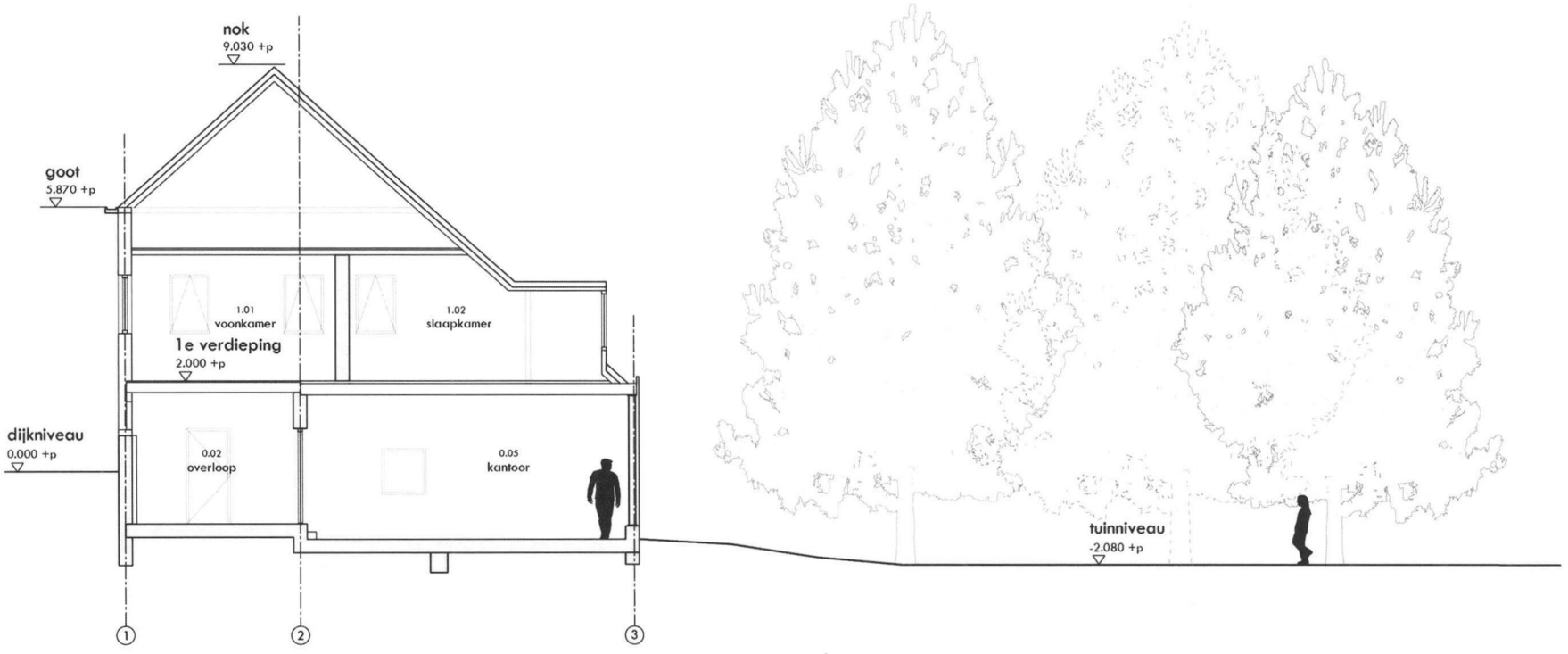

achtergevel


nok
9.030 +p
goot
5.870 +p
nok
6.320 +p
goot
2.090 +p
dijkniveau
0.000 +p
tuinniveau
-2.080 +p
1
2
3

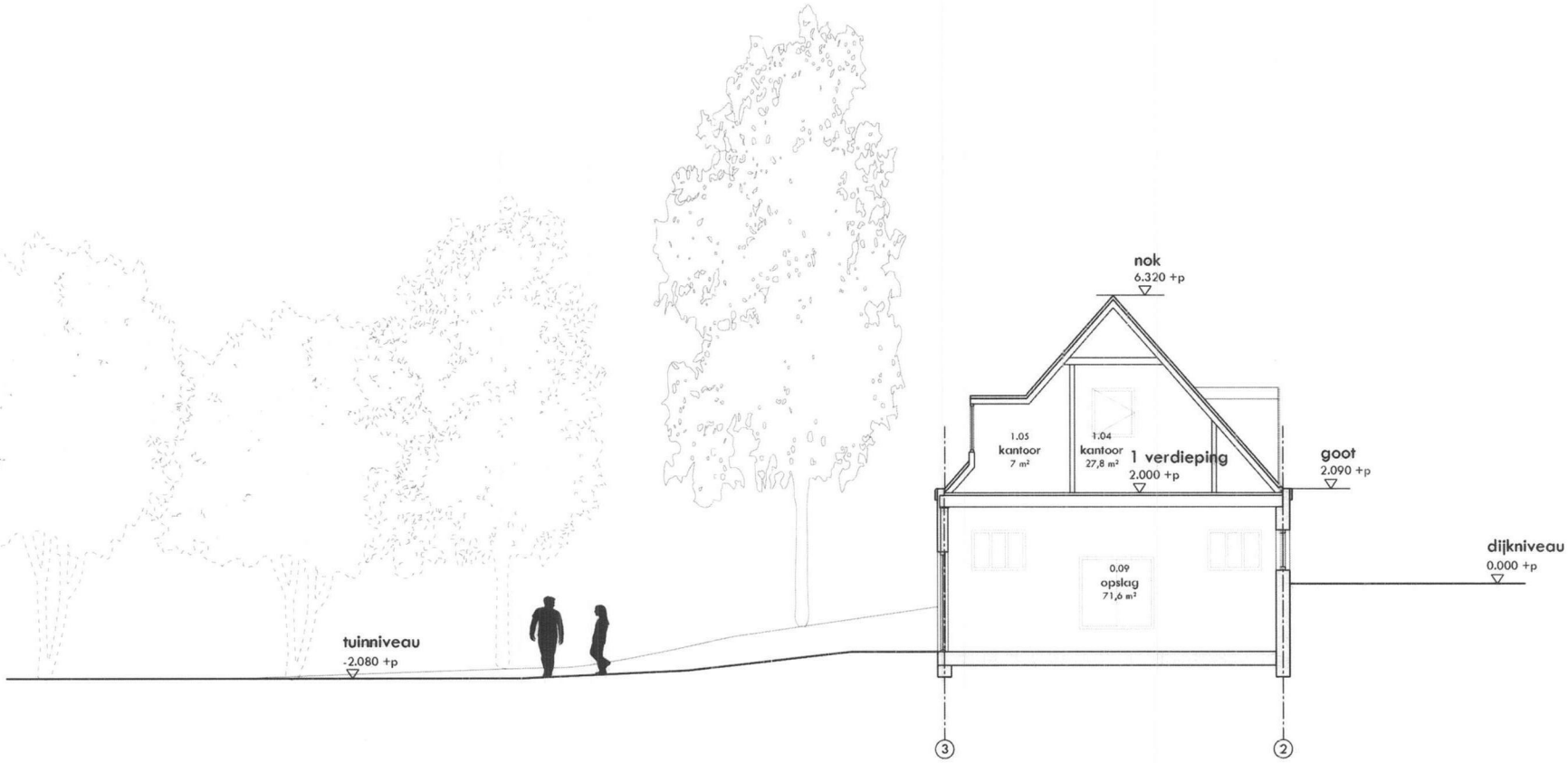
**westgevel**


nok
9.030 +p
goot
5.870 +p
dijkniveau
0.000 +p
tuinniveau
-2.080 +p
3
2
1

oostgevel

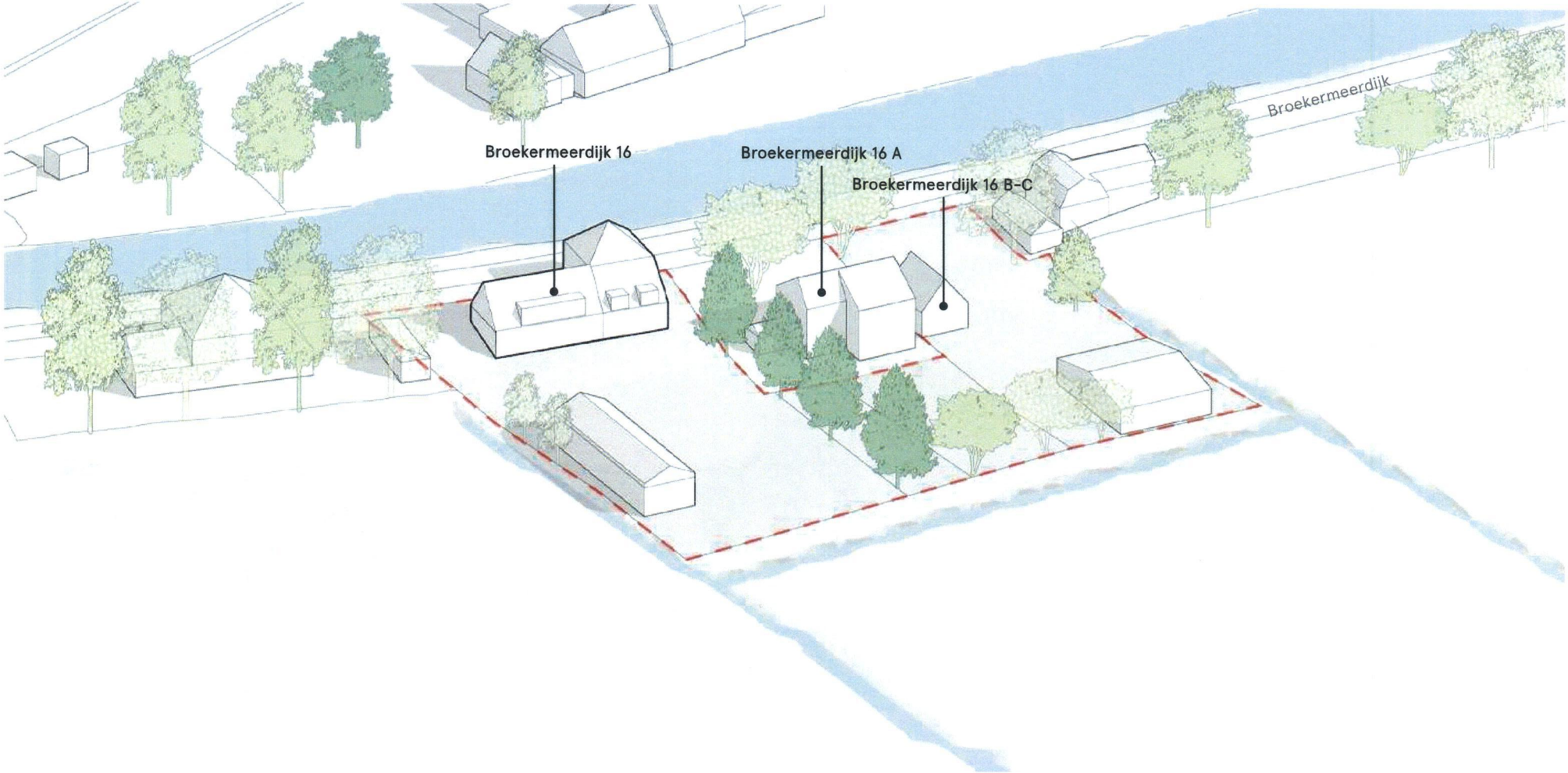

nok
9.030 +p
goot
5.870 +p
1.01
voonkamer
1.02
slaapkamer
1e verdieping
2.000 +p
dijkniveau
0.000 +p
0.02
overloop
0.05
kantoor
tuinniveau
-2.080 +p
1
2
3

doorsnede A


nok
6.320 +p
1.05
kantoor
7 m²
1.04
kantoor
27,8 m²
1 verdieping
2.000 +p
goot
2.090 +p
dijkniveau
0.000 +p
0.09
opslag
71,6 m²
tuinniveau
-2.080 +p
3
2

doorsnede B

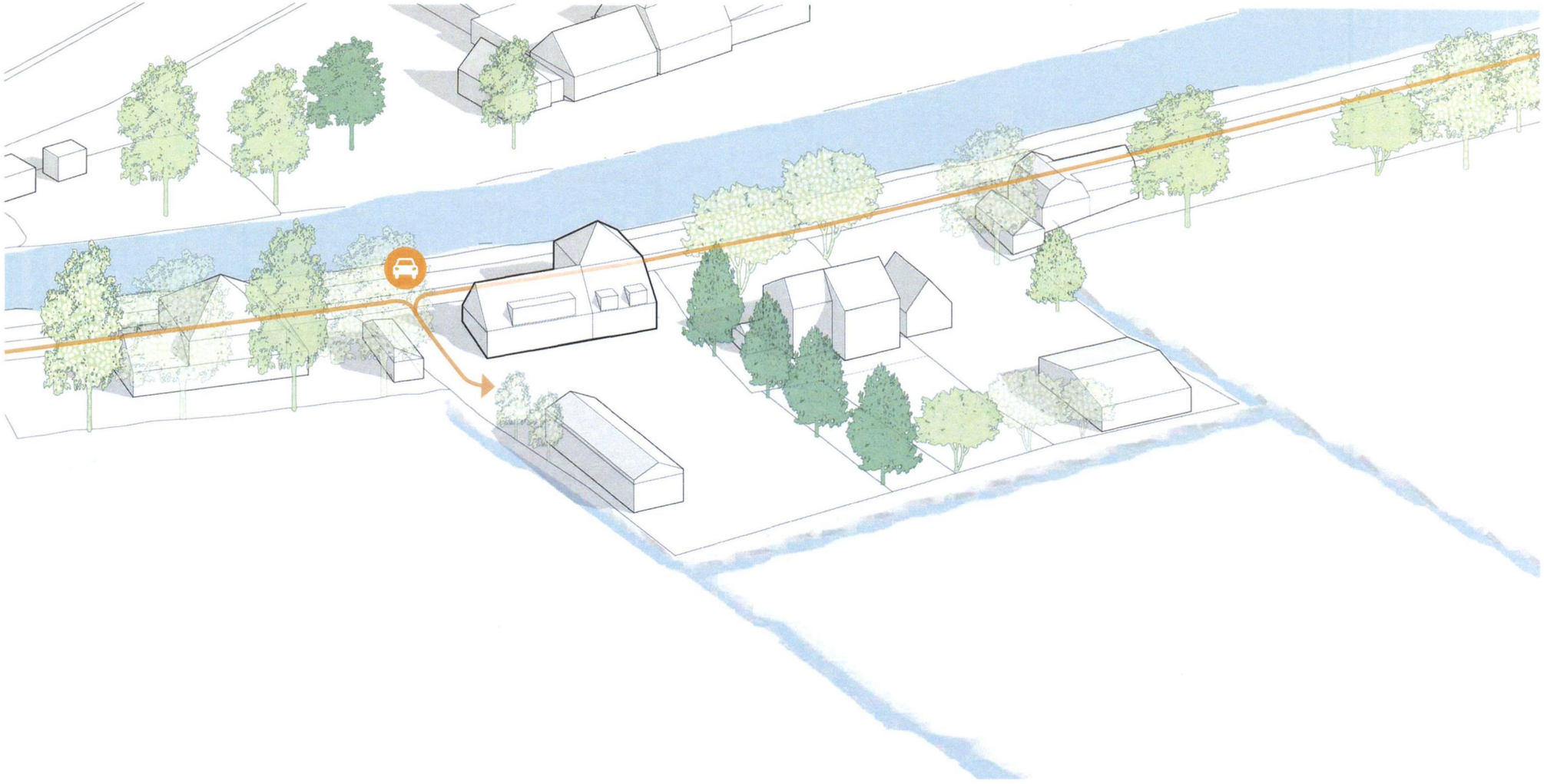
**Project locatie**



**Bedrijf en bedrijfswoning**



**Aanrijroute**



# 03
# Architectonisch concept

## Inspiratie



## Inspiratie



Broekermeerdijk 15

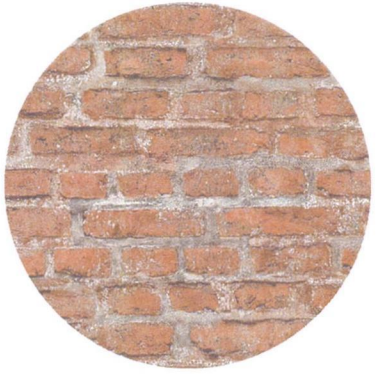
gelijkaardige kaakberg en koeienstal

gelakte houten gevel + metselwerk + geteerd hout

## Inspiratie



gelakt hout



metselwerk



geteerd hout

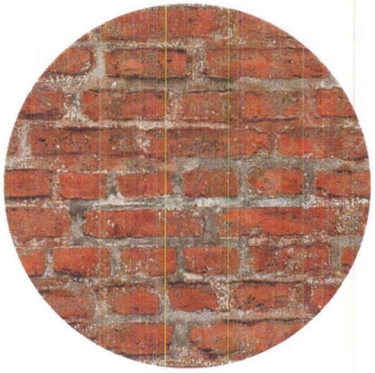


Broekermeerdijk 15, koeienstal



Broekermeerdijk 15, kaakberg

## Inspiratie



metselwerk



geteerd hout

gelakt hout

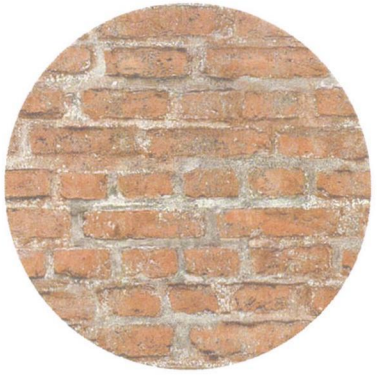


Broekermeerdijk 15, koeienstal



Broekermeerdijk 15, kaakberg

## Inspiratie



metselwerk



**geteerd hout**

gelakt hout



**Broekermeerdijk 15, koeienstal**

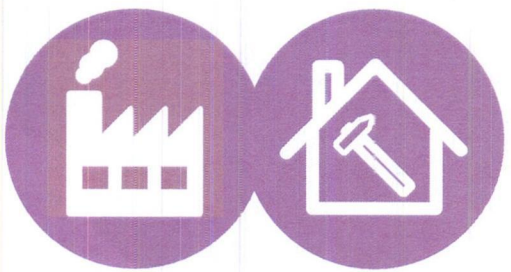


**Broekermeerdijk 15, kaakberg**

04

# Stedenbouwkundige uitleg

**stedenbouwkundige uitleg**



**Bedrijf & Bedrijfswoning**





**Drie losse woningen**


Broekermeerdijk 4A
Broekermeerdijk 16





Broekermeerdijk 4A

huis achteraan de tuin

gelakte houten gevel + zadeldak

huis achteraan de tuin



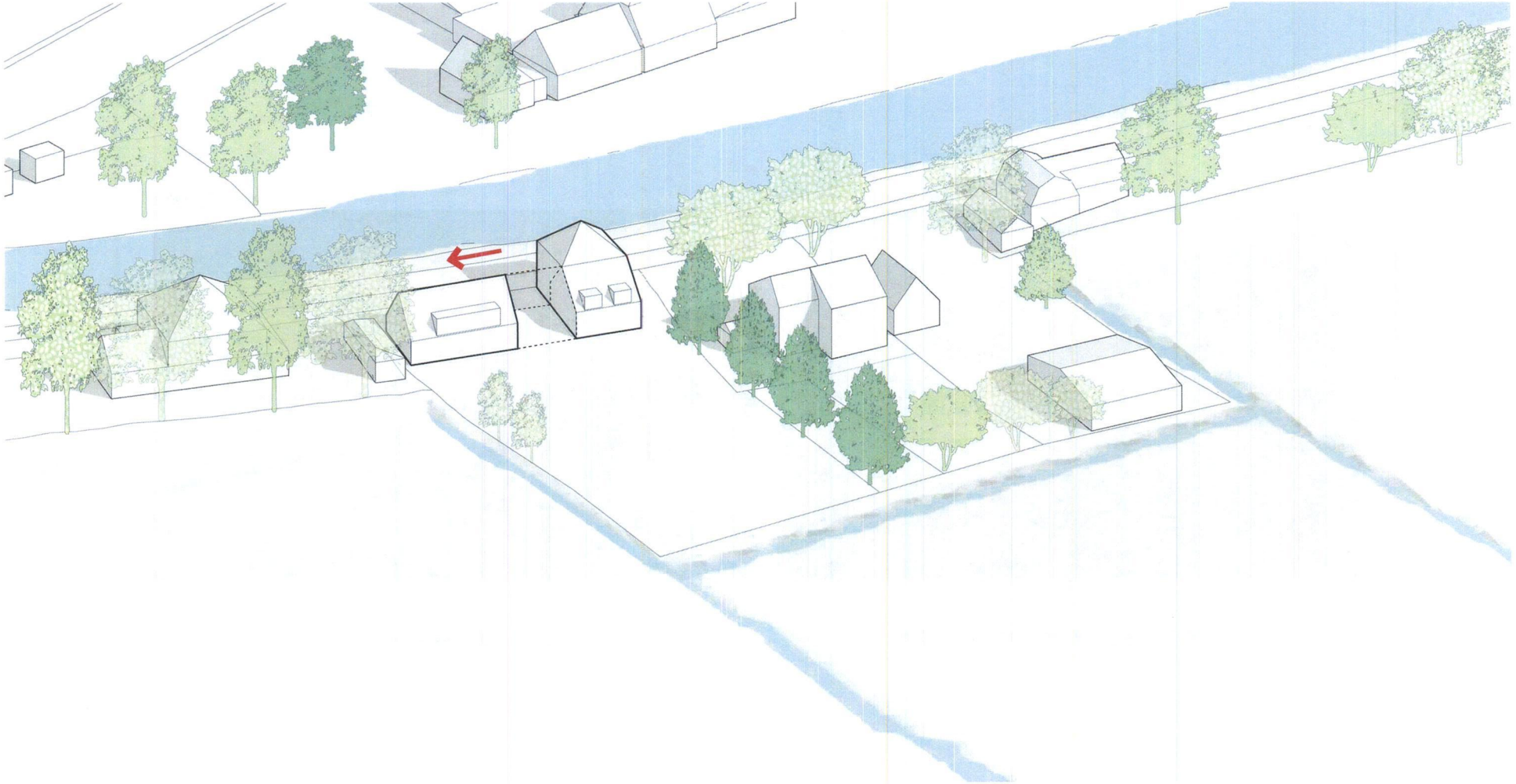

Broekermeerdijk 4A, oost

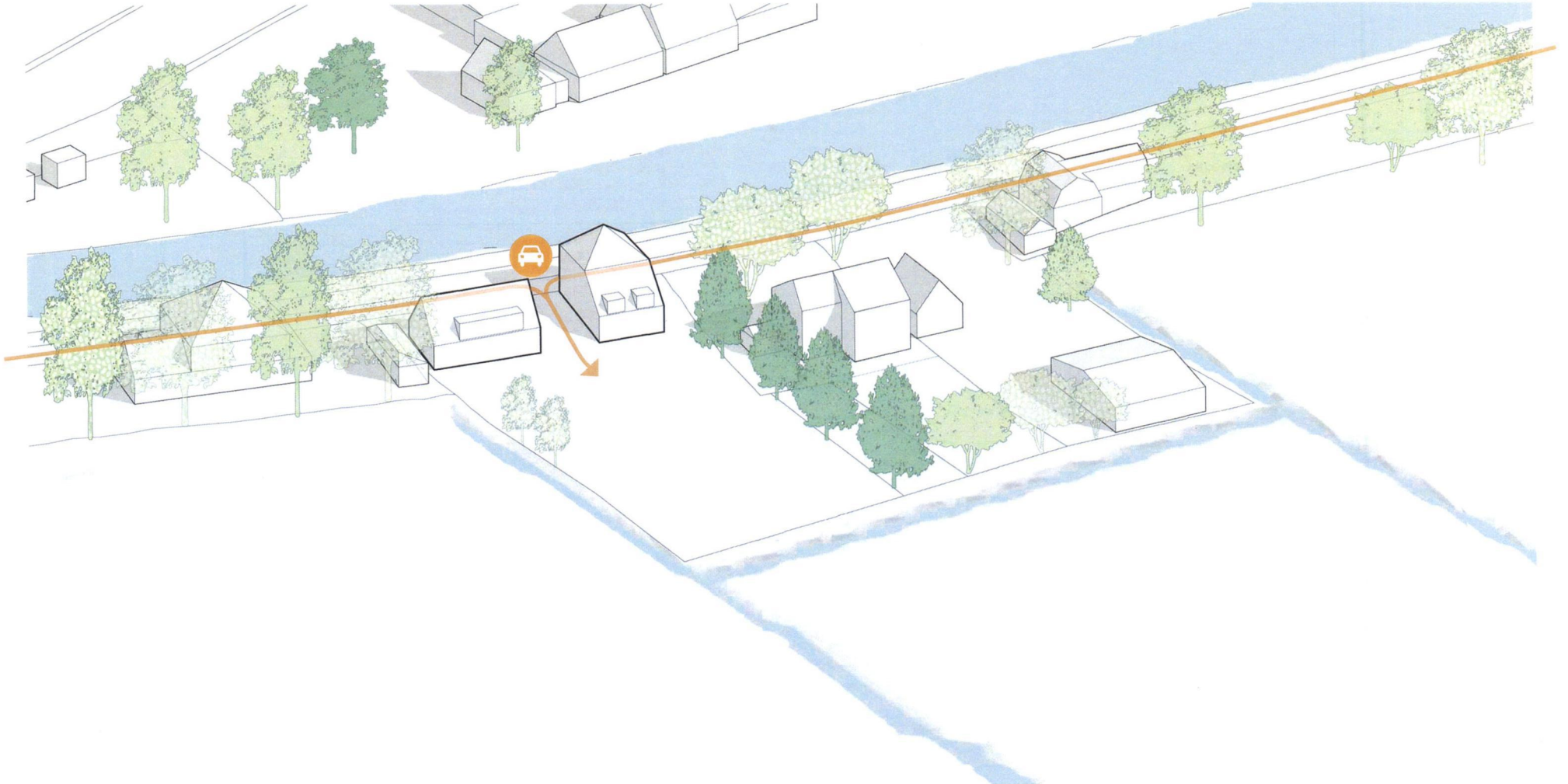
vrije plaatsing van gebouwen op een vast erf



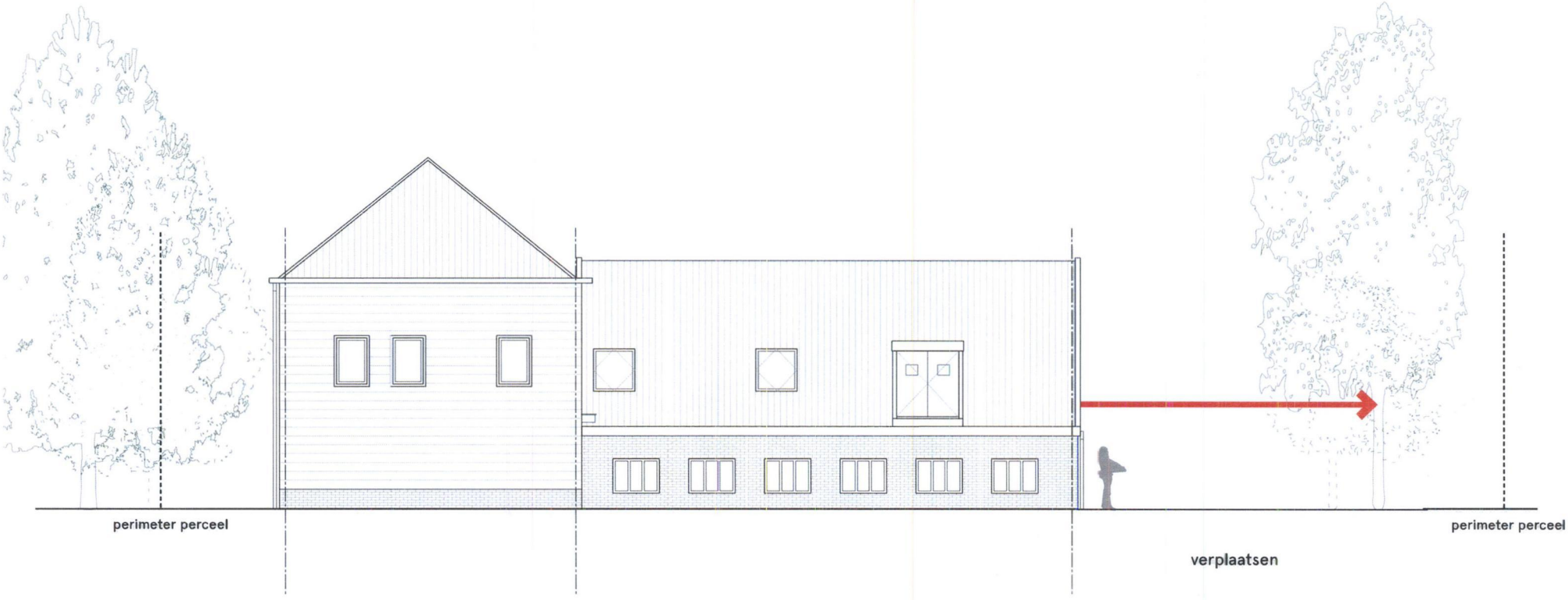
Broekermeerdijk 4A, luchtfoto

## Verplaatsen

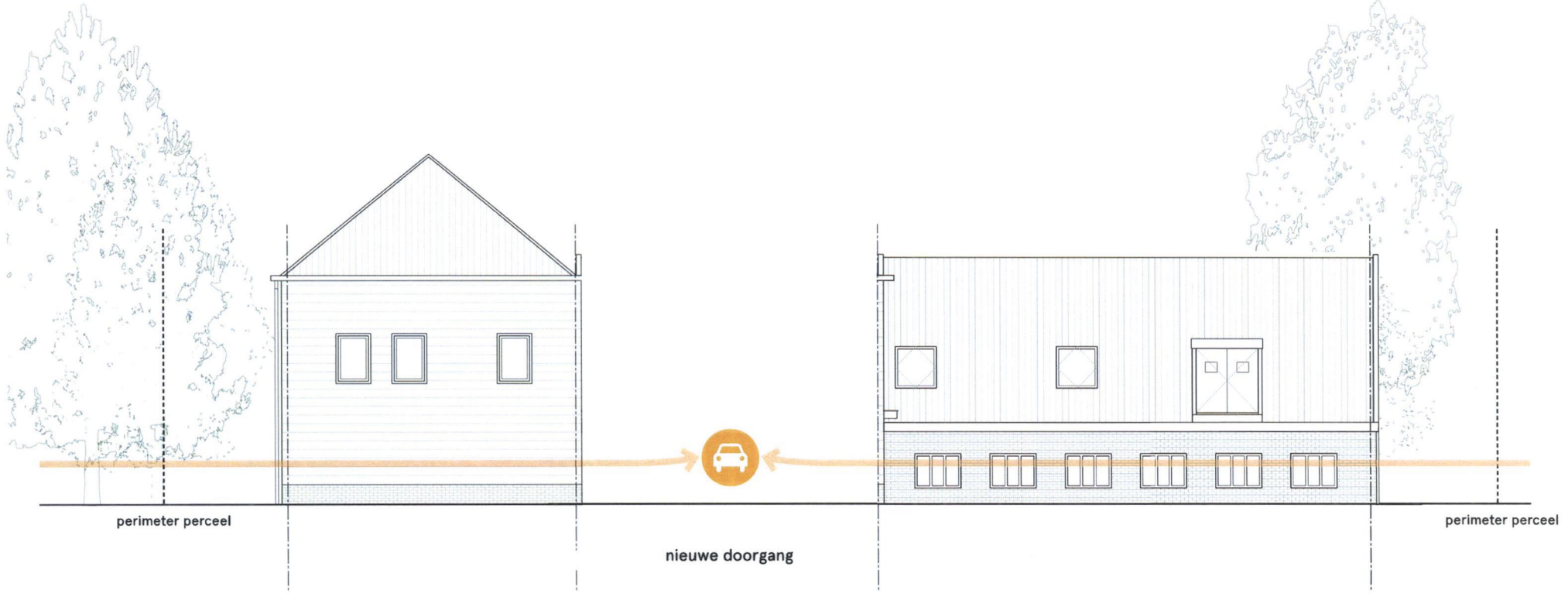




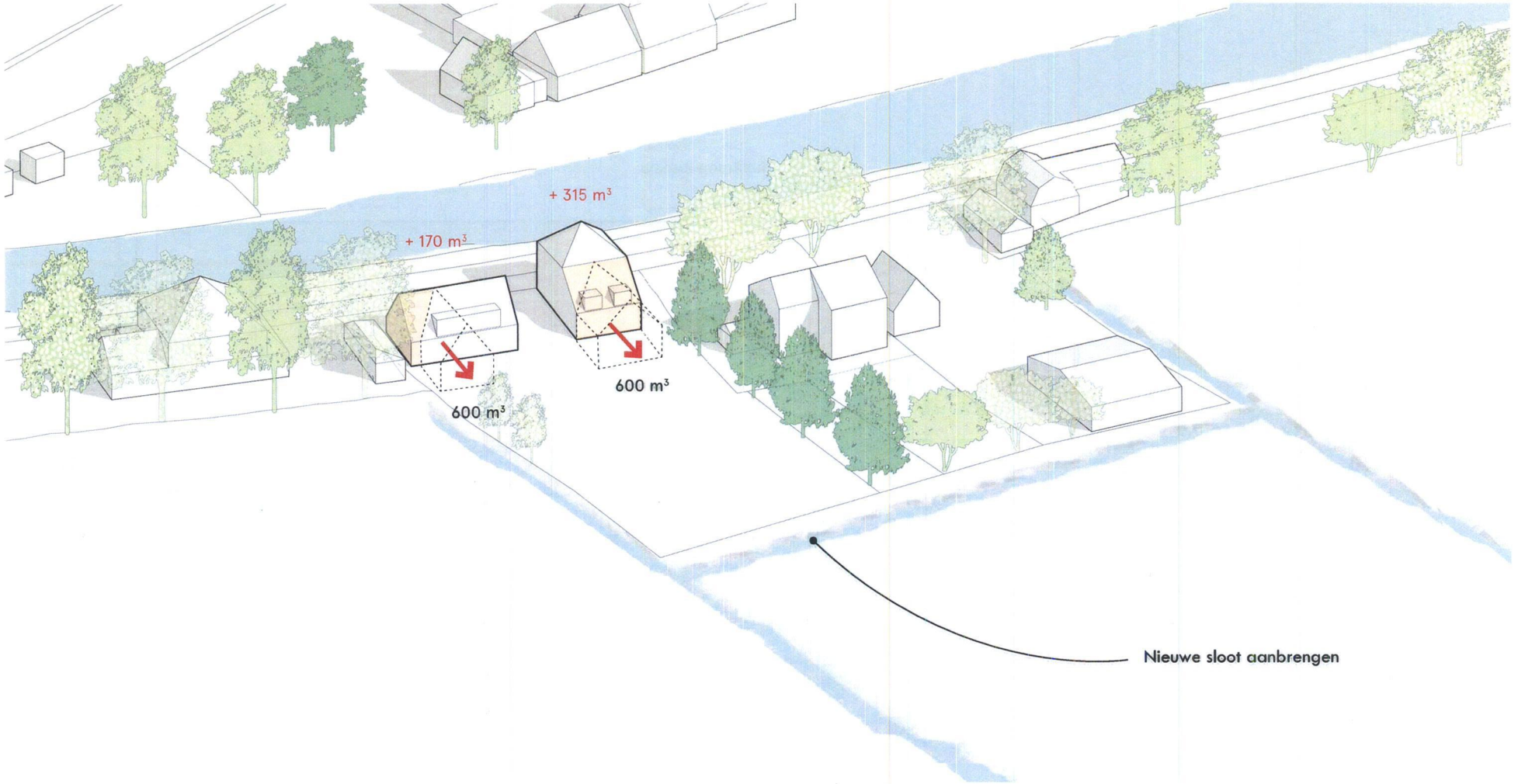
## Impact op het stratenlandschap



## Impact op het stratenlandschap



## Verlengen



## Toevoegen

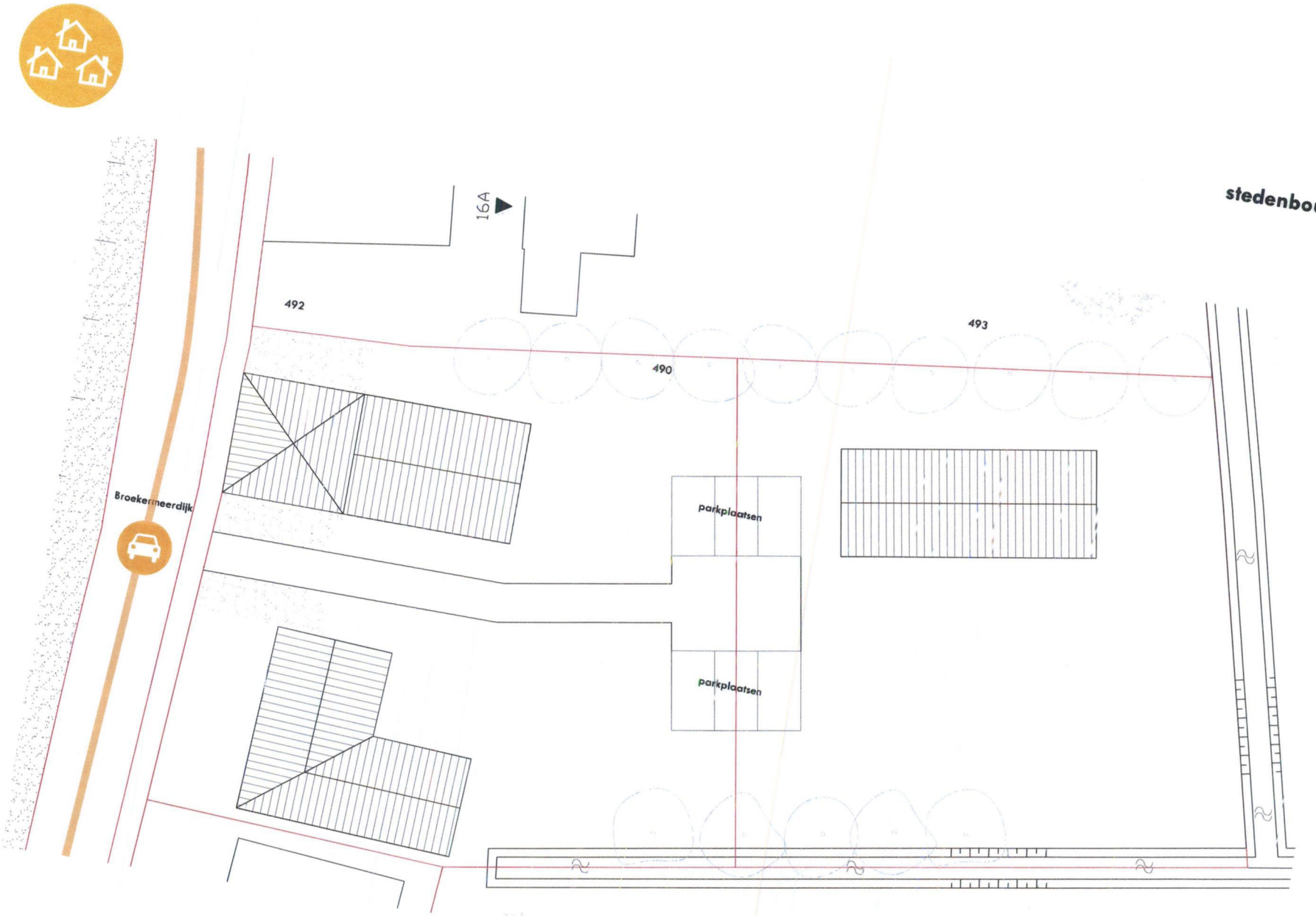


## Toevoegen



## Drie losse woningen




16A
492
493
490
Broekermeerdijk
parkplaatsen
parkplaatsen



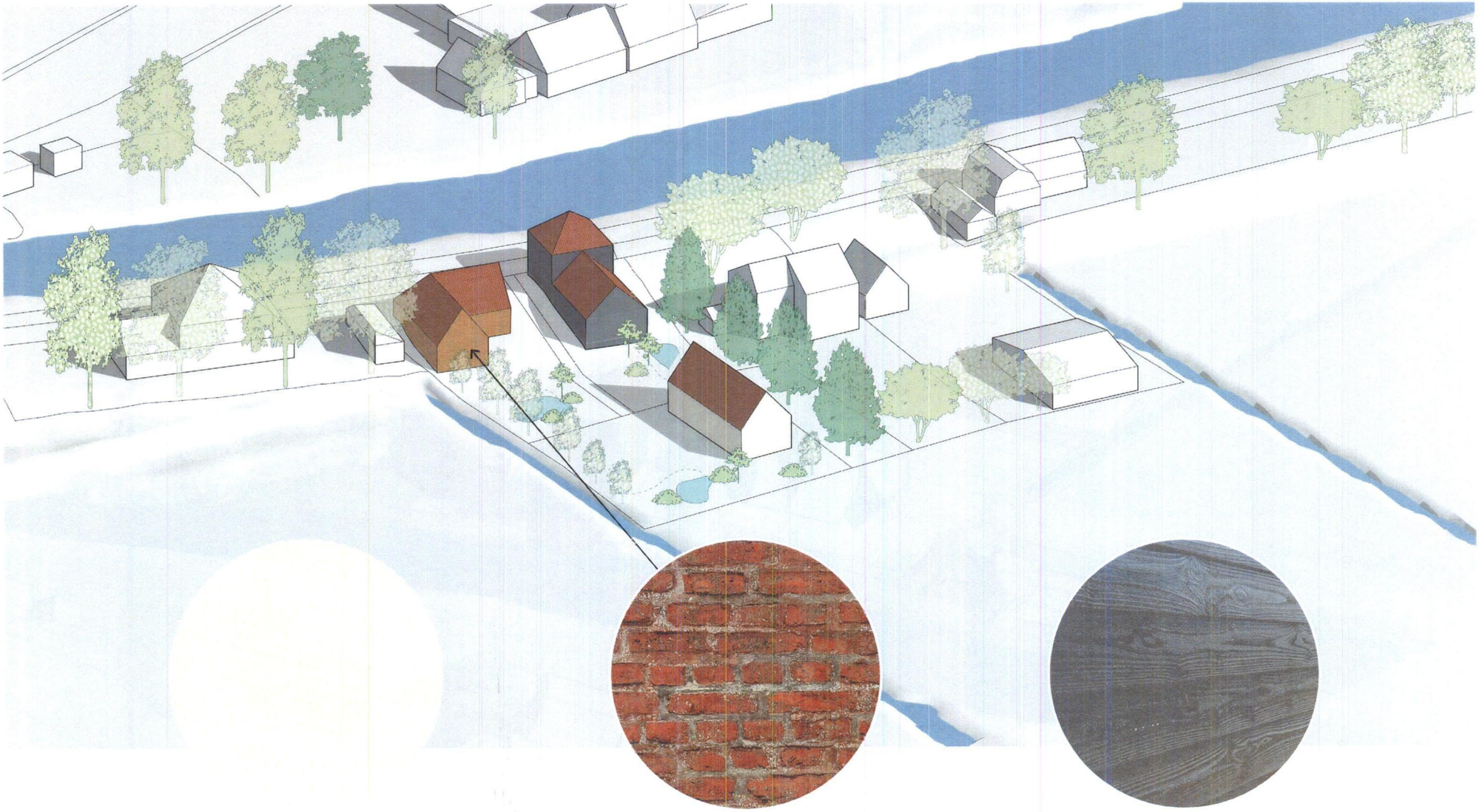
gelakt hout



metselwerk



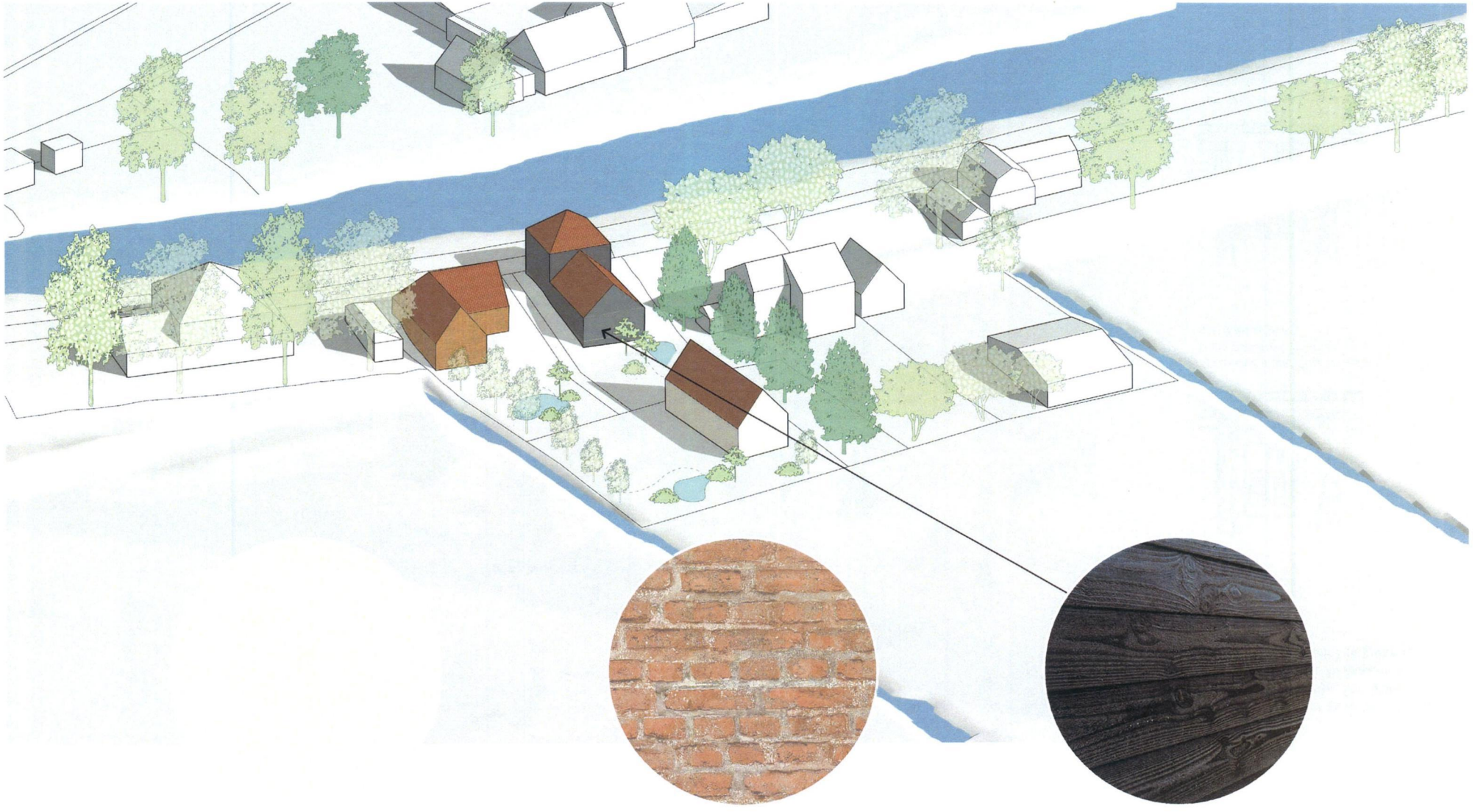
geteerd hout



gelakt hout

**metselwerk**

geteerd hout



gelakt hout



metselwerk

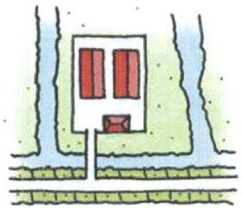


**geteerd hout**

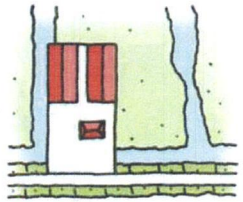



## Het landelijke karakter van de linten

**> Een lint is kleinschalig en gevarieerd. Pas nieuwbouw zorgvuldig in het lint. Voorkom repetitie van gelijkvormige bebouwing.**
**> Respecteer de maat en richting van de historische verkaveling. [1]**



*Behoud de sloot langs de weg en de continuiteit van de bestaande oever.*



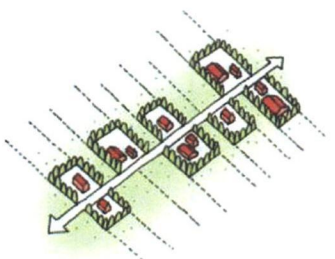
*Het dempen van de sloot of aanpassingen aan het profiel van de watergang zijn niet wenselijk.*

1. https://leidraadlc.noord-holland.nl/ensembles/waterland/



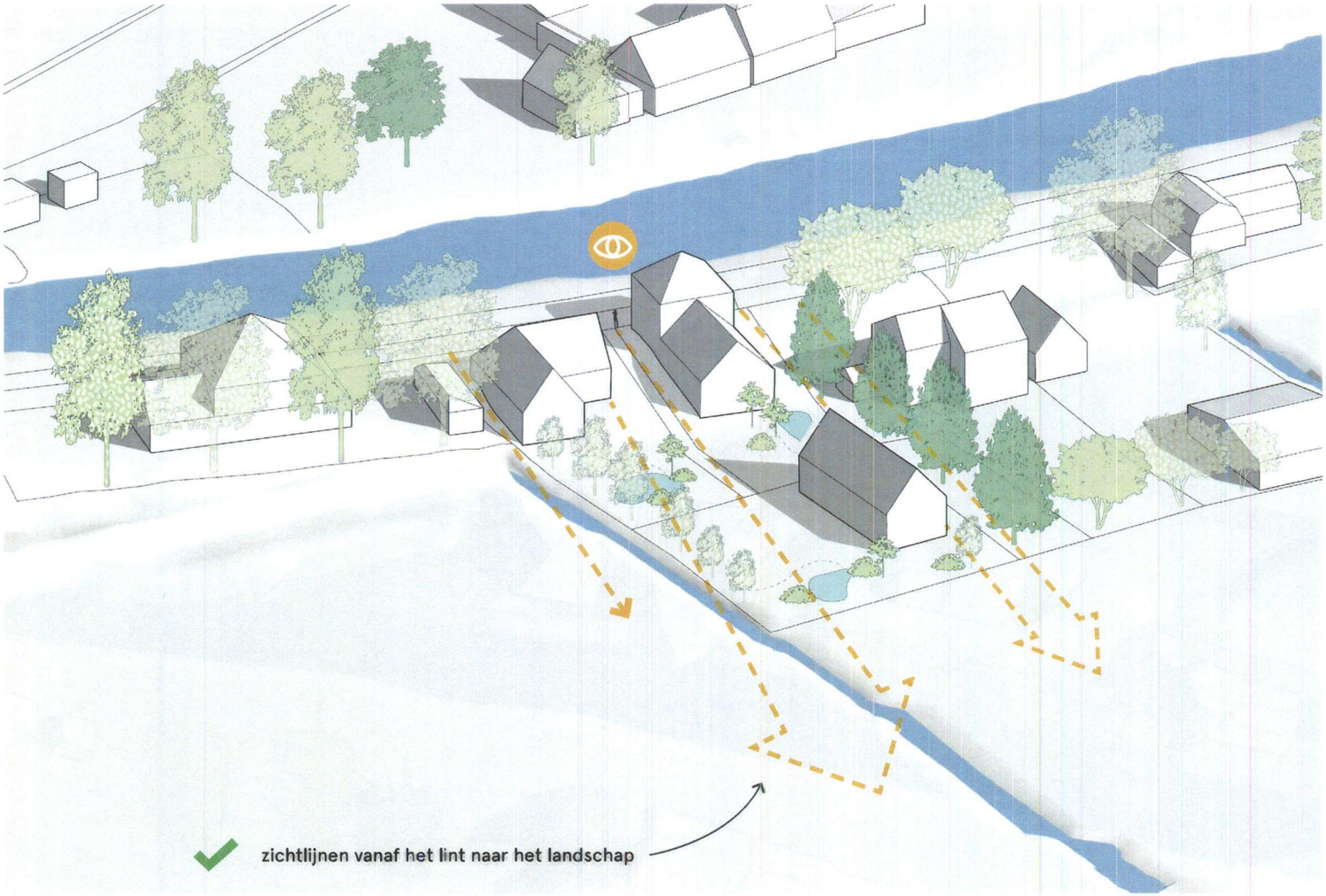

## Het landelijke karakter van de linten

> Situeer nieuwe bebouwing binnen of aan de rand van bestaande kernen of bebouwingslinten.
> Ontsluit kavels individueel en laat ze direct aansluiten op het lint; dus geen nieuwe woonbuurten aan de linten. [1]



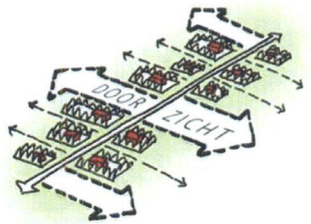
*Erven zijn direct en individueel ontsloten aan het lint.*

1. https://leidraadlc.noord-holland.nl/ensembles/waterland/




## Het landelijke karakter van de linten

> Behoud zichtlijnen vanaf het lint naar het landschap. [1]



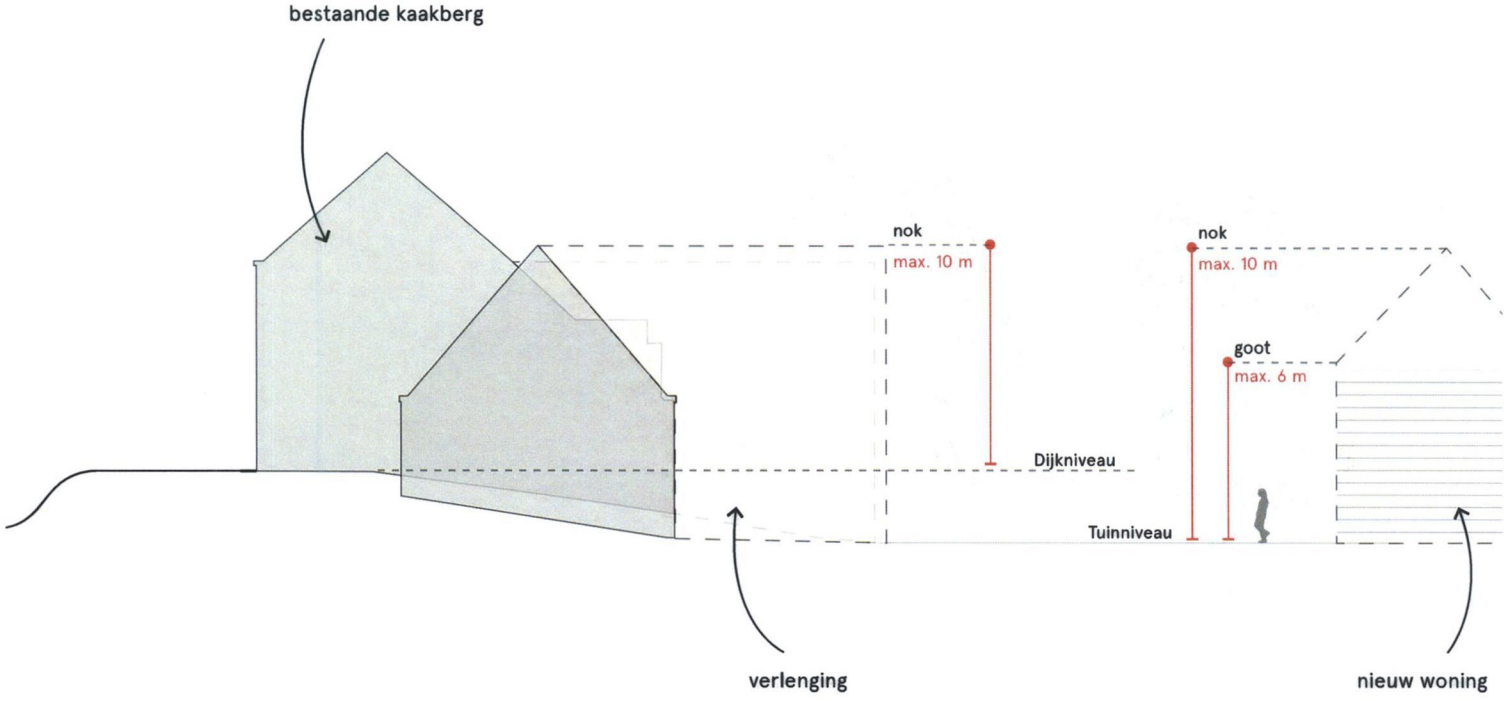

*Lintbebouwing met doorzichten over sloten en ruime erven*

1. https://leidraadlc.noord-holland.nl/ensembles/waterland/

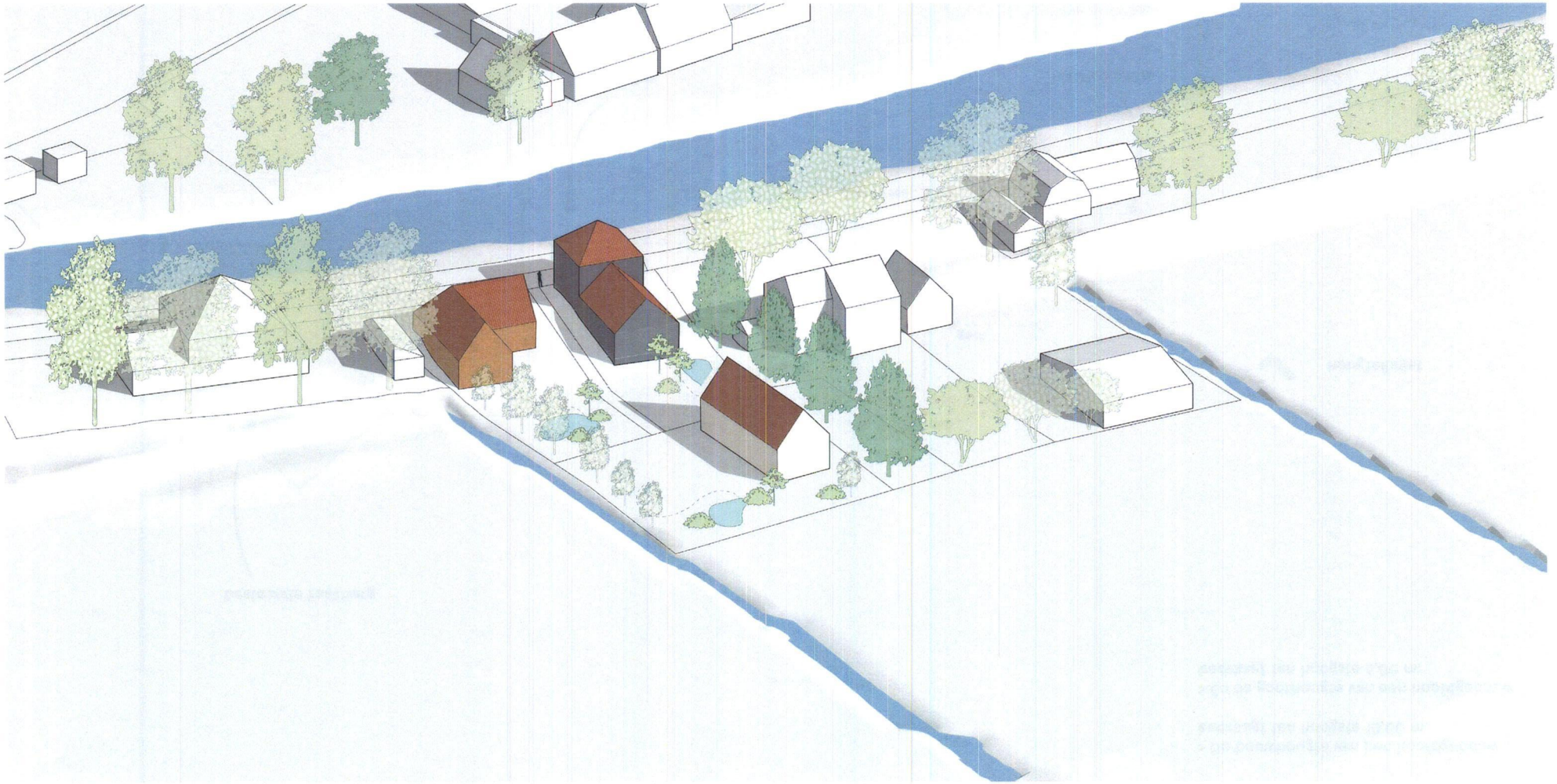
## Hoogtelimiet

> De bouwhoogte van een hoofdgebouw bedraagt ten hoogste 10,00 m.

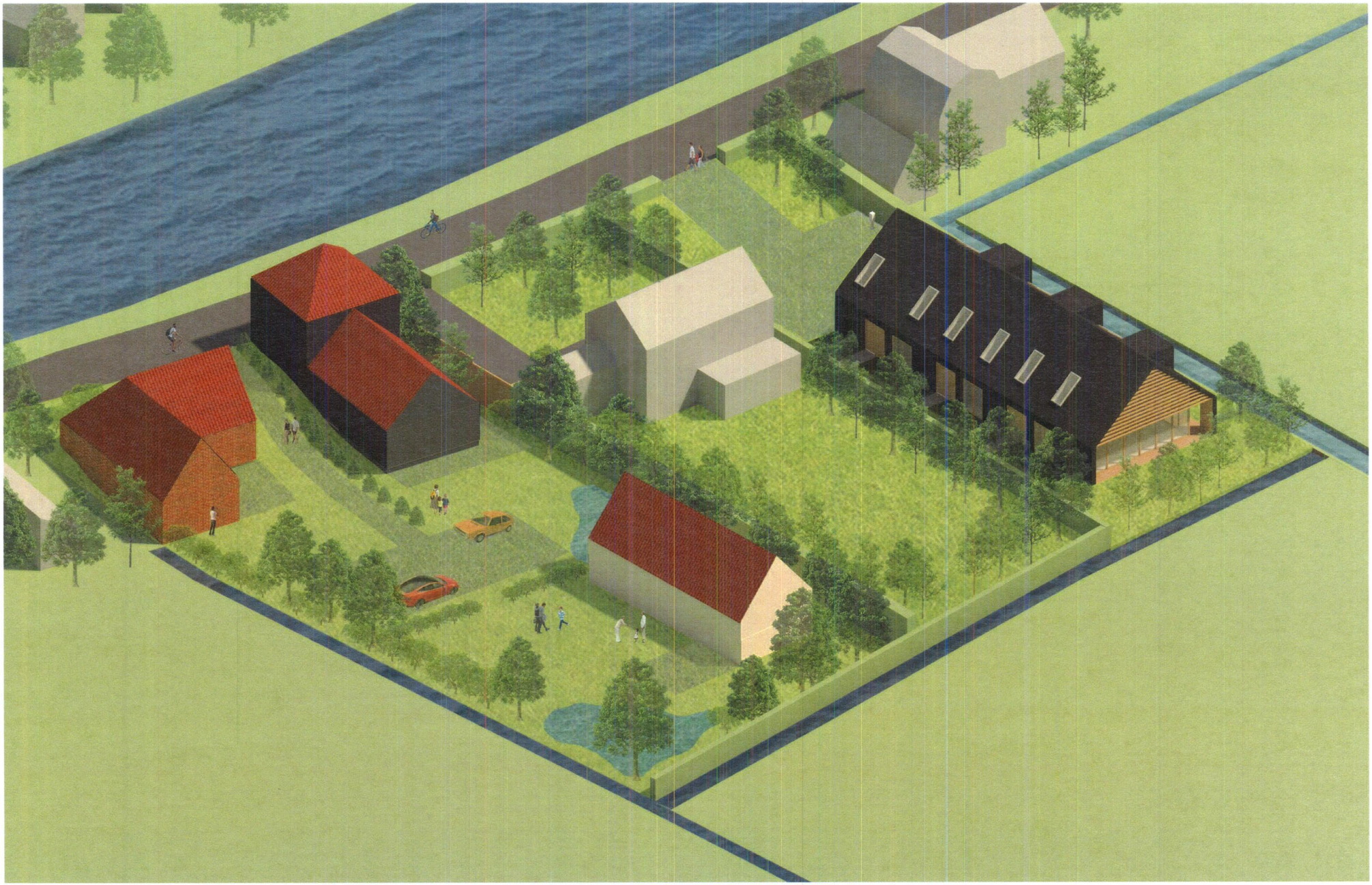
> En de goothoogte van een hoofdgebouw bedraagt ten hoogste 6,00 m.

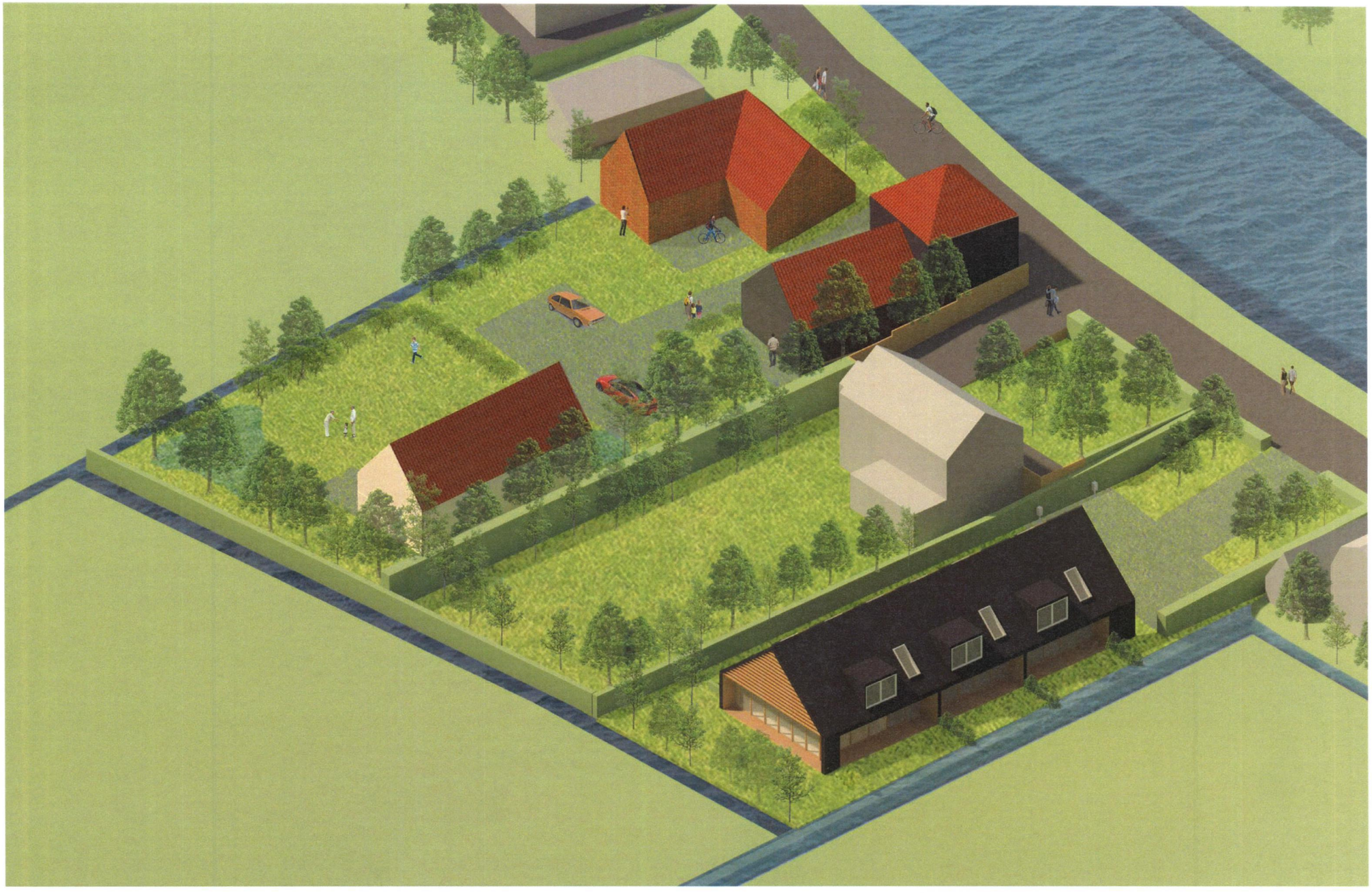



hoogtelimiet



# 05
# Visualisaties









## colofon

**PROJECTTEAM**

**ontwerpteam**

Mees Ruimte & Milieu
Nijverheidsweg 16A, Utrecht

Laura van Laar

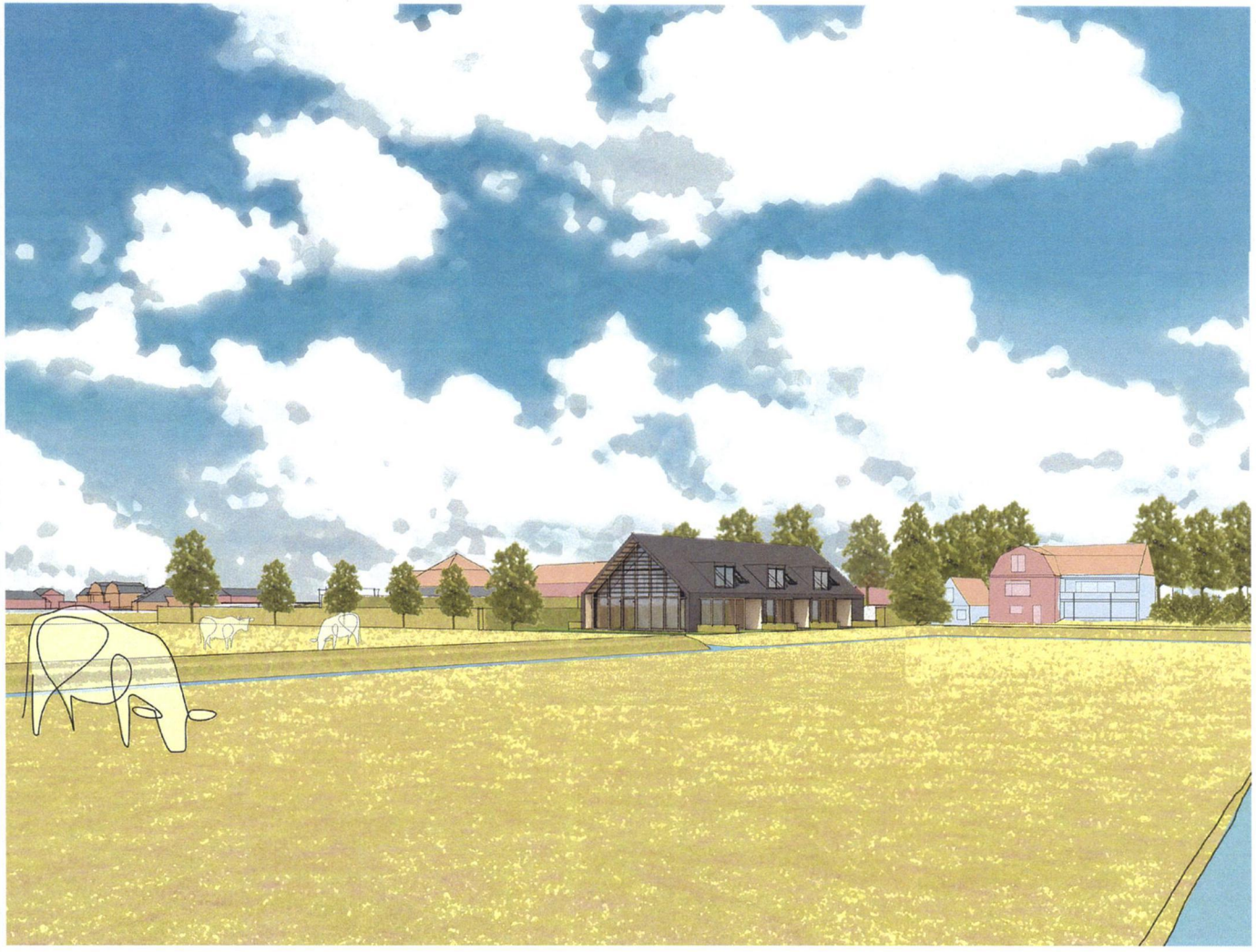
Allard Architecture
Prinsengracht 17, 1015 DK Amsterdam

Allard Meine Jansen
Laura Mustonen
Anne Kathrin Pelser

Op alle aan u verstrekte gegevens is het recht van copyright vastgelegd. Niets van deze gegevens mag worden verveelvoudigd, of openbaar gemaakt in enige vorm of enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieen, opnamen of anderszins, zonder onze voorafgaande schriftelijke toestemming.

**allard architecture bv**
Prinsengracht 17
1015 DK Amsterdam NL
t +31 20 620 55 99
www.allardarchitecture.com
info@allardarchitecture.com

DAMAST
ARCHITECTS




Google



## Aanleiding

De percelen Broekermeerdijk 16 en 16B/C in het dorp Watergang zijn door de provincie Noord-Holland als probleemlocatie aangemerkt. Beide kavels maken deel uit van hetzelfde bestemmingsvak 'Bedrijf'. De bewoners van naastgelegen woningen ervaren overlast door de huidige bedrijfsactiviteiten op perceel Broekermeerdijk 16. Vrachtverkeer, verkeersbewegingen en geluid zorgen voor hinder. Wanneer de opstallen op Broekermeerdijk 16B/C worden verhuurd zou daar vergelijkbare overlast verwacht kunnen worden. Bovendien zijn de percelen grotendeels verhard waardoor ze een dissonant vormen in de structuur van het groene dijk- en polderlandschap.

De provincie wenst de beheersbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de locatie te verbeteren en heeft de eigenaren kenbaar gemaakt om binnen voorwaarden mee te willen werken naar een woonbestemming voor de beide kavels.

*In een oriënterend overleg is op 07-12-2021 is door de provincie aangegeven dat nieuwe kleinschalige ontwikkelingen zich als maatwerk kunnen voegen in het landschap door aan te sluiten bij het karakter van het historisch gegroeide bebouwingslint.*

## Het initiatief

Naar aanleiding van de uitnodiging van gemeente en provincie overleggen we aan u een initiatief voor het realiseren van woningen op het perceel Broekermeerdijk 16B/C. Locatieonderzoek, marktonderzoek en ruimtelijke studiemodellen hebben geresulteerd in een schetsontwerp voor 3 geschakelde gezinswoningen, gecombineerd in één archetypische schuurvorm. Deze woonschuur voegt zich op een respectvolle en natuurlijke wijze in de landschappelijke omgeving van Waterland.




Zicht zuidwaarts op het perceel: links de schuur tegen de achtergrens, rechts de garage waardoor weinig zicht vanaf de dijk op de polder



Zicht noordwaarts vanaf het perceel richting de dijk: links het garage en het woonhuis nr. 16A



Zicht langs de sloot richting de dijk: rechts het woonhuis nr. 18



Zicht westwaarts: een groen talud langs de dijk



Stalen schuur tegen de zij- en achtergrens van het perceel: verrommeling van het terrein



Zicht op de polder ten zuiden van het perceel



Zicht op de polder ten oosten van het perceel



blokkade doorzicht tussen de dijk en de polder door de garage, het terrein is grotendeels verhard



De Broekervaart en de Broekermeerdijk als belangrijkste ruimtelijke drager



Agrarisch gerelateerde bebouwing aan de dijk met verschillende kapvormen



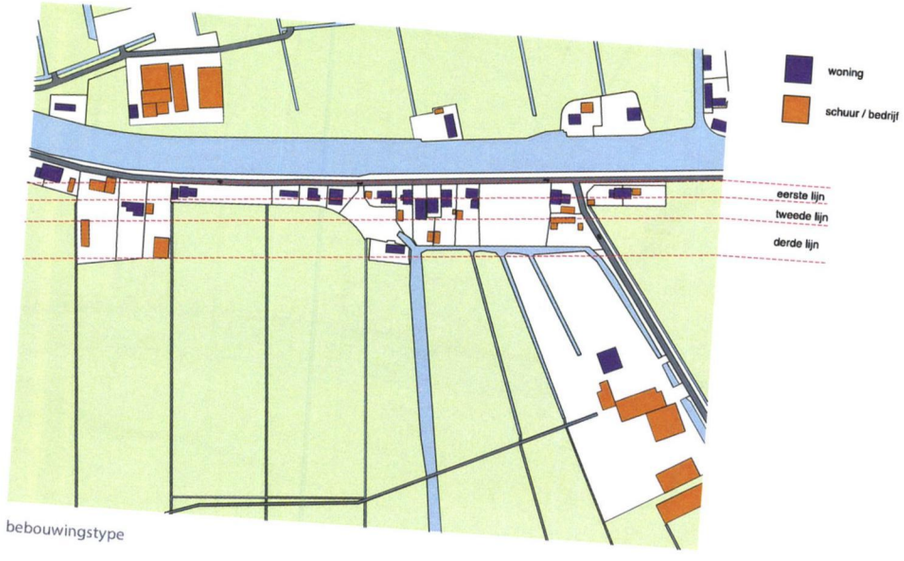
6 Het laaggelegen en drooggelegde Broekermeer

**Historie en landschap**

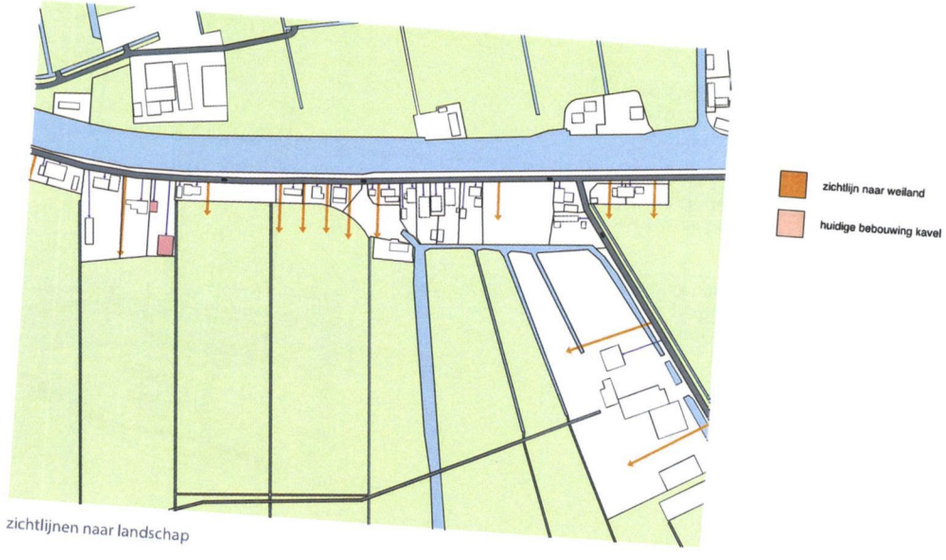
De Broekermeerdijk funçeert als rijkdijk langs de Broekervaart. Langs de dijk vestigden zich boerenbedrijven als lintbebouwing langs de lagergelegen drooggelegde Broekermeer. De bebouwing bestaat er uit verschillende agrarisch gerelateerde typologieën, grillig gerangschikt waarbij de navolgende structuur ter herleiden is.

In de eerste lijn bevinden zich met name dijkwoningen met verschillende kapvormen. Iets verder van de dijk geplaatste woonhuizen en kleine schuren bevinden zich in de tweede lijn. Later werden op een aantal plekken grotere agrarische schuren in de derde lijn gebouwd. Tussen de gebouwen zijn doorzichten naar de polder. De kenmerkende ruimtelijke structuur heeft een kleine korrelgrootte langs het lint en een grotere korrelgrootte in de polder toont de cultuurhistorie van de plek.

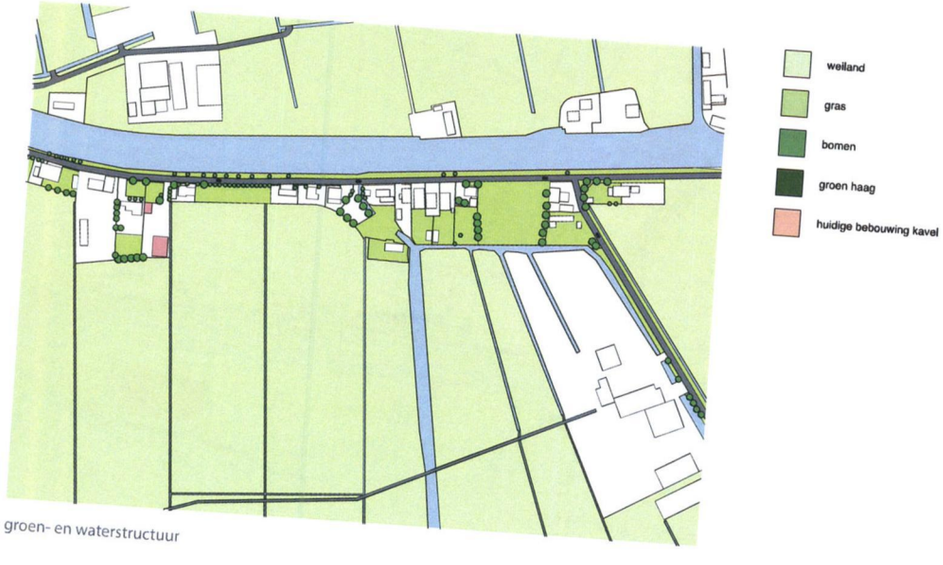
## morfologie bestaand



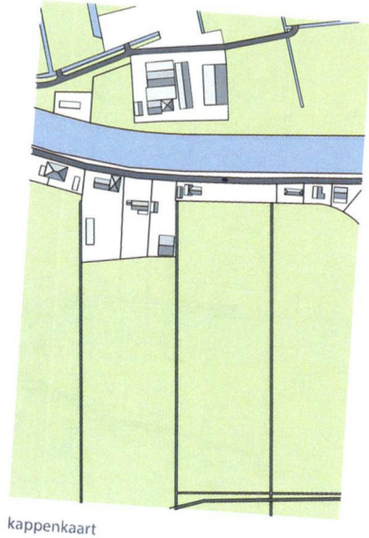

bebouwingstype




zichtlijnen naar landschap




groen- en waterstructuur

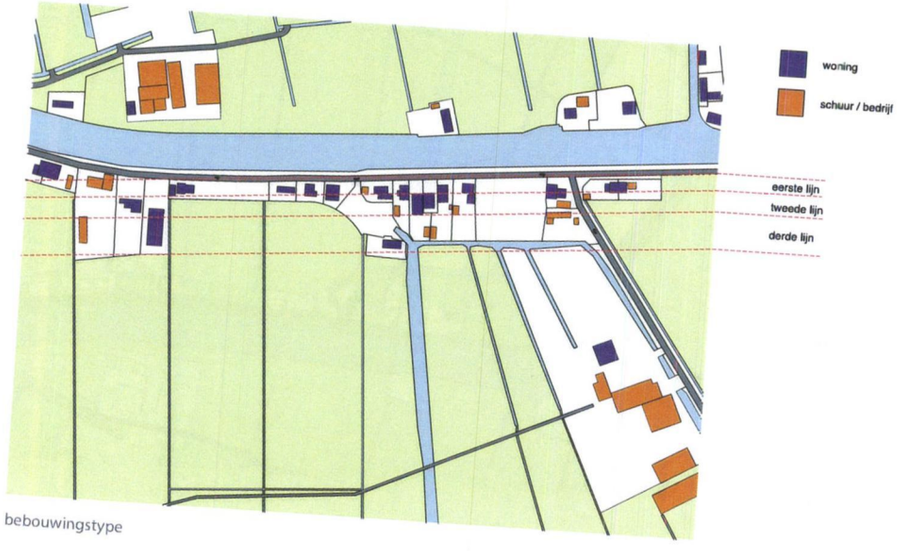


kappenkaart

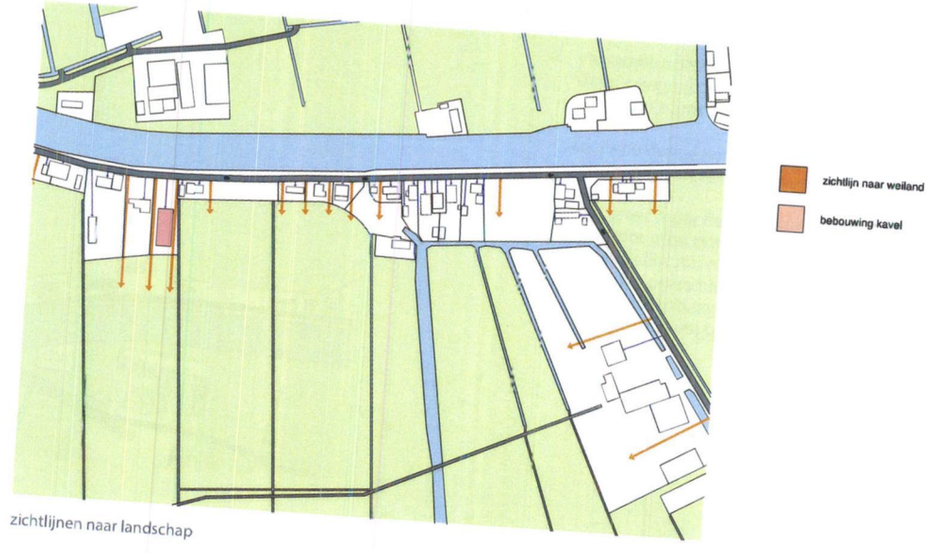
Zichtlijnen vanaf de dijk worden door de twee bedijfsopstallen op het perceel geblokkeerd. De bestaande bebouwing ligt aanzienlijk lager ten opzichte van het dijkniveau. Daardoor is de polder wel zichtbaar vanaf de dijk, maar is het geen optimale situatie.

Het bedijfsperceel is grotendeels verhard, met een groen talud naar de dijk.

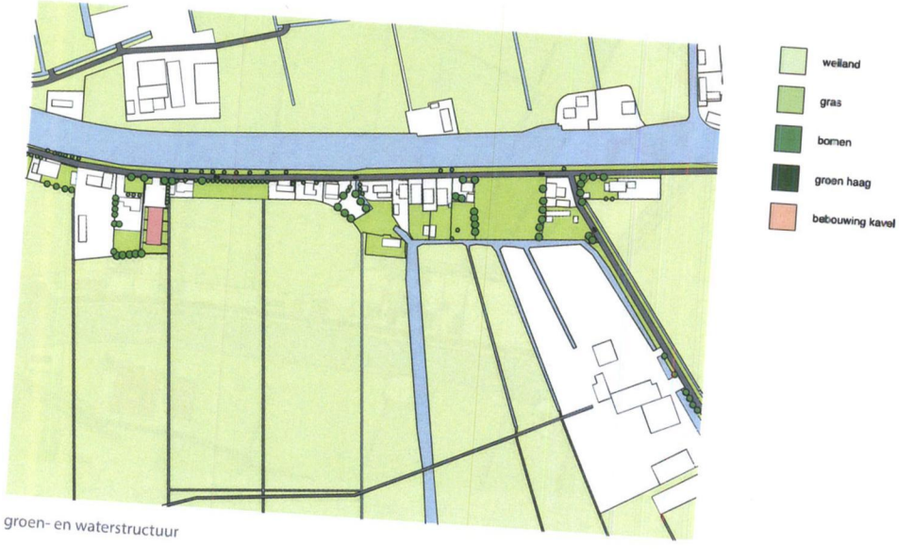
De stalen schuur achterop het terrein heeft geen kwaliteit. De kaprichting dwars op de kaveldiepte is a-typisch in het landschap.



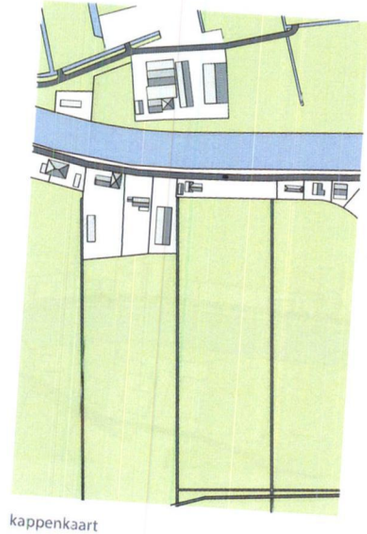

bebouwingstype




zichtlijnen naar landschap




groen- en waterstructuur



kappenkaart

Het compacte en eenduidige volume van een woonschuur verbetert de ruimtelijke kwaliteit doordat zichtlijnen vanaf de dijk worden hersteld.

De woonschuur bevindt zich op afstand van de dijk in de derde lijn, waarbij de nokrichting de diepte van het kavel volgt.

Met groene tuinen en hagen voegt het zich op een respectvolle manier in de karakteristieke landschappelijke morfologie van Waterland.

**Aandacht voor cultuurhistorie**

Het veenpolderlandschap ligt binnen het Nationaal Landschap Laag Holland. Kenmerkend voor dit landschap is het open en waterrijke karakter. De Waterlandse gemeenten hebben hun koers bepaald voor het ruimtelijk beleid op lange termijn. Het beleid in dit gebied is gericht op de instandhouding van het authentieke en open karakter, met zichtlijnen naar de polders en veenweidegebieden. Daarbij zijn cultuurhistorische waarden en de landschapskwaliteiten leidend voor de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van de regio. Deze zijn onder andere beschreven in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

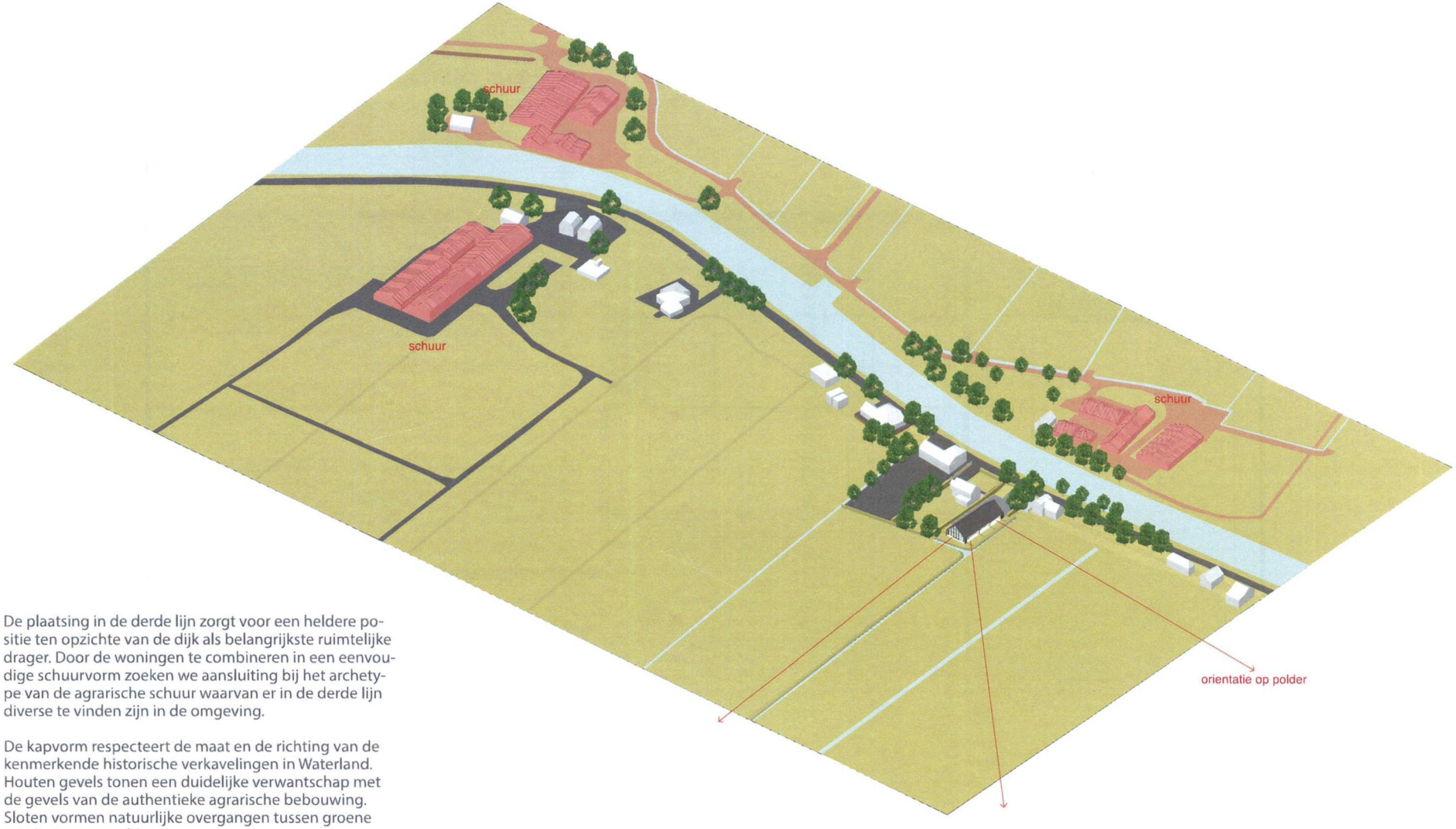


De twee bestaande bedrijfsopstallen op het perceel Broekermerdijk 16B/C hebben geen cultuurhistorische waarde en verrommelen het landschap.

Het vervangen van de twee bestaande opstallen door een enkel, compact volume dat op ruime afstand van de dijk wordt geplaatst zorgt voor een betere ruimtelijke structuur en meer openheid.

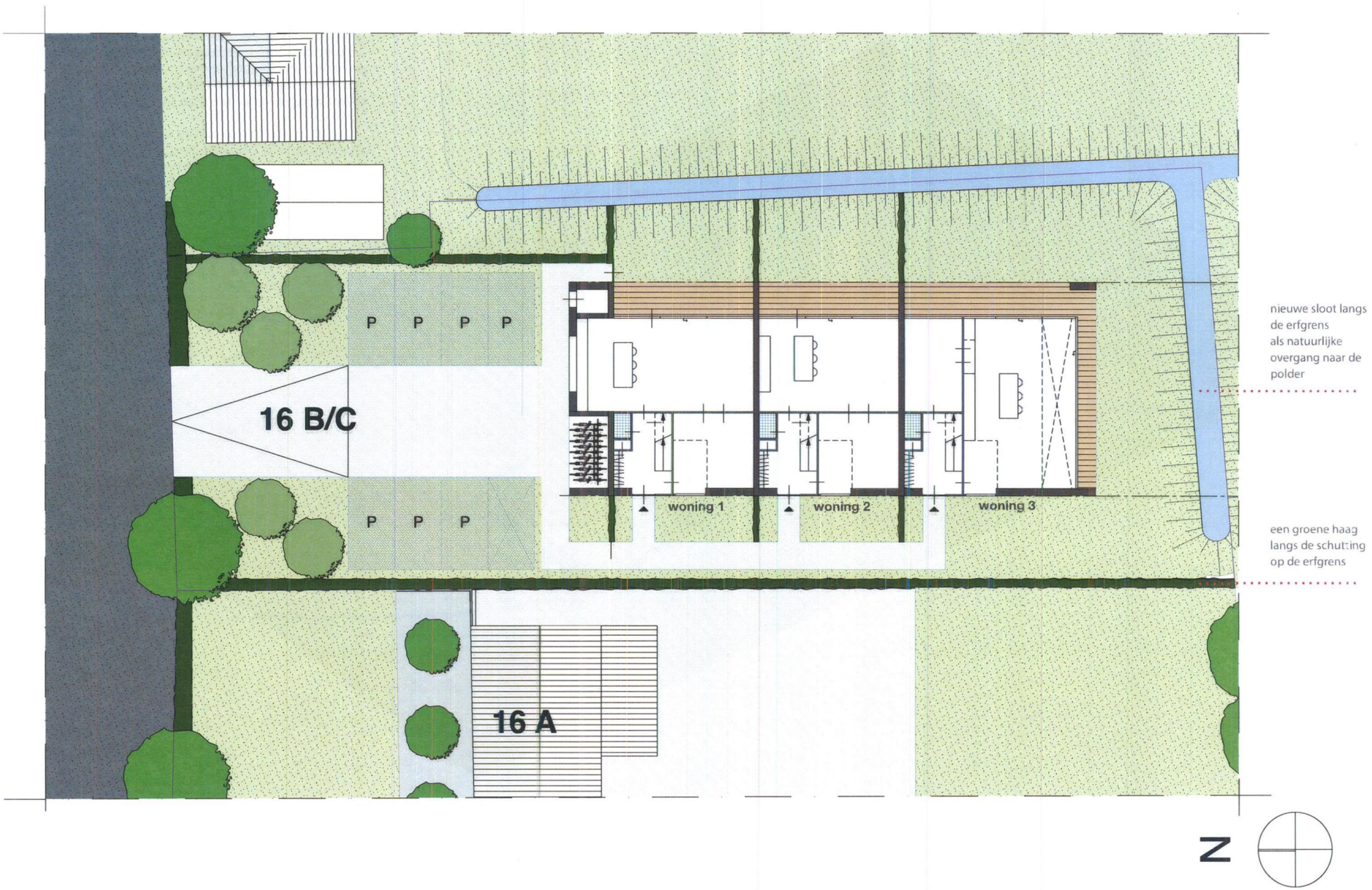
Zichtlijnen vanaf de dijk op het polderlandschap worden hersteld en het groene karakter van de dijkweg blijft intact.

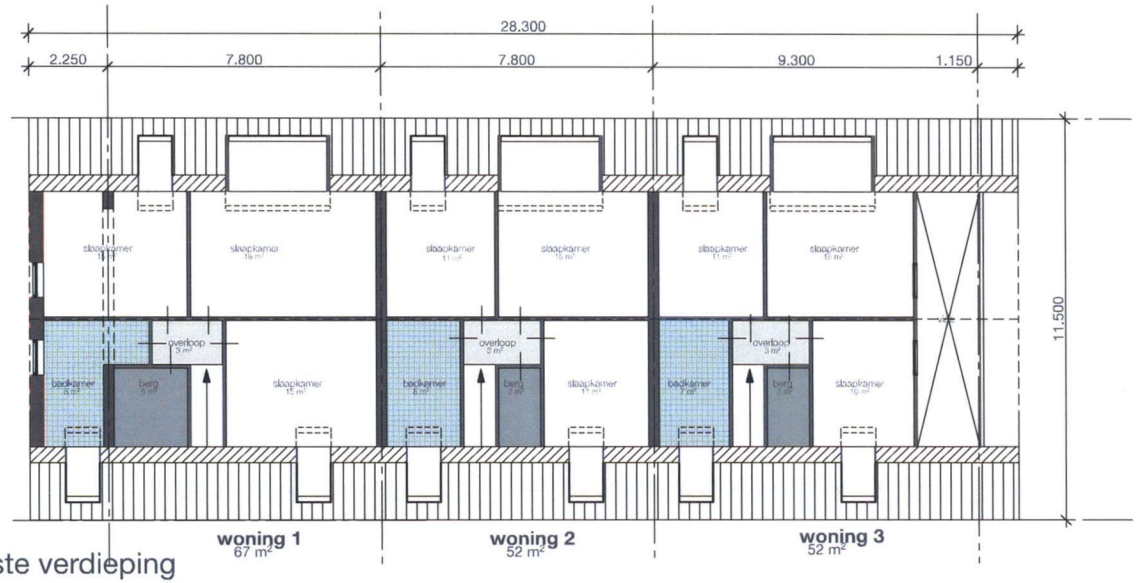




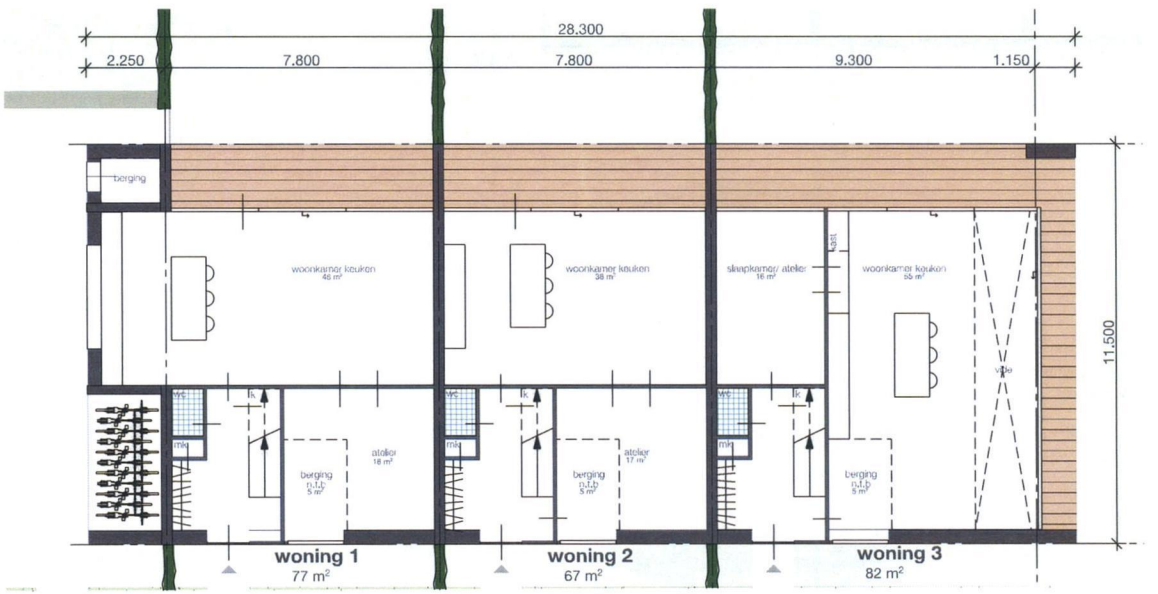

De plaatsing in de derde lijn zorgt voor een heldere positie ten opzichte van de dijk als belangrijkste ruimtelijke drager. Door de woningen te combineren in een eenvoudige schuurvorm zoeken we aansluiting bij het archetype van de agrarische schuur waarvan er in de derde lijn diverse te vinden zijn in de omgeving.

De kapvorm respecteert de maat en de richting van de kenmerkende historische verkavelingen in Waterland. Houten gevels tonen een duidelijke verwantschap met de gevels van de authentieke agrarische bebouwing. Sloten vormen natuurlijke overgangen tussen groene privétuinen en polder.


P P P P
16 B/C
P P P
woning 1
woning 2
woning 3
16 A
nieuwe sloot langs de erfgrens als natuurlijke overgang naar de polder
een groene haag langs de schutting op de erfgrens
N



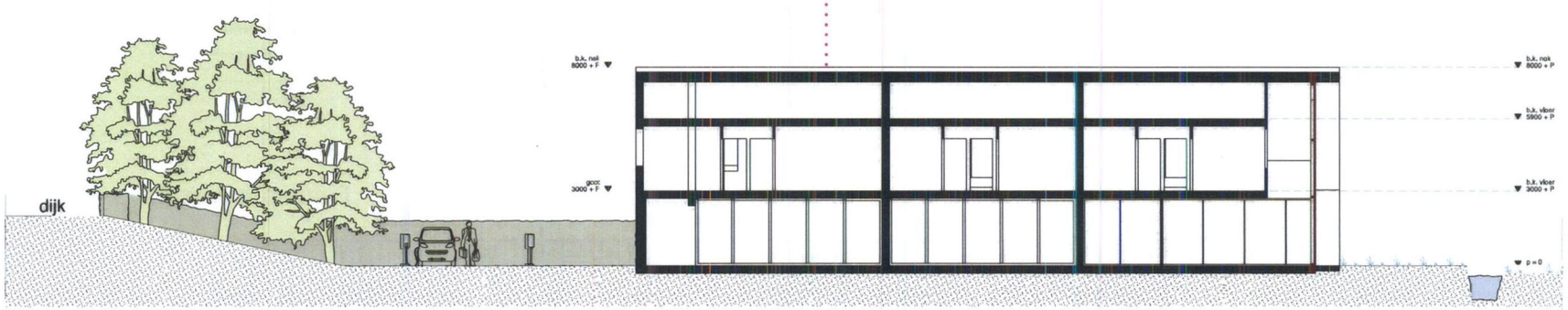

eerste verdieping



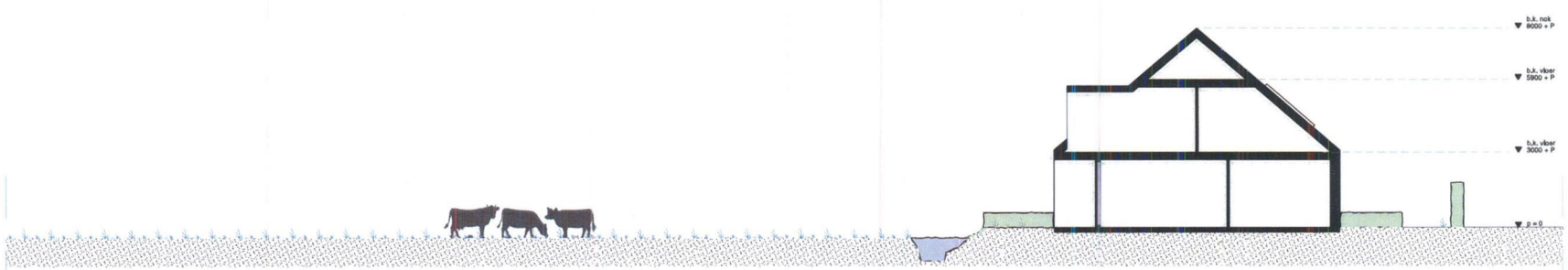

begane grond



duurzame bouwmethode:
CLT houten wanden, vloeren en daken

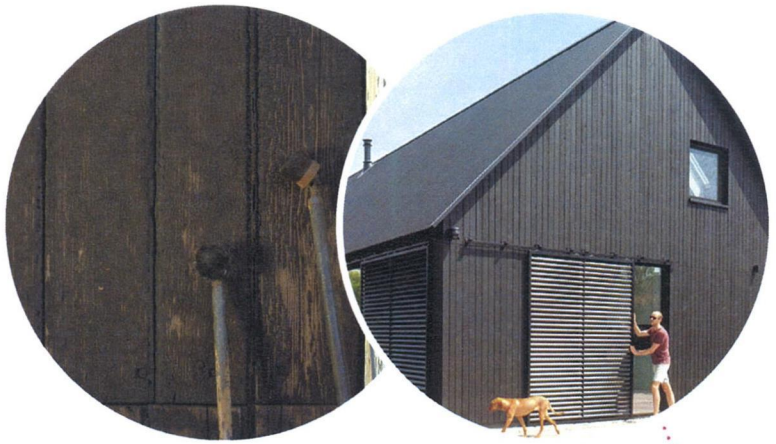



langs doorsnede



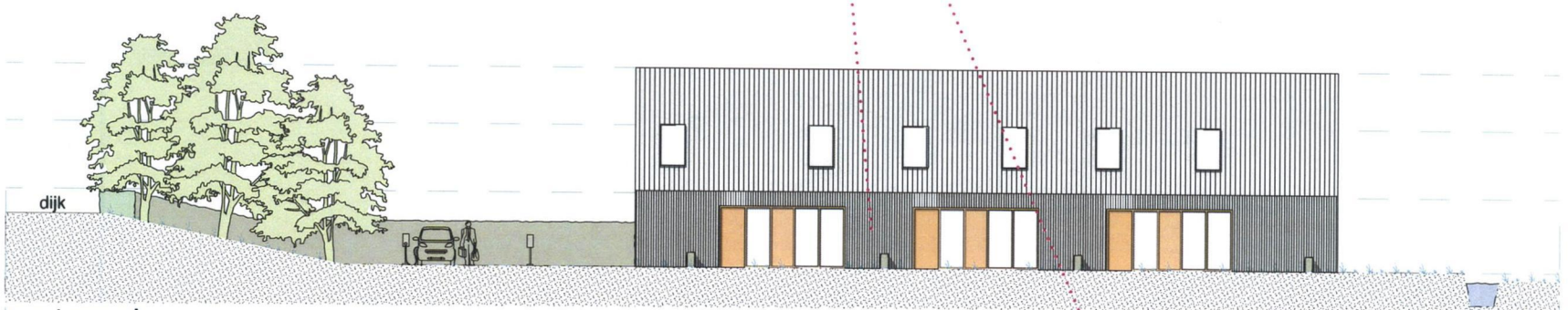

dwars doorsnede

houten schuren werden vroeger 'geteerd'
om ze tegen weersinvloeden te beschermen

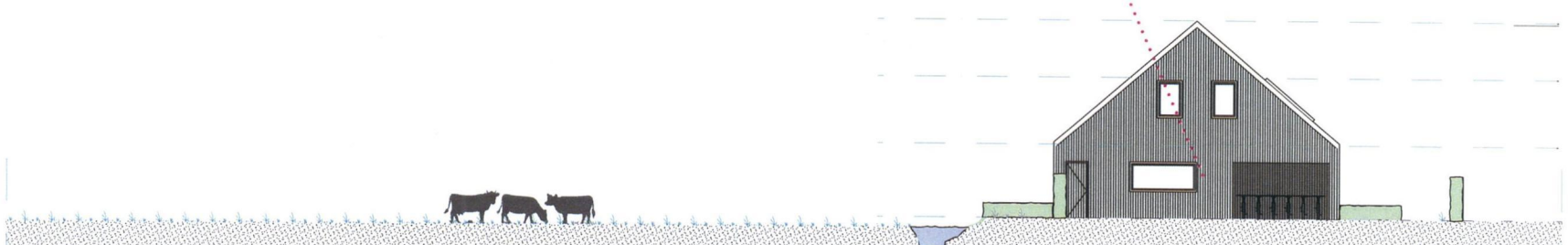


de zwarte houten gevelbekleding versterkt het karakter van een woonschuur,

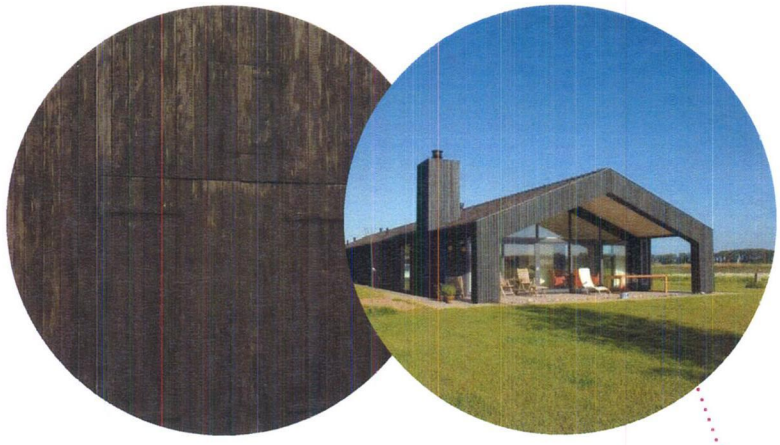
het refereert aan de zwart geteerde agrarische schuren in Noord-Holland




west-gevel

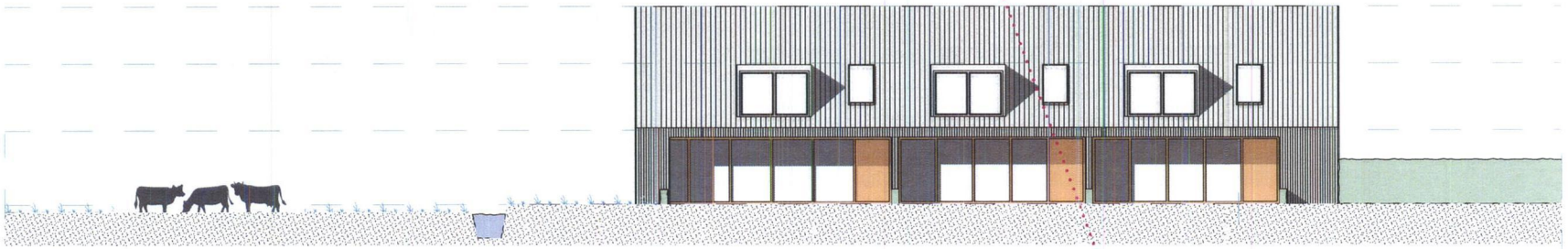


noord-gevel

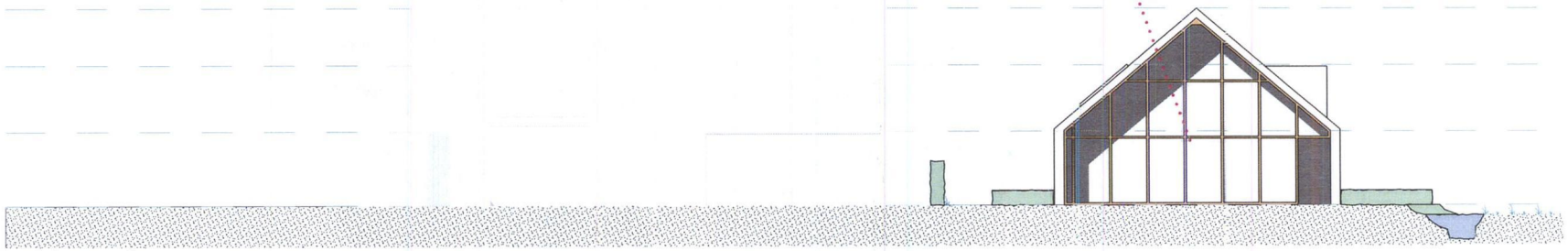


de woningen openen zich met loggia's en glazen puien naar het polderlandschap van Waterland

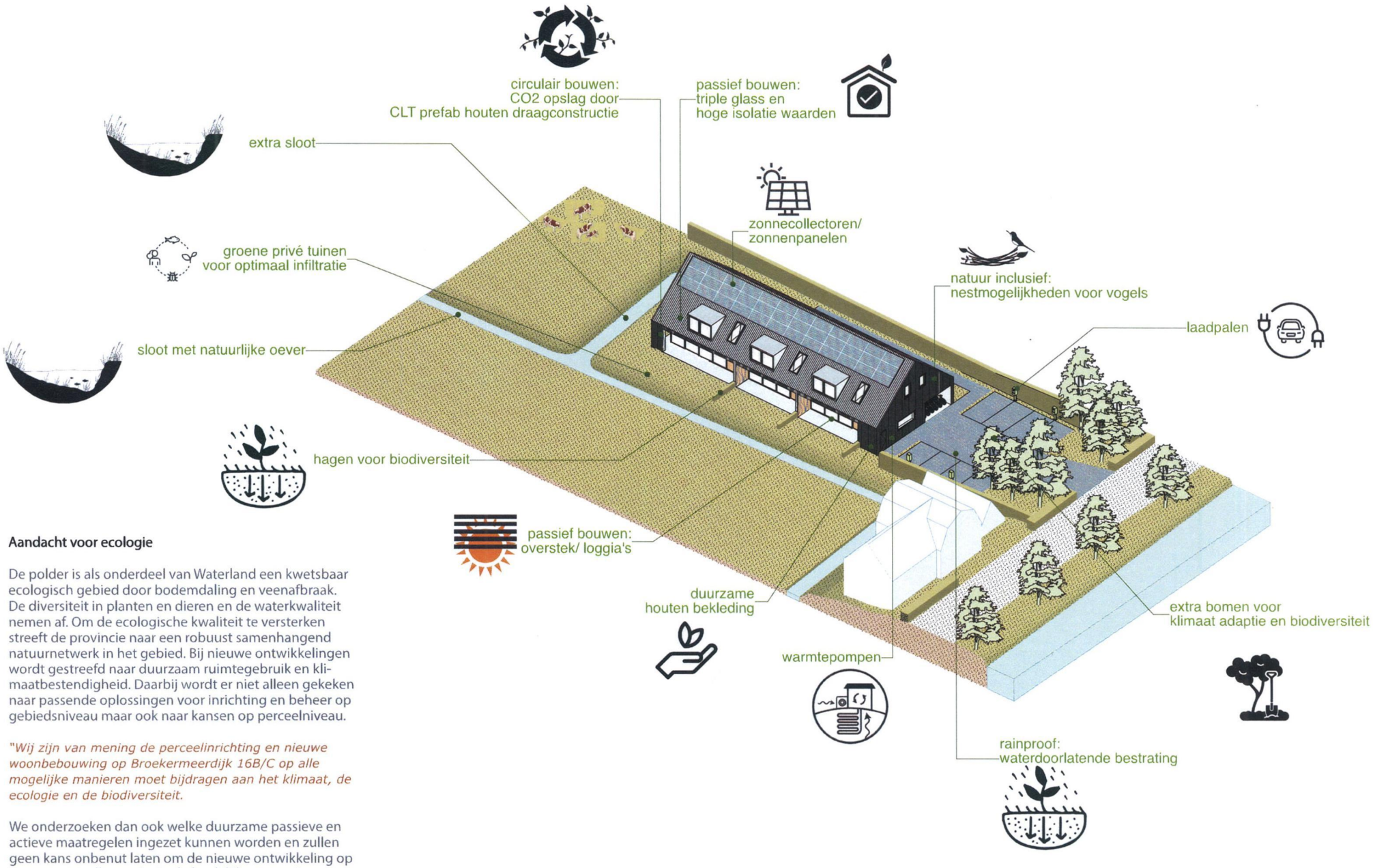
een van oorsprong vrij gesloten agrarische schuur is vertaald naar eigentijdse woonsfeer met een vriendelijke transparante uitstraling



oost-gevel



zuid-gevel




**Aandacht voor ecologie**

De polder is als onderdeel van Waterland een kwetsbaar ecologisch gebied door bodemdaling en veenafbraak. De diversiteit in planten en dieren en de waterkwaliteit nemen af. Om de ecologische kwaliteit te versterken streeft de provincie naar een robuust samenhangend natuurnetwerk in het gebied. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gestreefd naar duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Daarbij wordt er niet alleen gekeken naar passende oplossingen voor inrichting en beheer op gebiedsniveau maar ook naar kansen op perceelniveau.

*"Wij zijn van mening de perceelinrichting en nieuwe woonbebouwing op Broekermeerdijk 16B/C op alle mogelijke manieren moet bijdragen aan het klimaat, de ecologie en de biodiversiteit.*

We onderzoeken dan ook welke duurzame passieve en actieve maatregelen ingezet kunnen worden en zullen geen kans onbenut laten om de nieuwe ontwikkeling op een respectvolle manier in de landelijke omgeving van Waterland te voegen.



DAMAST
ARCHITECTS

Sem Presserhof 108
1087 JG Amsterdam
T: 020 737 07 75

www.damastarchitects.nl
office@damastarchitects.nl

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
R. Sabée
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143593
sabeer@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

29 MAART 2023

**Kenmerk**
1712781/1995086

**Betreft: Ontheffing bouwplan Broekermeerdijk 16 in Waterland**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Ontheffing OVNH-2020 voor Broekermeerdijk 16 (ABC) in Watergang, gemeente Waterland.

Op 28 maart 2023 hebben wij op grond van artikel 13.4 de gemeente Waterland een ontheffing van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (OVNH-2020) verleend voor een bouwplan op het Broekermeerdijk 16, 16 A, B en C in Waterland. De ontheffing betreft artikel 6.9 van de OVNH-2020. Dit maakt kleinschalige woningbouw (7 woningen) mogelijk in MRA landelijk gebied.

Conform de notitie Probleemlocaties in dorpslinten zorgt het bouwplan op deze plek voor een flinke verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, terwijl de landschappelijke kwaliteiten in het gebied worden gerespecteerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Brief van de gemeente Waterland met ontheffingsverzoek
- Brief aan de gemeente Waterland

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Waterland
Postbus 1000
1140 BA Monnickendam

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

R. Sabée

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143593

sabeer@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

29 MAART 2023

**Kenmerk**

1712781/1995080

**Uw kenmerk**

**Betreft: Ontheffing bouwplan Broekermeerdijk 16, 16 A, B en C in Watergang**

Geacht college,

In uw brief van 28 februari 2023 verzoekt u ons om op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH-2020 ontheffing te verlenen ten behoeve van een omgevingsvergunning voor het bouwplan Broekermeerdijk 16, 16A, B en C in Watergang. Hierbij verlenen wij de door u gevraagde ontheffing van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening NH2020 ten behoeve van deze ontwikkeling.

Broekermeerdijk 16, 16A, B en C is één van de 22 probleemlocaties die wij hebben aangewezen als probleemlocatie in een dorpslint, waarvoor wij de gemeenten hebben uitgenodigd een ontheffingsverzoek in te dienen als het bouwplan op de bewuste plek voorziet in een aanmerkelijke verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit en tegelijk de landschappelijke kwaliteiten gewaarborgd blijven.

Wij hebben kennis genomen van de uitgebreide toelichting op uw verzoek, waarin u onderbouwt dat sprake is van een aanmerkelijke verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Uit uw verzoek volgt dat de verwezenlijking van het bestemmingsplan wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het met artikel 6.9 Omgevingsverordening te beschermen belangen. Daarbij wordt het project ruimtelijk ingepast rekening houdend met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De ontheffing wordt verleend op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 ten behoeve van de in het verzoek omschreven ontwikkeling. Wij wijzen u erop dat op grond van lid 4 van dit artikel de ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Voor de mogelijkheid van beroep worden de ontheffing en het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan, ten behoeve waarvan die ontheffing is verleend, als één besluit aangemerkt (artikel. 8.3, vierde lid, Wet ruimtelijke ordening).

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12365 |
| **Extern Zaak ID** | 1963927 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.h |
| **Titel** | Ruimte/Wonen: Ontheffingsverzoek Amsteldijk Noord 17 Amstelveen (C-agenda commissie Ruimte) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 11 september 2023 |

## Toelichting

De gemeente Amstelveen heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van twee woningen aan de Amsteldijk Noord 17 te Amstelveen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

Gemeente Amstelveen

**Stedelijke Ontwikkeling**

**Uw contact** E. Schutter
**T** (06) 27 92 48 70
**F** (020) 540 45 59
gemeente@amstelveen.nl

Postbus 4, 1180 BA Amstelveen
*Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum van deze brief*

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

**Datum** 9 januari 2023
**Uw brief van**
**Uw kenmerk**
**Ons kenmerk** Z21-058829

VERZONDEN 09 JAN 2023

**Betreft** Verzoek ontheffing Omgevingsverordening.

Geacht college,

Het college van burgemeester en wethouders heeft een verzoek ontvangen voor het gedeeltelijk herzien van het bestemmingsplan Wester Amstel 2018 ten behoeve van het realiseren van twee woningen op het perceel Amsteldijk Noord 17 (kad. Perceel W 407) te Amstelveen. Doordat het perceel deel uitmaakt van het werkingsgebied MRA-Landelijk Gebied, verzet de omgevingsverordening zich tegen de woningbouwontwikkeling die het college ter plaatse mogelijk wil maken. Gelet hierop is ontheffing van de provinciale verordening noodzakelijk, om het plan doorgang te kunnen laten vinden.

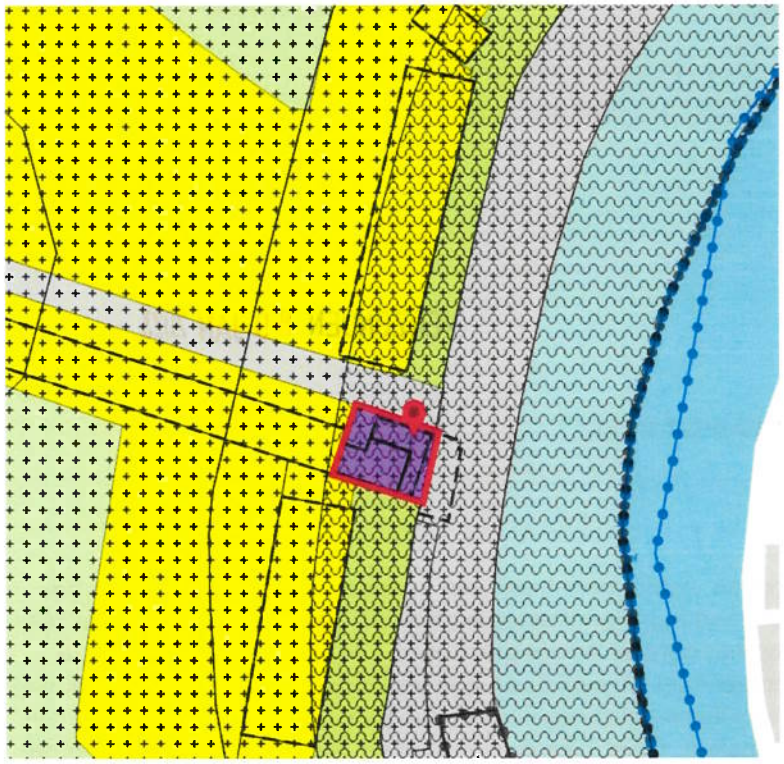
Het college doet hierbij een verzoek aan het college van gedeputeerde staten om ontheffing te verlenen van de provinciale verordening voor het perceel Amsteldijk Noord 17 (kad. Perceel W 407).

Dit verzoek is opgebouwd uit de volgende onderdelen:
1. Beschrijving van de huidige planologische en feitelijke situatie.
2. Beschrijving van het initiatief.
3. De ligging van het perceel in het werkingsgebied Landelijk Gebied.
4. De ontheffingsvoorwaarden.
5. Toetsing aan het gemeentelijke ruimtelijke beleid.

## 1. Huidige planologische en feitelijke situatie

Het initiatief heeft betrekking op het perceel aan de Amsteldijk Noord 17 te Amstelveen. De Amsteldijk Noord is gelegen aan de rivier de Amstel en kent een afwisselend beeld met aaneensluitende woon- en bedrijfsbebouwing, afgewisseld met beperkt doorzicht op in gebruik zijnde achtergebieden. De directe omgeving van de planlocatie kent enkel woonbebouwing: in het noorden en zuiden grenst de planlocatie aan rijtjes arbeiderswoningen uitkijkend over de Amstel en aan het westen grenst de planlocatie aan een rij arbeiderswoningen aan het Bankraspad. Hierdoor vormt de locatie feitelijk de kop van de achterliggende rijwoningen welke zich manifesteert richting het openbare gebied langs de Amstel.

In de huidige situatie is de bebouwing verouderd, het terrein verhard en wordt er geparkeerd op het voorerf, hetgeen zorgt voor een verrommelde uitstraling van het perceel.



*Uitsnede ruimtelijke plannen.nl plangebied*




*Luchtfoto plangebied*




*Aanzicht perceel vanaf de Amsteldijk Noord*



*Aanzicht perceel vanaf het Bankraspad*

Het perceel is gelegen in het bestemmingsplan Wester Amstel 2018, vastgesteld door de raad van de gemeente Amstelveen op 12 december 2018. Aan het perceel is de bestemming "Bedrijf" toegekend. Deze gronden zijn bestemd voor bedrijven in de categorie 1 en 2 als benoemd in bijlage 1 bij het bestemmingsplan, met uitzondering van geluidzoneringsplichtige inrichtingen en met uitzondering van bedrijfsactiviteiten die vallen onder het besluit externe veiligheid inrichtingen. Binnen deze bestemming is de hierboven genoemde bedrijvigheid toegestaan, net als bouwwerken, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen en andere verhardingen, groenvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. Een deel van het plangebied kent de functieaanduiding "specifieke vorm van bedrijf – dienstwoning". Ter plaatse van deze functieaanduiding is in de huidige situatie één bedrijfswoning gevestigd. De overige gronden van het perceel werden tot voorheen gebruikt als garagebedrijf en tot 2016 was hier een tankstation gevestigd.

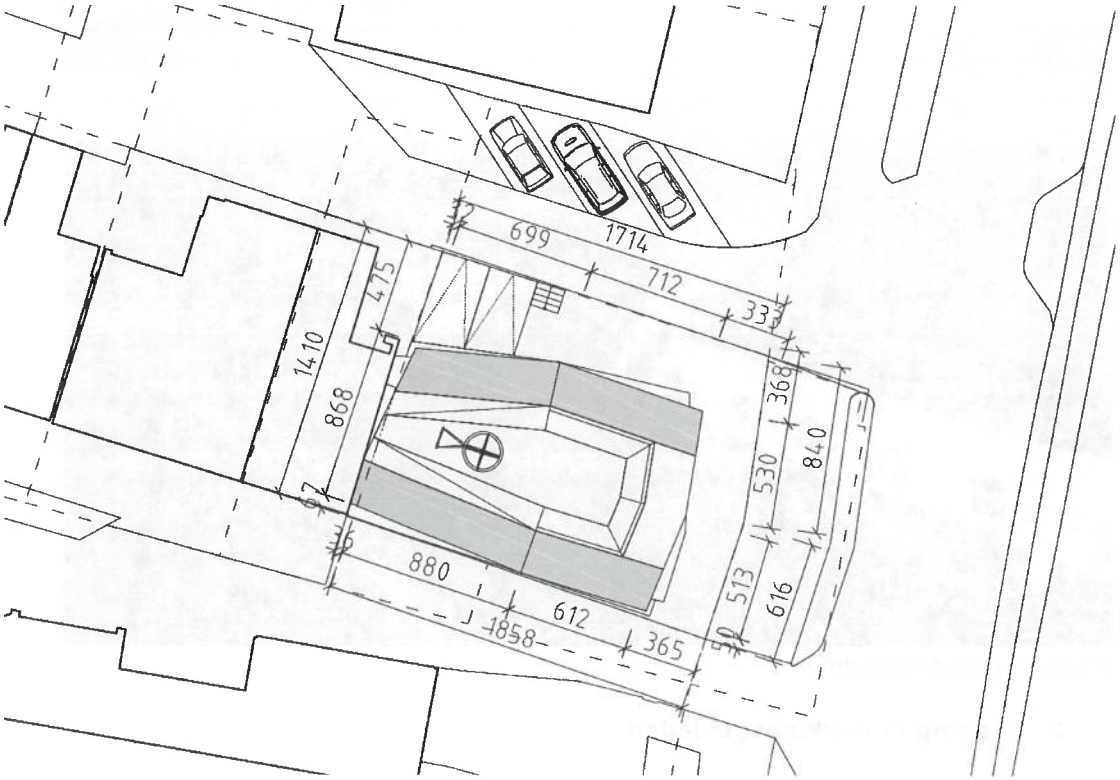
Het geldende bestemmingsplan Wester Amstel 2018 kent geen afwijkingsmogelijkheden of wijzigingsbevoegdheden om op deze locatie woningbouw te creëren. Het gewenste initiatief zal daarom middels een gedeeltelijke bestemmingsplanherziening mogelijk gemaakt worden.

## 2. Beschrijving van het initiatief

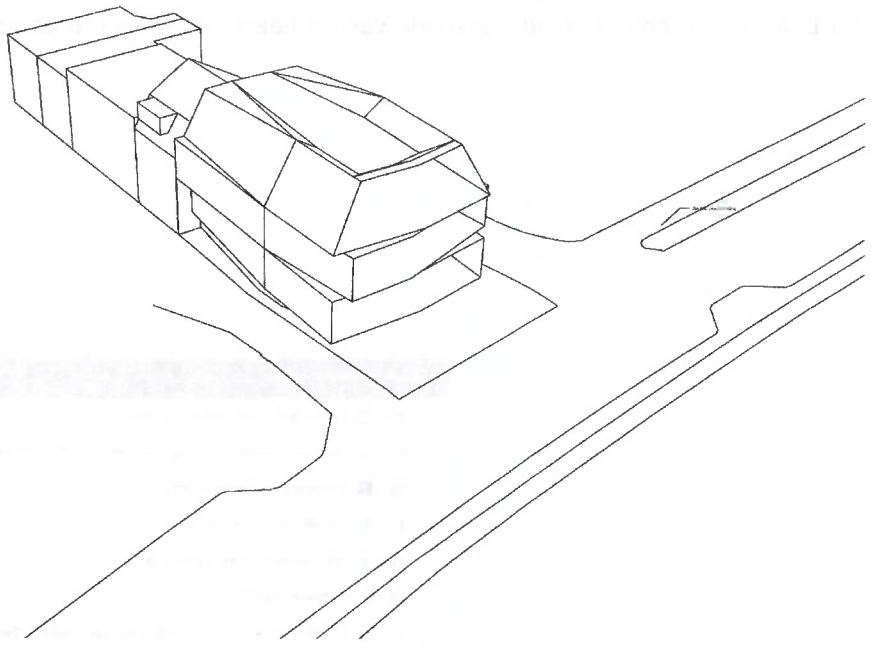
Het gewenste initiatief heeft betrekking op de ontwikkeling van twee appartementen aan de Amsteldijk Noord 17 te Amstelveen. Het initiatief wordt ontwikkeld op de kop van het Bankraspad. In de huidige situatie kent het gebouw een maximale goot- en nokhoogte van 6 en 10 meter, wat tevens vastgelegd is in het huidige bestemmingsplan. Deze maximale hoogtes zullen in de nieuwe situatie gehandhaafd blijven. Met een massa van maximaal twee bouwlagen en een kap is op een ruimtelijk aanvaardbare manier een kop te realiseren voor de bebouwing aan het Bankraspad, die geen geweld doet aan de naastgelegen arbeiderswoningen langs de Amsteldijk, die bestaan uit één bouwlaag met een kap.

Het pand is verder naar achteren geprojecteerd ten opzicht van de huidige bebouwing. Deze aansluiting is een kwalitatieve verbetering; de afstand van het gebouw tot de dijk wordt vergroot en er is ruimte om op het gemeentelijk (kadastraal)perceel verharding te verwijderen en groen toe te voegen.

Er zullen twee appartementen met parkeerruimte gerealiseerd worden.




*Nieuwe situatie*



*Impressie nieuwbouw*



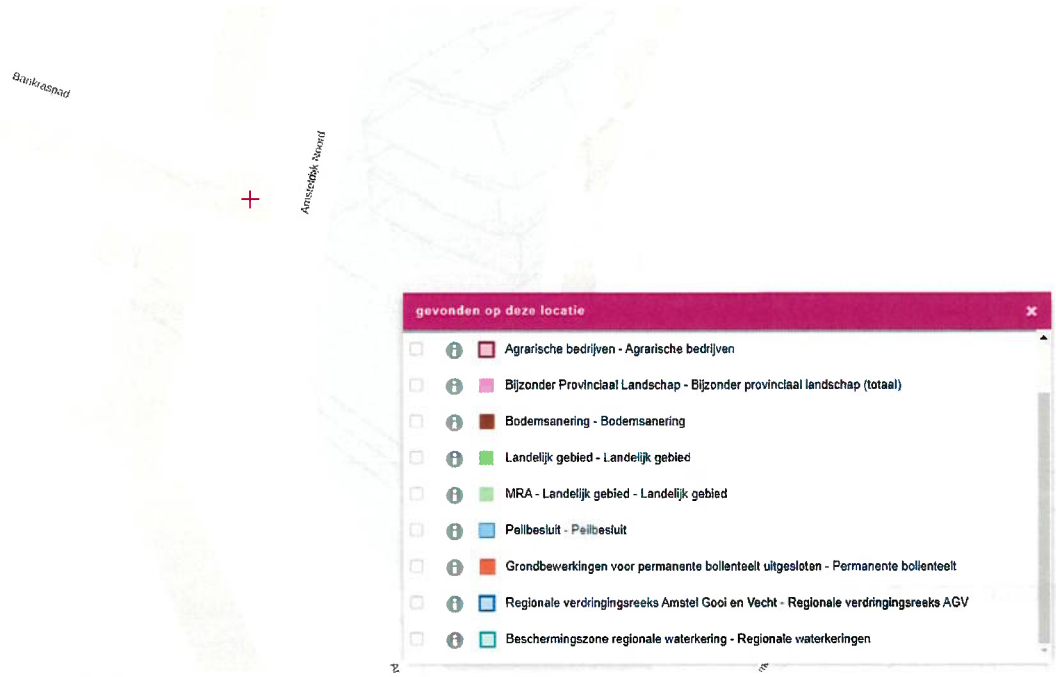
*Sfeerimpressie nieuwbouw*

## 3. Ligging in werkingsgebieden

Het perceel is op grond van de Omgevingsverordening NH2020 gelegen binnen diverse werkingsgebieden, waarvan enkele van toepassing zijn op onderhavige, namelijk:

- MRA-Landelijk gebied.
- Bijzonder Provinciaal Landschap;
- Landelijk gebied;

Dit blijkt uit de onderstaande uitsnede van de kaart van de verordening.




*Uitsnede kaart Omgevingsverordening NH2020*

MRA-Landelijk gebied
Artikel 6.9 van de verordening is op het perceel van toepassing. Deze bepaling luidt:

*Artikel 6.9 MRA Landelijk Gebied*

1. Een ruimtelijk plan kan ter plaatse van het werkingsgebied MRA landelijk gebied niet voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling.
2. In afwijking van het eerste lid kan een ruimtelijk plan voorzien in functiewijziging van een stedelijke functie of van een agrarisch bouwperceel naar wonen in de vorm van maximaal twee burgerwoningen, indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
    a. Ter plaatse van de bestaande stedelijke functie of het agrarisch bouwperceel is ten minste één bedrijfswoning planologisch toegestaan;
    b. De functiewijziging naar een woonfunctie beperkt de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet;
    c. De bestaande bedrijfsbebouwing op de overige gronden wordt gesloopt en aan deze gronden wordt een bestemming toegekend zonder bouwmogelijkheden; en
    d. Een tweede burgerwoning is alleen mogelijk als meer dan 1.500 m2 grondoppervlakte aan bestaande bedrijfsbebouwing op het bestemmingsvlak wordt gesloopt.
3. In afwijking van het eerste lid kan een nieuwe burgerwoning worden toegestaan, indien deze woning wordt gesitueerd in een dorpslint en hierbij een aanwezige bedrijfswoning binnen het werkingsgebied glastuinbouwconcentratiegebied wordt wegbestemd en gesloopt.
4. In afwijking van het eerste lid kan een ruimtelijk plan voorzien in een functiewijziging van een karakteristieke boerderij naar een woonfunctie waarbij de karakteristieke boerderij mag worden gesplitst in meerdere burgerwoningen, indien geen afbreuk wordt gedaan aan het oorspronkelijke karakter van de bebouwing.

Het initiatief betreft de sloop van een voormalig tankstation/garagebedrijf met bedrijfswoning om twee burgerwoningen te realiseren. Er kan in dit geval niet worden voldaan aan de voorwaarden van artikel 6.9, tweede lid onder d. Alle bestaande bedrijfsbebouwing zal immers gesloopt worden, maar de grondoppervlakte van de bedrijfsbebouwing is kleiner dan 1.500 m2.

De verordening staat gezien artikel 6.9 in de weg aan de gewenste ontwikkeling voor woningbouw, zodat een ontheffing vereist is.

Bijzonder Provinciaal Landschap
Artikel 6.46 van de verordening is op het perceel van toepassing. Deze bepaling luidt:

*Artikel 6.46 Bijzonder provinciaal landschap*

1. De kernkwaliteiten van het Bijzonder provinciaal landschap zijn vastgelegd in Bijlage 6.
2. Een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied Bijzonder provinciaal landschap bevat regels ter bescherming van de voorkomende kernkwaliteiten.
3. In afwijking van artikel 6.3 bevat het ruimtelijk plan geen regels die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken.
4. Het ruimtelijk plan kan regels bevatten die een andere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling dan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, mits deze ontwikkeling de voorkomende kernkwaliteiten niet aantast.
5. De toelichting op het ruimtelijk plan bevat een beschrijving van de voorkomende kernkwaliteiten en een motivering van de wijze waarop wordt voldaan aan het tweede en, indien van toepassing, het vierde lid.

6. Indien uit de motivering volgt dat maatregelen noodzakelijk zijn om te voldoen aan het bepaalde in het vierde lid, dan dient de uitvoering hiervan te zijn geborgd bij de vaststelling van het ruimtelijk plan.
7. In afwijking van het vierde lid kan het ruimtelijk plan regels bevatten die de volgende ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken:
    a. een uitbreiding van een agrarisch bouwperceel tot maximaal twee hectare; of
    b. nieuwe bebouwings- en functiemogelijkheden op grond van artikel 6.33, eerste lid, onder e en f en artikel 6.33, tweede en derde lid.
8. In afwijking van het derde en vierde lid kan het ruimtelijk plan een nieuwe stedelijke ontwikkeling of een andere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling die de kernkwaliteiten aantast mogelijk maken, indien:
    a. er sprake is van groot openbaar belang;
    b. er geen reële alternatieven zijn;
    c. en de aantasting zoveel mogelijk wordt beperkt en de aantasting wordt gecompenseerd.
9. In afwijking van het derde en vierde lid kan het ruimtelijk plan voorzien in woningbouw overeenkomstig de afspraken tussen Rijk, provincie en betrokken gemeenten met betrekking tot de Pilot Waterland.
10. Gedeputeerde Staten kunnen nadere regels stellen over de motivering als bedoeld in het vijfde lid en over de wijze van compensatie als bedoeld in het achtste lid, aanhef en onderdeel c.
11. Gedeputeerde Staten kunnen de kernkwaliteiten zoals opgenomen in Bijlage 6 wijzigen.

Het initiatief is gelegen binnen de Amstelscheg. De kernkwaliteiten van het bijzonder provinciaal landschap provincie Noord Holland zijn vastgelegd in bijlage 6 van de verordening, waarin verwezen wordt naar het Gebiedsperspectief & Beeldkwaliteit Amstelscheg. Het initiatief is passend binnen de kernkwaliteiten van het Bijzonder provinciaal landschap. In paragraaf 5 wordt hier nader op ingegaan.

<u>Landelijk gebied</u>
*Artikel 6.59 van de verordening is op het perceel van toepassing. Deze bepaling luidt:*

1. Gedeputeerde Staten stellen de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie vast, die de provinciale belangen beschrijft ten aanzien van landschappelijke en cultuurhistorische waarden.
2. Bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse van het werkingsgebied landelijk gebied, wordt in het ruimtelijk plan, gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie:
    a. rekening gehouden met: de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren;
    b. bij de inpassing betrokken: de kansen zoals beschreven bij de ambities en ontwikkelprincipes; en
    c. bij de inpassing betrokken: de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren.
3. In aanvulling op het tweede lid, wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de Amstelscheg rekening gehouden met de karakteristieken en de ontwerpprincipes inzake de samenhang, de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van het landschap, zoals beschreven in het door Gedeputeerde Staten vastgestelde rapport 'Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg' (nr. 2011-66880).
4. De toelichting van een ruimtelijk plan bevat een motivering waaruit moet blijken dat voldaan is aan het bepaalde in het tweede lid.

5. Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van het betrokken waterschap of het college van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente kunnen de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies vragen, ook in een vroeg stadium, inzake de locatieafweging of de ruimtelijke inpassing.

Het initiatief is gelegen binnen het landelijk gebied. In de toelichting van het bestemmingsplan Amsteldijk Noord 17 wordt ingegaan op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de samenhang met het gebiedsperspectief en beeldkwaliteit Amstelscheg. Het initiatief is passend binnen het gebiedsperspectief en beeldkwaliteit Amstelscheg, waar in paragraaf 5 nader op wordt ingegaan.

## 4. Ontheffingsvoorwaarden

In de omgevingsverordening is de mogelijkheid tot verlening van de ontheffing opgenomen in artikel 13.4. Die bepaling luidt als volgt:

*Artikel 13.4 Ontheffingsbevoegdheid Wet ruimtelijke ordening*

1. Gedeputeerde Staten kunnen op aanvraag van burgemeester en wethouders een ontheffing als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening verlenen van de regels in hoofdstuk 6 van deze verordening, voor zover deze zicht richten op ruimtelijke plannen, en voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciaal belang.
2. Gedeputeerde Staten kunnen aan de ontheffing als bedoeld in het eerste lid voorschriften verbinden indien de betrokken provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken.
3. Een aanvraag om een ontheffing bevat in ieder geval:
    a. Een beschrijving van de redenen waarom ontheffing wordt gevraagd;
    b. Een beschrijving van de mogelijke gevolgen van de ontheffing voor het belang dat beschermd wordt door de regels waarvan ontheffing wordt gevraagd;
    c. Een verbeelding van het beoogde werkingsgebied van de gevraagde ontheffing.
4. Een verleende ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Volgens artikel 13.4 kan ontheffing worden verleend van de bepalingen in hoofdstuk 6 van de verordening voor zover deze zich richten op ruimtelijke plannen. Artikel 6.9 is een dergelijke bepaling, zodat in beginsel ontheffing kan worden verleend wanneer aan de voorwaarden wordt voldaan.

## 5. Het ruimtelijk beleid

Uit artikel 13.4 van de verordening volgt dat ontheffing kan worden verleend van de verordening indien de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciale belangen.

<u>Vigerend bestemmingsplan 'Wester Amstel 2018'</u>

De initiatieflocatie valt binnen het vigerend bestemmingsplan Wester Amstel 2018. De bestemmingsplantoelichting beschrijft in paragraaf 2.2 de 'gebiedsvreemde functies' en de overwegingen die ten grondslag liggen aan de wijze van bestemmen hiervan. Hiermee wordt gerefereerd naar functies die als minder passend worden ervaren binnen het gebied,

maar die wel van oudsher legaal aanwezig zijn. Vaak zijn deze situaties te vinden rond een bedrijf waar (compenserende) woningbouw de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid ter plekke aanzienlijk kan verbeteren. De planlocatie kent op dit moment zo'n gebiedsvreemde functie, namelijk bedrijvigheid gelegen tussen woonbebouwing aan de Amsteldijk. Onderhavig initiatief doelt op het wegbestemming van zo'n functie en het binnen de plot (geldende bouwrechten) realiseren van een vervangende functie. Het bouwvlak zal met de nieuwe ontwikkeling zelfs verkleind worden, waardoor er meer ruimte voor groen ontstaat. Het wegsaneren van gebiedsvreemde bedrijvigheid langs de Amstel levert een kwaliteitsverbetering op voor de Amstelscheg. Wonen is, gezien het karakter van de omgeving, de enige voor de hand liggende bestemming. Het initiatief is daarmee passend binnen de algemene uitgangspunten van het beleidskader van de gemeente Amstelveen als vastgelegd in het geldend bestemmingsplan Wester Amstel 2018.

<u>Ligging binnen landelijk gebied: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie</u>
Artikel 6.59 uit de Omgevingsverordening is van toepassing op het perceel. Bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse van dit gebied, wordt rekening gehouden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

Het plangebied is gelegen binnen de ensemble 'Amstelscheg' en binnen de Provinciale structuur '(Bebouwings-)linten'.

*Ensemble: Amstelscheg*
De Amstelscheg maakte deel uit van een groot veengebied dat lange tijd geleden is ontgonnen en uit drooggemalen polders. Tegenwoordig heeft het resterend veenweidelandschap een agrarische functie, maar krijgt het ook steeds meer betekenis als recreatielandschap, met name voor fietsers, hardlopers en wandelaars. De Ensemble Amstelscheg is beschreven aan de hand van drie provinciale kernwaarden:

- De landschappelijke karakteristiek: het plangebied is gelegen binnen het 'Veenrivierenlandschap (bovenland)', binnen 'Veenrivier de Amstel'. Hier staat de verkaveling haaks op de rivieren en door de slingerende rivieren zijn er uitwaaierende en toelopende verkavelingspatronen ontstaan.
- Openheid en ruimtebeleving: het plangebied is gelegen nabij Ouderkerk aan de Amstel, wat als een losse bebouwingskern in de scheg is gelegen en een verdichting van de scheg vormt.
- De ruimtelijke dragers: het plangebied is gelegen in een bebouwingslint langs de Amstel, waar tevens de meeste bebouwing van de scheg is gelegen. Dit is verder uitgewerkt in de provinciale structuur (bebouwings-)linten (zie pagina 12).

De ensemble 'Amstelscheg' kent de volgende ambities en ontwikkelprincipes met bijbehorende kansen:

1. De verkavelingspatronen en historische elementen vormen de cultuurhistorische identiteit
   a. Handhaving en versterking van het contrast tussen de droogmakerijen en het bovenland:
      i. Ontwikkel binnen het specifieke verkavelingspatroon met bijbehorende kavelbreedte.
   b. Het behouden van het landelijke karakter:
      i. Laat bij transformaties en beëindiging van agrarische bedrijven alleen die functies toe die aansluiten bij de landelijke en recreatieve karakteristiek van het gebied (geen kantoren, autobedrijven, opslag, etc.) en stuur bij de inrichting van de erven op de kenmerkende gebiedskwaliteiten.
      ii. Behoud en accentuering van de zichtlijnen onder andere van en naar buitenplaatsen en op molens en kerktorens.
   c. Het koesteren van de polder de Ronde Hoep als landschappelijke parel:

i. Laat het unieke verkavelingspatroon intact en behoud de openheid in de polder. Zorg dat schaalvergroting van bedrijfsbebouwing de openheid versterkt.

Relatie tot het plangebied: De beoogde ontwikkeling zal binnen de huidige bouwrechten gerealiseerd worden, waarbij het bouwvlak zelfs iets verkleind zal worden. Het nieuwe bouwwerk zal een andere functie krijgen: wonen in plaats van een autobedrijf. Deze nieuwe functie sluit beter aan op de karakteristiek van de directe omgeving van het plangebied, dat enkel uit woonbebouwing bestaat. De transformatie tot de functie wonen zal zorgen voor een betere aansluiting op de karakteristiek van het gebied.

2. De groene scheg vormt een scherp contrast met het omringend stedelijk gebied
   a. Het open houden van de Amstelscheg:
      i. Houd de polders vrij van bebouwing en behoud het doorlicht vanaf de Amsteldijk naar het achterliggende landschap.
      ii. Ontwikkel alleen op bestaande kavels en limiteer de volumevergroting bij sloop/nieuwbouw van woningen en bedrijven. Ontwikkelingen groter dan bestaande kavelmaat zijn niet toegestaan.
      iii. Ontwikkel het erf alleen in de diepte en niet in de breedte. Plaats bijvoorbeeld bijgebouwen en paardenbakken naar achteren ten opzichte van het hoofdgebouw.
   b. Het vergroten van de eenduidige vormgeving van de (onderling verschillende) randen langs het stedelijk gebied
      i. Versterk de randen door aan te sluiten op de groene karakteristiek van de desbetreffende rand.
   c. Sterke (zich)relaties tussen stad en land
      i. Creëer zichtlijnen en nieuwe routes vanaf de stedelijke rand in de richting van de scheg. Zorg dat de ontwikkeling aan de rand een voorkant krijgen naar de scheg.

Relatie tot het plangebied: de ontwikkeling vindt plaats op een bestaande bouwkavel waar de huidige bebouwing gesloopt wordt en binnen het huidige plot opnieuw gebouwd zal worden.

3. De veenrivieren zijn de dragende structuren in het beeld van de scheg
   a. (Behoud van) de continuïteit van het dijkprofiel van de Amstel
      i. Zorg dat dijken als autonome en continue structuren herkenbaar blijven. Bouw alleen op maaiveldniveau en behoud de teensloot.
      ii. Sluit wegen loodrecht aan op de dijk of neem deze op in het dijktalud.
      iii. Hanteer een breed doorzicht bij (ongelijkvloerse) kruisingen met andere infrastructuur.

Relatie tot het plangebied: de nieuwe bebouwing zal komen op de plaats en binnen de plot van de bestaande bebouwing. De continuïteit van het dijkprofiel van de Amstel zal daarmee gerespecteerd worden.

4. Overige ontwikkelprincipes
   a. Het behouden en het zichtbaar/beleefbaar blijven van de huidige verkavelingsstructuur (inclusief sloten) bij (semi-)tijdelijke en opstellingen in het landschap, zoals voor zonne-energie.
      i. Zorg voor een ruime landschappelijke begrenzing van het terrein, die aansluit op het bestaande omringende landschap; vermijd hoge hekken in het landschap. Streef ernaar dat de opstelling kwaliteit toevoegt aan het bestaande landschap.

ii. Het behouden van de vrije ruimte (molenbiotopen) rond historische windmolens, in verband met de windvang en de zichtbaarheid van de molens in het landschap.

Relatie tot het plangebied: de huidige verkavelingsstructuur zal gewaarborgd blijven. In het planinitiatief wordt meer ruimte geboden voor groen ter verbetering van de kwaliteit van het landschap.

*Provinciale structuur: (bebouwings-)linten*
De ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden – waaronder landschappelijke karakteristiek, openheid, ruimtebeleving en de ruimtelijke structuren, van (bebouwings)linten worden uiteengezet in de ambities en ontwikkelprincipes van deze ensembles.

1. Het lint heeft een duidelijke relatie met het omliggende landschap.
   a. Een goede herkenbaarheid van het lint als lijnvormige structuur in het landschap.
      i. Houd het lint herkenbaar en/of versterk het als structuur in het landschap. Wees terughoudend en zorgvuldig met het ontwikkelen van woonbuurten aan of achter het lint.
      ii. Houdt ruimte tussen twee linten vrij en houd 'oksels' tussen kruisende linten open.
      iii. Houd de oorspronkelijke linten herkenbaar als historische structuren en identiteitsdragers als ze opgenomen zijn/worden in een verdichte omgeving.
   b. Het behouden van doorzichten vanaf de weg naar het achterliggende landschap.
      i. Behoud de doorzichten vanaf de linten naar het landschap naast het lint. De mate van openheid verschilt per type lint.
      ii. Maak bij erfuitbreiding een zorgvuldige afweging of de nieuwe bebouwing het beste achter of naast de bestaande bebouwing kan worden geplaatst.
      iii. Behoud aanwezige kavelsloten tussen de erven.
   c. Een zorgvuldige overgang van de erven naar het landschap.
      i. Behoud karakteristieke erfbeplanting of voeg die toe als dit kenmerkend is voor het landschaps- en/of erftype.
      ii. Behoud de achtersloten als zij de schaalverschillen markeren tussen smalle kavels aan het lint en brede kavels in het achterliggende landschap.

Relatie tot het plangebied: de huidige structuur van het lint zal behouden blijven. De nieuwe bebouwing zal binnen de huidige bouwplot gerealiseerd worden en zal zelfs resulteren in een verkleining van het bouwvlak.

2. Het lint en de structuurdrager (weg/dijk/vaart) vormen een samenhangend geheel
   a. Ontwikkelen passend bij de structuurdrager.
      i. Sluit aan bij de kenmerkende samenhang tussen lintbebouwing en structuurdrager, bijvoorbeeld: ontwikkel aan de dijkkruin of aan de voet van de dijk, ontwikkel direct aan of op afstand van de weg/dijk/vaart.
      ii. Oriënteer de bebouwing op de weg/dijk/vaart. De ontsluiting is bij voorkeur rechtstreeks op het lint, van oudsher vaak via een brug of dam.
      iii. Geef de voorzijde van het erf een representatieve functie; de bedrijvigheid en logistiek vinden plaats achterop het erf.
      iv. Pas beplanting zodanig in dat die de karakteristiek van het lint versterkt. Behoud de laanbeplanting als die karakteristiek is voor dit lint.
      v. Behoud of herstel de (teen)sloot tussen de weg/dijk en het erf als die kenmerkend is voor het lint.

Relatie tot het plangebied: de kenmerkende samenhang van de lintbebouwing zal behouden blijven. De ontsluiting zal plaatsvinden via de Amsteldijk, zoals nu ook het geval is. De

bebouwing zal middels de verkleining van het bouwvlak iets verder naar achteren op het perceel komen te liggen en de bedrijfsuitstraling aan de voorzijde zal worden verwijderd, waardoor er voor op het perceel ruimte beschikbaar komt voor groen. Dit zal het perceel een meer representatieve uitstraling krijgen binnen het lint.

3. Ontwikkelingen passen bij het karakter en de identiteit van het lint. De planlocatie is gelegen in een dorpslint.
   a. Een zorgvuldige afweging of de maat en schaal van de nieuwe bebouwing past bij het (type) lint, of dat hier elders een betere plek voor is.
      i. Ga bij ruimtelijke ontwikkelingen zorgvuldig om met de karakteristieken van de historisch gegroeide dorpsstructuur, bewoningsvorm en landschappelijke context.
   b. Een herkenbare identiteit van het 'aaneengesloten dorpslint'.
      i. Ontwikkel in dezelfde maat en schaal als de overige bebouwing in het lint. Zorg voor diversiteit in de bebouwing, voorkom repetitie. Voor nieuwe hoogteaccenten en bebouwing op markante plekken gelden hogere beeldkwaliteitseisen.
      ii. Zorg voor continuïteit in de inrichting van de openbare ruimte, passend bij de identiteit van het lintdorp.

Relatie tot het plangebied: er zal gebruik worden gemaakt van de bestaande bouwplot; de nieuwe bebouwing zal daarom zorgen voor een continuïteit van de identiteit van het lint.

Daarnaast dient, bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de Amstelscheg, rekening gehouden te worden met het Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg (artikel 6.59 lid 3 en artikel 6.46 van de Omgevingsverordening NH2020).

<u>Bijzonder Provinciaal Landschap: Gebiedsperspectief & Beeldkwaliteit Amstelscheg</u>
Daarnaast is het plangebied gelegen in Bijzonder Provinciaal Landschap: de Amstelscheg. De kwaliteiten en ideeën voor ontwikkeling van dit gebied zijn vastgelegd in het Gebiedsperspectief & Beeldkwaliteit Amstelscheg. Op diverse pagina's wordt uitgelegd wat het gebiedsperspectief en de gewenste kwaliteit voor de initiatieflocatie is.
Op pagina 31 worden de mogelijke functies van het gebied 'Amstel en Bovenland', waarin de planlocatie is gelegen, uitgewerkt. 'Wonen' wordt, gezien de locatie-eigenschappen in het exclusieve segment, aangewezen als mogelijke functie, en de functie bedrijvigheid, in dit geval in de vorm van autobedrijven, komt hier niet voor als mogelijke functie binnen dit gebied. Gesteld moet worden dat de huidige functie van het perceel niet bijdraagt aan de kwaliteit van de Amstelscheg.
Op pagina's 64 en 65 is de beoogde beeldkwaliteit voor de Amstel/Amstelzijde beschreven. In ontwerpprincipes voor verkaveling is het van belang dat de herkenbaarheid van het verkavelingspatroon gehandhaafd blijft. Dit is van toepassing voor de beoogde ontwikkeling: de ontwikkeling zal binnen de huidige bouwrechten worden gerealiseerd, waarbij het bouwvlak zelfs verkleind zal worden.
Op pagina 71 worden de principes voor het dijkprofiel ter plaatse van Ouderkerk aan de Amstel/Amstelzijde beschreven. Als ontwerpprincipe wordt gegeven dat de loop van de dijkweg herkenbaar dient te zijn en af te wijken van de overige inrichting van de openbare ruimte door materialisatie. Met de beoogde ontwikkeling wordt het dijkprofiel door materialisering, middels een groen voorerf, weer herkenbaar.
Voor wat betreft bebouwingskarakeristiek langs de Amstel valt de initiatieflocatie in de categorie 'buitenplaatsen en andere functies'. Hier wordt als ontwerpprincipe genoemd dat de ontwikkeling dient plaats te vinden binnen de bestaande kavel. Bebouwing mag aan de dijkweg liggen. Deze principes worden in de beoogde ontwikkeling gewaarborgd.

Verdere toetsing ontheffingsvoorwaarden

Onderhavig situatie, waarin een autogarage en voormalig tankstation op een relatief klein perceel is gelegen te midden van woonbebouwing, kent het Beeldkwaliteitplan Amstelscheg geen rechtstreekse aanknopingspunten voor functiewijzigingen binnen de bestaande bouwplot. In de Omgevingsverordening NH2020 wordt, onder artikel 6.9, tweede lid onder d, als voorwaarde gesteld dat, ten behoeve van het realiseren van een tweede burgerwoning op het perceel, minimaal 1.500 m2 grondoppervlakte aan bestaande bedrijfsbebouwing op het bestemmingsvlak wordt gesloopt. In de verordening wordt de achtergrond van dit lid toegelicht. Hierin wordt gesteld:

*"Onder voorwaarden is een maximum aantal van twee burgerwoningen toegestaan. De voorwaarde ziet op een substantiële verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door sloop van bestaande (bedrijfs-)bebouwing. Verder geldt als voorwaarde dat de nieuwe burgerwoningen de bestaande bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van nabijgelegen agrarische bedrijven niet mag beperken."*

Aan beide voorwaarden als genoemd in de omgevingsverordening kan worden voldaan middels de uitvoering van de beoogde ontwikkeling. De huidige (bedrijfs-)bebouwing is niet passend aan de Amsteldijk Noord, als hierboven getoetst aan het Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteitsplan Amstelscheg: het oogt rommelig, het heeft zichtbaar een negatieve impact op de aangrenzende omgeving en er is een verbetering in ruimtelijke kwaliteit mogelijk. Een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit kan op deze locatie behaald worden middels de realisatie van een woonfunctie; andere functies zijn niet passend in het gebied in verband met de aanliggende woningen nabij onderhavig perceel. Het realiseren van twee woningen ter plaatse van de huidige (bedrijfs-)bebouwing is daarom vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit wenselijk. Tevens zullen de woningen gerealiseerd worden binnen de bestaande plot, waarbij het bouwvlak zelfs verkleind zal worden. Naast de functie 'wonen', hetgeen passend is binnen de directe omgeving van het plangebied, zal er ook meer ruimte beschikbaar komen voor groen.

Wij verwachten hierbij te hebben voldaan aan de ontheffingsvoorwaarden en zijn in afwachting van uw besluit.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,
namens dezen,

mr. drs. G.A.A. Koppenaal
hoofd Stedelijke Ontwikkeling

**Bijlagen** -

# Aanvullingen ontheffingsaanvraag Amsteldijk Noord 17 te Amstelveen

Deze aanvulling op de ontheffingsaanvraag bestaat uit de volgende onderdelen:
1) Een toelichting op hoe tot het huidige stedenbouwkundig plan is gekomen;
2) Nadere bouwtekeningen;
3) Een nadere toetsing aan huidig geldend bestemmingsplan.

## 1) Stedenbouwkundig plan

Omdat dit plan zich bevindt op een markante plek aan de Amstel binnen Bijzonder Provinciaal Landschap, binnen de Amstelscheg, binnen bijzonder Welstandsgebied en het Beeldkwaliteitplan Amsteldijk 2020 van toepassing is, gelden hogere beeldkwaliteitseisen.

Stedenbouw en architectuur zijn bij dit plan zeer met elkaar verweven. Welstand/ stadsbouwmeester en/of stadsarchitect zijn in een vroeg stadium en bij alle wijzigingen betrokken geweest tijdens de planvorming en toetsing. Deze markante plek leent zich voor een verbijzondering; de traditionele regels uit het bestemmingsplan en de traditionele materialisering vormen het uitgangspunt voor de moderne interpretering in het ontwerp. Het volume, de voetprint en het programma zijn teruggebracht en passend gemaakt binnen zijn specifieke locatie.

Welstand/stadsarchitect en/of stadsbouwmeester zijn 9x op verschillende momenten betrokken geweest bij de planvorming.

Hieronder volgt een tijdlijn van de ontwikkelingen die de vanaf 2016 tot nu hebben plaatsgevonden.

- **15 september 2016**: de initiatiefnemer (makelaar) meldt zich bij Stedelijke ontwikkeling.
- **22 september 2016**: 1e oriënterende gesprek massastudie.
  *Transformatie van tankstation/garagebedrijf naar wonen. Architect denkt aan een massa van 3 bouwlagen en een ruime kap. Met 2 appartementen.*
- **12 oktober 2016**: stedenbouw overlegt met stadsarchitect/welstand.
- **31 oktober 2016**: het initiatief wordt besproken in de staf van de wethouder.
  *Het omzetten van de bedrijfsbestemming naar een woonbestemming langs de Amsteldijk-Noord is een gewenste ontwikkeling.*
  *Voor massa en verschijningsvorm langs de Amsteldijk is een beeldkwaliteitsplan opgesteld als toetsingskader. Hier geldt voor de locatie het type 'dijkhuis'.*
  *De locatie vormt tevens de kop van een rij woningen en heeft door de verspringing naar voren een bijzondere positie.*
  *Met een massa van maximaal twee bouwlagen en een kap is op een ruimtelijk aanvaardbare manier een kop te realiseren voor de bebouwing aan het Bankraspad die geen geweld doet aan de naastgelegen arbeiderswoningen langs de Amsteldijk die bestaan uit één bouwlaag met een kap. De hoogte wijkt af van het BKP Amsteldijk, echter de hoogtes die gelden in het huidige bestemmingsplan (goothoogte 6m en nokhoogte 10m) zouden toereikend (kunnen) zijn.*
- **19 januari 2017**: makelaar vraagt of hij het gemeentelijk perceel aan de Amsteldijk, voor Amsteldijk Noord 17, mag kopen bij Grondzaken. Geen medewerking verlenen.
- **6 oktober 2017**: Vergunningaanvraag nieuw plan ingediend (door huidige architect).
  *Drie appartementen. Drie lagen met twee lagen kelder eronder.*
  *Voetprint, volume en kelder te groot.*
  *Geen medewerking verlenen.*

- **10 november 2017**: brief afronding Vooroverleg.
  *Geen medewerking verlenen vanwege stedenbouwkundige en welstandelijke bezwaren.*
- Welstandsoverleg Vooroverleg verzoek.
- **29 december 2017**: gesprek makelaar en vergunningenmanager
- **19 januari 2018**: nieuw ontwerp in de maak. Architect vraagt randvoorwaarden. Over bouwhoogte van maximaal 4 meter van deel van het bouwvlak.
- **30 april 2018**: negatief eindadvies Principeverzoek. Plan niet haalbaar.
- **19 september 2018**: overleg met welstand en stedenbouw.
- **12 oktober 2018**: eindadvies verstuurd, zaaknummer afgesloten.
- **29 oktober 2018**: Nieuw advies stedenbouw op nieuw vooroverleg. Weer negatief.
- **20 december 2018**: Plan bij welstand geweest. Bezwaar.
- **31 januari 2019**: Plan bij Welstand. Aangepast. Op hoofdlijnen geen bezwaar.
- **22 november 2018**: aangepaste tekeningen bij Welstand.
- **Februari 2019**: in staf met wethouder geweest.
- **20 februari 2020**: verzoek indienen bij Postbus Principeverzoeken.
- **2 maart 2020**: ambtelijk overleg met initiatiefnemer.
- **5 maart 2020**: Staf wethouder. Bebouwing zo ver mogelijk van Amstel af positioneren.
- **9 maart 2020**: Nieuw gesprek projectleider en initiatiefnemer.
- **29 april 2020**: Ontwikkelaar verzoekt wethouder te spreken.
- **15 mei 2020**: brief uit naar ontwikkelaar.
- **27 mei 2020**: reactie welstand gestuurd aan initiatiefnemer**.**
- **28 mei 2020**: geconstateerd dat planverbeelding in BP Wester-Amstel 2018 is aangepast.
- **Juni 2020**: stadsbouwmeester en wethouder hebben een overleg.
- **2 juli 2020**: afspraak met architect.
- **17 september 2020**: afspraak met architect.
- **24 september 2020**: in staf wethouder. Positief dat voetprint kleiner is en verder van de Amstel af.
- **8 oktober 2020**: nogmaals digitale ondergrond en BP verstrekt aan architect.
- **20 oktober 2020**: stedenbouw en stadsbouwmeester bespreken plan bij Initiatievenoverleg.
- **21 oktober 2020**: plan in Welstand. Geen bezwaar.
  Advies aan architect: toestemming Waterschap en buren vragen.
- **8 januari 2021**: aangepaste tekeningen voor anterieure overeenkomst.
- **13 januari 2021**: let op Lianderkast. Initiatiefnemer moet een Clicmelding doen.
- **8 februari 2020**: programma gewijzigd naar 2 appartementen.
- **26 maart 2021**: gemeente verstrekt lijst in te dienen rapporten.
- **19 april 2021**: Mockup gevel voor welstand.
- **13 januari 2022**: Nieuwe parkeernota vastgesteld.
- **17 januari 2022**: Definitieve versie Anterieure Overeenkomst/Overeenkomst tot kostenverhaal verstrekt aan grondeigenaar. Door beide partijen getekend op 2 mei 2022.
- **10 januari 2023**: Ontheffingsaanvraag Omgevingsverordening Provincie Noord-Holland.

**2) <u>Nadere bouwtekeningen</u>**

De bouwtekeningen voor het beoogde plan zijn separaat toegevoegd als pdf bestanden. De volgende bestanden zijn bijgeleverd:

- 210108 – Amstelveen – DO-SIT-02 parkeren
- 210108 – doorsnede AA
- 210108 – doorsnede BB
- 210108 – noordgevel
- 210108 – oostgevel

- 210108 – zuidgevel
- 210108 – plattegrond kelder
- 210108 – plattegrond begane grond
- 210108 – plattegrond 1ste verdieping
- 210108 – plattegrond 2de verdieping
- 210108 – plattegrond dakaanzicht
- 210108 – projectinformatie
- 210108 – situatietekening
- Amsteldijk Noord 17 – Buren – 01

## 3) Nadere toetsing huidig geldend bestemmingsplan

Het geldend bestemmingsplan 'Wester Amstel 2018', vastgesteld op 12 december 2018, is, gaat op verschillende punten nader in op de functies en bebouwingen binnen het bestemmingsplangebied.

Onder paragraaf 2.2 gaat het bestemmingsplan in op verschillende functies die binnen het plangebied voorkomen. Functies als Wonen, Agrarisch gebruik, Recreatief gebruik en Gemengd gebruik worden onderscheiden. Alle overige functies zijn geschaald onder 'overig gebruik'. Onder dit kopje worden gebiedsvreemde functies beschreven. Deze worden als minder passend ervaren binnen het gebied, maar zijn van oudsher legaal aanwezig en daarom bestemd middels een maatbestemming. Specifiek worden hierbij 'een aantal solitaire bedrijfsvestigingen langs de Amsteldijk' benoemd. Onderhavig projectlocatie betreft ook zo'n gebiedsvreemde functie. De bedrijfsfunctie is niet passend binnen de woonbestemmingen in de directe omgeving van de projectlocatie. Het is wenselijk om dit perceel functioneel beter aan te laten sluiten bij de omgeving.

Daarnaast stuurt het bestemmingsplan op het behouden van de openheid van het gebied, hetgeen erg belangrijk is om het waardevolle gebied te behouden. In het zuiden van het bestemmingsplangebied is het oude buurtschap 'Buurt over Ouderkerk' gelegen. Hier vindt verdichting in bebouwing plaats. Ter plaatse van Buurt over Ouderkerk bestaat de bebouwing uit lintbebouwing, zowel enkelzijdig als dubbelzijdig. Vanuit Buurt over Ouderkerk naar het noorden neemt de verdichting in bebouwing langzaam af en neemt de openheid van het landelijk gebied weer toe. Het projectgebied Amsteldijk Noord 17 is gelegen in een bebouwingslint dat voortvloeit uit Buurt over Ouderkerk. De verdichting neemt hier langzaam af, maar van openheid is nog geen sprake. Het perceel is, op de oostzijde na, volledig omgeven door woonbebouwing. Aan de noord- en zuidzijde wordt het perceel begrenst door de Amsteldijk Noord en aan de westzijde is het Bankraspad gelegen. Door de nieuwe bebouwing binnen de plot van het huidig bestemmingsplan te realiseren, zal de verdichting niet verder toenemen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
Mw. J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 023-514 5123
Jolanda.Dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

29 MAART 2023

**Kenmerk**
1963927/1998090

**Betreft: Verzoek van de gemeente Amstelveen om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor de realisatie van twee woningen aan de Amsteldijk Noord 17**

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u op de hoogte van ons besluit van 28 maart 2023 om de door de gemeente Amstelveen gevraagde ontheffing voor de realisatie van twee woningen aan de Amsteldijk Noord 17 te verlenen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

H.J. Schartman
Provinciesecretaris

voorzitter
A.M.H. van Dijk

2 bijlage(n)
- Brief van de gemeente Amstelveen met ontheffingsverzoek
- Brief GS aan de gemeente Amstelveen

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amstelveen
Postbus 4
1180 BA AMSTELVEEN

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
Mw. J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 023-5145123
Jolanda.dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

29 MAART 2023

**Kenmerk**
1963927/1991890

**Uw kenmerk**
Z21-058829

**Betreft: Verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor de realisatie twee woningen aan de Amsteldijk Noord 17 te Amstelveen**

Geacht college,

In uw brief van 9 januari 2023 en uw aanvulling van 3 februari 2023 verzoekt u ons op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 ontheffing te verlenen van artikel 6.9 MRA landelijk gebied van deze verordening. Op basis van deze ontheffing wilt u, overeenkomstig de bouwtekeningen aangeleverd op 3 februari 2023, de bouw van twee burgerwoningen aan de Amsteldijk Noord 17 te Amstelveen (hierna ook: het plan) mogelijk maken.

In het geldende bestemmingsplan 'Wester Amstel 2018' is aan het perceel de bestemming 'Bedrijf' toegekend, is één bedrijfswoning toegelaten en zijn bijbehorende voorzieningen toegestaan. De functiewijziging van het perceel naar een woonbestemming met twee woningen is in strijd met de planregels. Het bestemmingsplan kent geen afwijkingsmogelijkheden om de voorgestelde ontwikkeling alsnog mogelijk te maken.

Tot voorheen was op dit perceel een garagebedrijf aanwezig en tot 2016 een tankstation. De bedrijfsfunctie is van oudsher legaal aanwezig in het lint met verder overwegend woonfuncties. Het betreft een gebiedsvreemde functie, die door u als minder passend wordt ervaren.

Uw college meent dat met de sloop van de bestaande bedrijfsbebouwing inclusief de bedrijfswoning en de bouw van twee nieuwe burgerwoningen sprake is van een gewenste ruimtelijke invulling van het perceel. U geeft aan dat de uitvoering van het plan onevenredig wordt belemmerd door de instructieregels van de Omgevingsverordening in verhouding met de te dienen provinciale belangen. U meent in aanmerking te komen voor een ontheffing omdat sprake is van een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit doordat de verouderde, gebiedsvreemde en niet meer in gebruik zijnde bedrijfsbebouwing wordt gesloopt. Hiervoor in de plaats worden twee burgerwoningen gerealiseerd.

Na afweging van uw belangen ten opzichte van de hier relevante provinciale belangen komen we tot de conclusie dat de door u gevraagde ontheffing in dit specifieke geval in ontwerp kan worden

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 1
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

verleend. Hieronder lichten we -na uiteenzetting van het beoordelingskader- deze afweging en conclusie toe.

**Beoordelingskader**

Op grond van artikel 4.1a van de Wet ruimtelijk ordening en artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 kunnen wij ontheffing verlenen van artikel 6.9 MRA landelijk gebied voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding met de door de Omgevingsverordening en -regeling te dienen provinciale belangen. De wetsgeschiedenis en jurisprudentie zijn zeer strikt in de toepassingsmogelijkheden van deze ontheffingsbevoegdheid. Uitgangspunt is onverkorte toepassing van de Omgevingsverordening en -regeling NH2020. Het moet om een uitzonderlijke situatie gaan, zodat de toepassing van deze ontheffingsbevoegdheid een incidenteel karakter heeft.

**Beoordeling inhoudelijke aspecten**

De planlocatie ligt in het woonlint van de Amsteldijk Noord te Amstelveen. De Amsteldijk Noord ligt aan de Amstel en kent een afwisselend beeld met aaneensluitende woon- en bedrijfsbebouwing, afgewisseld met beperkt doorzicht op de in gebruik zijnde achtergelegen gebieden. De directe omgeving van de planlocatie kenmerkt zich door woonbebouwing. In het noorden en zuiden grenst de locatie aan rijtjes arbeiderswoningen uitkijkend over de Amstel. Ook aan de westzijde, aan het Bankraspad, liggen arbeiderswoningen. De voorliggende planlocatie ligt op de kop van de achterliggende rij woningen en manifesteert zich richting het openbare gebied langs de Amstel.

Het plan past binnen het beleidsuitgangspunt dat de gemeente beschreven heeft in de toelichting van het geldende bestemmingsplan, inhoudende dat legaal aanwezige gebiedsvreemde functie voorzien worden van een maatbestemming, maar dat de functie als zodanig niet past binnen de bestaande woonbestemmingen. Het is wenselijk om het perceel functioneel beter aan te laten sluiten bij de woonomgeving.

In de Omgevingsverordening NH2020 ligt de locatie binnen de werkingsgebieden Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) Amstelscheg en MRA landelijke gebied. Provinciale Staten hebben er bewust voor gekozen om de lintbebouwing onderdeel te laten uitmaken van deze werkingsgebieden. Deze keuze staat wat ons betreft niet ter discussie, ook niet voor de betrokken locatie.

<u>Bijzonder Provinciaal Landschap Amstelscheg</u>
De instructieregels voor het BPL Amstelscheg (artikel 6.46 van de Omgevingsverordening NH2020) sluiten de realisatie van het plan, dat wij niet aanmerken als nieuwe stedelijke ontwikkeling, niet uit. Voorwaarde is dat het plan de voorkomende kernkwaliteiten niet aantast. In uw ontheffingsverzoek heeft u het plan op correcte wijze getoetst aan de kernkwaliteiten en gemotiveerd dat deze niet worden aangetast.

Specifiek voor dit plan op deze locatie hebben wij beoordeeld dat de sloop van de bestaande opstallen, het verbeteren van de nu nog rommelig ogende inrichting van het terrein en het realiseren van een nieuw gebouw, leidt tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Het

nieuwe gebouw oogt modern en de rooilijn ligt iets verder naar achteren, waardoor er meer ruimte en doorzicht ontstaat. De voorzijde van de locatie wordt groen ingericht. Het plan tast de kernkwaliteiten van het BPL niet aan. De voorzijde van de locatie dient groen te blijven.

MRA landelijk gebied
De instructieregels van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening NH2020 (MRA Landelijk Gebied) geven aan dat een ruimtelijk plan niet mag voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling. Hierop is in het tweede lid van artikel 6.9 een uitzondering geformuleerd. Het onderhavig plan past niet geheel binnen de in dit artikellid gestelde vereisten. Op deze locatie is het namelijk niet mogelijk om meer dan 1.500m2 aan grondoppervlak aan bestaande bedrijfsbebouwing te slopen.

Doel van artikel 6.9 is om verdere verstedelijking van het landelijk gebied te voorkomen. Om deze reden is het slechts onder voorwaarden toegelaten extra woonbebouwing mogelijk te maken. Uitzonderingen worden gemaakt bij beëindiging van agrarische bedrijven of bij beëindiging van een stedelijke functie. Hierbij geldt dat sprake moet zijn van een substantiële verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door sloop van bestaande (bedrijfs)bebouwing en dat de nieuwe woningen de bestaande bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van nabijgelegen agrarische bedrijven niet mogen beperken.

Wij zijn van mening dat weliswaar niet volledig aan alle vereisten van artikel 6.9, tweede lid, maar wel aan het doel van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening OVNH2020 wordt voldaan. Met het bouwplan zal geen verdere verstedelijking van het landelijk gebied plaatsvinden. Er is zelfs sprake van verkleining van het verstedelijkt oppervlak, aangezien het bouwvlak wordt verkleind.
Verder geldt dat met het plan sprake is van een verbetering van de woon- en leefomgeving door het wegbestemmen van een milieubelastende gebiedsvreemde functie uit de woonomgeving en van verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door sloop van bestaande verouderde bedrijfsbebouwing.

Wij komen gelet op het bovenstaande tot de conclusie dat onverkorte toepassing van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening NH2020 in dit specifieke geval leidt tot een onevenredige belemmering van de gebruiksmogelijkheden van het onderhavige perceel en het daarop van toepassing zijnde ruimtelijk beleid van uw gemeente in verhouding tot de door de Omgevingsvergunning hier te dienen provinciale belangen.

Om die reden zal de door u verzochte ontheffing in ontwerp worden verleend.

**Procedurele aspecten**

Om realisatie van het onderhavige woningbouwplan mogelijk te maken wordt toepassing gegeven aan artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Uw gemeente dient de inhoud van dit besluit op grond van artikel 3.10, eerste lid, onder e, van de Wabo te verwerken in het ontwerp besluit omtrent de omgevingsvergunning en dit ontwerp gedurende zes weken conform de voorgeschreven wijze ter inzage te leggen. U dient na afloop van de termijn GS te verzoeken een definitieve ontheffing te

verlenen. In geval er zienswijzen worden ingediend dient u de nota van beantwoording met het verzoek mee te zenden.

**Conclusie**

Gelet op al het voorgaande besluiten wij:

1. Op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 de door u gevraagde ontheffing van artikel 6.9, lid 2 onder d in ontwerp te verlenen. Aan de ontwerp ontheffing wordt het voorschrift verbonden dat uw gemeente in het ruimtelijk plan borgt dat de voorzijde van het perceel een groene inrichting krijgt en behoudt;
2. Om, in het geval er geen zienswijzen worden ingediend, de ontwerp ontheffing te beschouwen als een definitieve ontheffing en de afhandeling ervan aan de sectormanager, sector Ruimtelijke Ontwikkeling te mandateren;
3. Om, in geval er wel zienswijzen worden ingediend, de nota van beantwoording zienswijzen ter beoordeling aan ons voor te leggen zodat wij deze kunnen betrekken bij de definitieve ontheffing.

Wij wijzen u erop dat op grond van artikel 14.4, vierde lid, van de OVNH2020 de ontheffing vervalt, indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

**Rechtsbescherming**

Voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep is van belang dat deze ontheffing wordt aangemerkt als een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dit betekent dat tegen deze ontheffing alleen rechtstreeks beroep kan worden ingesteld door het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen. Andere belanghebbenden kunnen geen rechtstreeks beroep instellen tegen deze ontheffing. Zie kunnen wel beroep instellen tegen de omgevingsvergunning waarvoor deze ontheffing als verklaring van geen bedenkingen dient.

**Van:** [redacted]
**Verzonden:** donderdag 6 april 2023 00:47
**Aan:** [redacted]; Post <Post@Noord-Holland.nl>; Communicatie provincie Noord-Holland <communicatie@noord-holland.nl>; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
**Onderwerp:** Aanbevelingsbrief College van B&W Wijdemeren d.d. 30-03-2023

Geachte Provinciale Staten, heer, mevrouw,

hierbij informeer ik u over de aanbevelingsbrief die wij op vrijdag 30-03-2023 overhandigd hebben aan het College van B&W van de Gemeente Wijdemeren.

In de bijlage vindt u een begeleidende brief voor de leden van de Provinciale Staten alsmede de brief welke is overhandigd aan het College van B&W van de gemeente Wijdemeren betreffende het onderzoek naar een mogelijk AZC-locatie op het NERA-terrein te Nederhorst den Berg.

In de verwachting u voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd, als mede in afwachting op uw reactie, verblijf ik,

met vriendelijke groet,

[redacted]

Aan de provincie Noord-Holland

t.a.v.: de Provinciale Staten

Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Nederhorst den Berg, 4 april 2023

Geachte Provinciale Staten,

met deze brief willen wij, het Comité Bewoners Horstermeer, u op de hoogte stellen van onze bezwaren tegen een mogelijke vestiging van een AZC op het Neraterrein aan de Radioweg in de Horstermeer. Wij vinden het niet acceptabel dat midden in beschermde natuurgebieden, waaronder ook het leefgebied van dassen, een wettelijk beschermde diersoort, van een dergelijk intensief gebruik (ca 350 mensen) sprake kan zijn. Het is nu al zo dat het terrein continu met bouwlampen verlicht wordt wat ons erg schadelijk lijkt voor de daar levende dieren.

Wij hebben de als bijlage bij deze brief gevoegde brief aan het College van Burgemeester en Wethouders afgelopen vrijdag overhandigd aan de burgemeester.

Wij zijn er terdege van bewust dat er veel meer, ook andersoortige bezwaren zijn ontstaan, maar nu het College ons heeft laten weten de locatie nog in onderzoek te hebben, richten wij ons nu vooral ook op de kennelijk beoogde keuze voor het Neraterrein aan de Radioweg. Wij vinden, zoals wij dit in de begeleidende brief uitgebreid hebben gemotiveerd, eigenlijk een onaanvaardbare locatie.

Wij vragen aan de Provinciale Staten onze bezwaren tegen de beoogde locatie aan de Radioweg (Neraterrein) te onderschrijven en te bewerkstelligen dat op deze locatie geen opvangcentrum wordt gevestigd.

Wij zijn uiteraard graag bereid u een en ander nader toe te lichten en vragen te beantwoorden. Graag horen wij van u.

Met vriendelijke groet,

Namens het Comité Bewoners Horstermeer,

AAN Burgemeester en Wethouders van de gemeente Wijdemeren

Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Geacht College,

De ondergetekenden van deze brief vormen tezamen het *Bewoners Comité Horstermeer*. Wij hebben dit comité gevormd omdat wij het helemaal niet eens zijn met de wijze waarop de gemeente omspringt met het Nera-gebouw aan de Radioweg en de omliggende beschermde natuurgebieden. Als bewoners ontvingen wij onlangs een brief, waarin wordt aangekondigd dat de gemeente het terrein van het Nera-gebouw heeft aangewezen als (mogelijke) locatie voor het opzetten en inrichten van een AZC. Wat inmiddels wel al gebleken is, is dat het eigenlijk al een vaststaand plan is.

Wij vinden deze keuze gebouw onbegrijpelijk en onaanvaardbaar, en de daarbij gevolgde procedure een slag in ons gezicht.

**Bestemmingsplan**

Allereerst de planologische aspecten. Het Nera-perceel aan de Radioweg 3 is onderdeel van het bestemmingsplan Horstermeer. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 6-7-2017, dus van recente datum. Historisch bezien heeft het perceel nooit een woonfunctie of daarmee vergelijkbare functie gehad. Bij het maken van het nieuwe planologisch beleid op zowel gemeentelijk als provinciaal niveau is kort samengevat expliciet uitgegaan van een groen en overwegend rustig karakter en de nabijheid van beschermde natuur. Het aangrenzende gebied is Natura 2000-gebied en behoort ook bij het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Het is in eigendom van Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten.

Wij verwijzen in dit verband ook naar het speciale onderzoek gedaan naar de toekomstige mogelijkheden van het perceel na het vertrek van de Radio Controle Dienst, dat is uitgevoerd als onderdeel van de voorbereidingen van het nieuwe bestemmingsplan. De uitkomst van dit onderzoek is als *bijlage 3* bij het bestemmingsplan gevoegd (Ruimtelijke Onderbouwing Nera-terrein uit 2015, opnieuw geijkt in 2017) en de bestemmingsomschrijving en de planregels zijn mede op de resultaten ervan gebaseerd.

Het perceel heeft als huidige bestemming: "*Gemengd*". Het is bedoeld als leer-, werk- en woonlocatie voor jongeren met een afstand tot de arbeidsmarkt. Er mogen ook ambachtelijke bedrijven gevestigd worden, waar deze jongeren een werkplek hebben. Er is ruimte voor 20 appartementen voor deze bewoners van het perceel, en een bedrijfswoning per bedrijf. Het bebouwingspercentage is 50% van het perceel. Daarnaast is ook ruimte voor horeca en recreatieve passanten.

In de planregels in artikel 9 is dit als volgt omschreven:

*De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:*

- *maatschappelijke voorzieningen;*
- *begeleid wonen;*
- *kantoren, ondergeschikt aan de maatschappelijke voorzieningen;*
- *bedrijfsmatige activiteiten, behorende categorieën 1 en 2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten, opgenomen in Bijlage 1 van deze regels;*
- *horeca-activiteiten van categorie 2 van de Staat van Horeca-activiteiten, opgenomen in Bijlage 2 van deze regels;*
- *ter plaatse van de aanduiding 'bed & breakfast': een bed & breakfast;*
- *ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - productiegebonden': in de ondergeschikte vorm verkoop van ter plaatse geproduceerd en bereid brood & banket en vlees/vleeswaren;*
- *bijbehorende bedrijfswoning;*
- *kweekkas;*
- *bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, water, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen en erftoegangswegen;*
- *bestaande masten ten behoeve van telecommunicatie.*

Deze bestemmingsomschrijving laat bouwactiviteiten en gebruiksmogelijkheden voor de opvang van 350 personen niet toe. In dit opzicht vinden wij de keuze van het Nera-terrein als opvanglocatie AZC in strijd met het bestemmingsplan. Juist ook vanwege het recente karakter van het bestemmingsplan en de in feite ongewijzigde uitgangspunten daarvan (kort gezegd: natuur, rust en groen). Het gaat niet aan dat de gemeente, de eerstverantwoordelijke voor het omgevingsbeleid en de handhaving daarvan, zelf in strijd met het bestemmingsplan en het daarin vastgelegde ruimtelijke beleid handelt.

**Natuur en landschap**

Daarbij komt dat het Neraperceel midden in beschermde natuurgebieden in de Horstermeerpolder ligt, afgelegen van het wonen en de bedrijvigheid langs de Middenweg. De omliggende gronden hebben een natuurbestemming en behoren bij Natura 2000 en het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Het is ook een Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Het is een zeer waardevol gebied uit oogpunt van Natuur en Natuurbehoud.

Ook de Provincie Noord-Holland is betrokken bij het (planologisch) gebruik van het perceel (NH2020 Provinciale Verordening) zowel in verband met aspecten van ruimtelijke ordening als de natuurbescherming (op grond van de Wet Natuurbescherming). Dit gaat onder andere over beschermde vogels zoals de vleermuizen, en dieren zoals de das (er zijn enkele dassenburchten in de nabije omgeving, waaronder één op of nabij het Nera-terrein zelf). In de eerdergenoemde onderzoek-bijlage 3 van het bestemmingsplan staat een hele lijst van beschermde diersoorten vermeld.

De Horstermeerpolder is ook onderdeel van c.q. grenst aan een gebied met het predicaat Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL; provincie Noord-Holland).

Dit zijn dus belangrijke planologische en natuurwaarden, waarmee niet alleen rekening moet worden gehouden, maar die juist vanwege het beschermende karakter uitgangspunt van beleid en beleidskeuzes moeten zijn.

De nabijheid van het Natura 2000 gebied en/of NNN-gebied maakt ruimtelijk relevante activiteiten, zoals bouwen en wonen (in de breedste zin van het woord) extreem gevoelig in verband met mogelijk stikstofneerslag en ernstige overlast en beschadiging van beschermde natuur.

**Andere relevante aspecten**

De Horstermeerpolder, en ook het Nera-terrein zijn onderdeel van het cultureel erfgoed de *Nieuwe Hollandse Waterlinie* (NHW), dat onlangs de UNESCO-status heeft gekregen.

Het gebouw heeft de status van *gemeentelijk monument* en is ontworpen door de bekende Nederlandse architect Röntgen.

Ook biedt de *Omgevingsvisie 2040* van de gemeente Wijdemeren geen enkele basis voor de vestiging van een zo hoge concentratie bewoners bij een beschermd natuurgebied. Over onder andere de Horstermeer als onderdeel van het buitengebied staat geschreven:

> *"Dit gebied zal voornamelijk gebruikt worden voor recreatie en in mindere mate voor landbouw. Een deel van het gebied is aangemerkt als beschermde natuur en daarom zetten we in op een relatief hoge ambitie voor licht, lucht, geluid en bodemkwaliteit. Ook blijft het gebied voor een klein deel in gebruik als landbouwgebied, dus qua geur en externe veiligheid zetten we in op een standaard ambitie."*

Ook in deze planologische visie op de langere termijn staat het beschermen en robuust maken van de natuurgebieden centraal, wat zich uit oogpunt van omgevingsbelangen niet verdraagt met een sterk intensief gebruik als woonruimte voor 350 personen.

**Een woonlocatie voor ca 350 personen aan de Radioweg: goede ruimtelijke ordening?**

Net als bij het opstellen van een bestemmingsplan, als ook in geval van eventuele wijzigingen daarvan heeft de gemeente de wettelijke taak zorg te dragen voor een "*goede ruimtelijke ordening*".

Buiten kijf staat dat de (eventuele) vestiging van een woonlocatie voor de huisvesting van ca 350 bewoners niet in overeenstemming is met de planologische historie van het terrein (het bijzonder gebruik als Radio Controle Dienst) en de directe nabijheid van beschermde natuur.

Dat heeft bij het maken van het bestemmingsplan een grote, doorslaggevende rol gespeeld.

Het is dan ook in strijd met de uitgangspunten en planregels van de bestemming "Gemengd" om daar nu een AZC vestigingen te maken voor ca 350 personen. Onder "maatschappelijke voorzieningen" als (sub)bestemming (artikel 9 planregels) wordt nu eenmaal niet verstaan "wonen" als planologische functie: Zie o.a. de uitspraak Rechtbank Gelderland: (*Rb. Gelderland, 21-10-2022, nr. AWB-22, 350) -*

*"De rechtbank is van oordeel dat het huisvesten van asielzoekers niet tot 'maatschappelijke dienstverlening' kan worden gerekend, nu de nadruk op het verblijf ligt en niet op het verlenen van diensten door maatschappelijke instanties met name op het gebied van onderwijs, zorg en welzijn. Het standpunt van het college dat het bouwplan in overeenstemming met het bestemmingsplan is, volgt de rechtbank dan ook niet."*

Het wettelijk vereiste voor planwijzigingen is een goede ruimtelijke ordening, dat wil zeggen een redelijke en onderbouwde afweging van alle in aanmerking te nemen belangen. Bereikbaarheid (ruimtelijke infrastructuur) en uitstraling op de nabije omgeving zijn daarvan voorbeelden.

**Conclusie**

Als alle ruimtelijke omgevingsfactoren, zowel ligging, grootte van de locatie en de aangrenzende beschermde natuur, in aanmerking worden genomen is het heel merkwaardig en ook niet aanvaardbaar dat juist deze locatie uitgekozen is voor de vestiging van een AZC. In de directe nabijheid leven beschermde dieren, waaronder ook de das (zelfs op het terrein). Dat legt zonder meer beperkingen op ten aanzien van bouw en gebruik van het perceel.

Het terrein zelf is zowel praktisch als juridisch geen geschikte locatie. Er is domweg voor 350 mensen geen voldoende woonplek. De helft van het perceel is toegestaan voor bebouwing.

De planregels van het huidige bestemmingsplan laten geen woondoeleinden (waaronder een AZC) toe en het perceel mag maar voor 50% bebouwd zijn.

De directe nabijheid van Natura 2000 en NNN-gebied met de daarin levende en beschermde flora en fauna grenzend aan het perceel vormen een serieus te nemen belemmering wat in overeenstemming is met het provinciaal ruimtelijk beleid ten aanzien van de Horstermeer.

De omvang van de beoogde AZC-vestiging past niet bij het landelijk, groen en rustig karakter van de omgeving en ook niet bij de status van Cultureel Erfgoed NHW en evenmin bij de monumentale geschiedenis van het gebouw met architect Röntgen en de RCD.

Tenslotte is er een gebrekkige en beperkte infrastructuur wat betreft het verkeer en de bereikbaarheid (zowel voor personen- als vrachtvervoer), de ondergrondse infrastructuur en de mogelijke stikstofproblemen voor een bouw- en woonlocatie naast de beschermde natuurgebieden. Het zijn allemaal belemmerende factoren.

Dit alles maakt de allocatie van een AZC voor 350 personen op het Neraterrein aan de Radioweg niet aanvaardbaar.

**VERZOEKEN**

Wij verzoeken de gemeente Wijdemeren het Nera-terrein niet aan te wijzen als mogelijke locatie voor een AZC.

Ook verzoeken wij de gemeente haar inwoners niet voor voldongen feiten te plaatsen en dus eerst met een consultatieronde te komen als start voor een openbaar voorbereidingsproces

voor het vinden van locatiemogelijkheden die op een breed maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen.

**WOO**

ook verzoeken wij, met een beroep op de wet open overheid (WOO), op de kortst mogelijke termijn geïnformeerd te worden op (een) ten behoeve van het Nera-terrein aan de Radioweg in Horstermeer verleende omgevingsvergunning(en) (voorheen bouw- en milieuvergunningen, vrijstellingen, ontheffingen) voorzover deze na het vertrek van de Radio Controle Dienst, verleend zijn en afschrift te ontvangen van de hierop betrekking hebbende documenten.

Ook willen wij geïnformeerd worden of er al plannen zijn voor de aanleg van riolering en andere ondergrondse netwerken en maatregelen voor een (verkeerskundige) aanpassing van de Radioweg, en zo ja, dan verzoeken wij de daarop betrekkende documenten te ontvangen.

Tenslotte verzoeken wij geïnformeerd te worden of door of vanwege de gemeente Wijdemeren vergunningen c.q. ontheffingen op grond van de Wet Natuurbescherming zijn aangevraagd bij dan wel verkregen zijn van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

**Afschriften**

Een afschrift van deze brief sturen wij naar de Gemeenteraad van Wijdemeren, Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Noord-Holland, Staatsbosbeheer en de Vereniging Natuurmonumenten.

28 maart 2023, Nederhorst den Berg





Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van Statengriffier mw. Drs. K. Bolt
Dreef3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

INGEKOMEN 21 MAART 2023

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
H.E. Wiersma
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143623
wiersmah@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

16 MAART 2023

**Kenmerk**
1995200 / 1995621

**Uw kenmerk**

**Betreft: Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk**

Geachte leden,

Met deze brief en de bijbehorende bijlage informeren wij u over de aanpak die we willen volgen om te komen tot het ruimtelijk voorstel en arrangement. Deze brief met bijlage zal tevens ter informatie verzonden worden aan de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en de gemeenten en waterschappen in Noord-Holland, zodat ook voor hen duidelijk is wat zij kunnen verwachten van ons in dit traject.

Op 12 december 2022 heeft de minister voor VRO het provinciaal startpakket voor de fysieke leefomgeving aan de provincies gestuurd. Het startpakket geeft voor de grote opgaven op onder andere natuur, energie en woningbouw aan welke ruimtelijke vragen hieruit volgen.

De provincies zijn gevraagd om de opgaven voor de periode tot 2030 - met een doorkijk naar 2050- ruimtelijk te vertalen, in te passen en te combineren met de provinciale opgaven. Het Rijk heeft de provincies gevraagd om in oktober 2023 met de ruimtelijke voorstellen te komen die zicht geven op wat ruimtelijk mogelijk en realiseerbaar is. Het voorstel is de opmaat naar twaalf ruimtelijke arrangementen waarin het Rijk met elk provincie wederkerige afspraken maakt over de uitvoering van de opgaven. De wederkerige afspraken gaan over te maken keuzes, condities en voorwaarden en vormen de basis voor een nieuwe Nota Ruimte in 2024.

Deze uitnodiging van het Rijk om mede vorm te geven aan de regie op de ruimtelijke ordening in Nederland pakken we met beide handen aan. Het biedt de mogelijkheid om afspraken te maken met het Rijk over voor de provincie belangrijke doelstellingen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Wij verwachten dat we in september het concept ruimtelijk voorstel met u kunnen bespreken. Daarna worden de gesprekken met het Rijk over het arrangement gestart. Voorafgaand aan ondertekening zal het arrangement aan u worden voorgelegd. Mochten er relevante ontwikkelingen zijn dan zullen wij u hier uiteraard over informeren en, indien gewenst, kunnen we zorgen dat uw Staten geïnformeerd worden via een technische briefing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

R.M. Bergkamp A.Th.H. van Dijk

3 bijlagen

1. Bijlage: Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk.

2. Brief aan het Rijk over aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk.

3. Brief aan gemeenten en waterschappen over ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente en de het college van dijkgraaf en hoogheemraden van

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
H.E. Wiersma
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143623
wiersmah@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

16 MAART 2023

**Kenmerk**
1995200/1995631

**Uw kenmerk**
nvt

**Betreft: Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk**

Geacht college,

Op 12 december 2022 heeft de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) het provinciaal startpakket voor de fysieke leefomgeving aan de provincies gestuurd. Hierin worden de provincies gevraagd te werken aan een ruimtelijk voorstel en een ruimtelijk arrangement.

**Ruimtelijk voorstel en ruimtelijk arrangement**
Het ruimtelijk voorstel geeft voor de grote opgaven op onder andere natuur, energie en woningbouw aan welke ruimtelijke vragen hieruit volgen en wat ruimtelijk mogelijk en realiseerbaar is. Dit is de basis voor het ruimtelijk arrangement waarin het Rijk en de provincie wederkerige afspraken maken over de uitvoering van de opgaven.

Wij zien dit traject als een kans om onze regionale doelen voor het voetlicht te brengen en de dilemma's die we tegenkomen bij het vormgeven van alle ruimtelijke opgaven te agenderen bij het Rijk. Wij grijpen dit voorstel daarom met beide handen aan.

**Verstedelijkingsconcept MRA en ontwikkelperspectief NHN**
In Noord-Holland Zuid vormt het Verstedelijkingsconcept MRA de basis. Voor Noord-Holland Noord is een traject opgestart om een ontwikkelperspectief op te stellen. Het Verstedelijkingsconcept en het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord vormen de input voor het ruimtelijk voorstel en arrangement voor de provincie als geheel. Daarnaast zullen de ruimtelijke aspecten van de programma's zoals het Provinciaal programma Landelijk Gebied, het traject voor de RESsen en de NOVEX-gebieden input vormen.

**Met u in gesprek**
Wij willen u, als belangrijke partner, hierover graag informeren en met u in gesprek gaan over de dilemma's en kansen. De informatie en inzichten die we hiermee krijgen nemen we mee in de uiteindelijke afweging die bij de provincie zal liggen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

We doen al een beroep op uw inzet vanuit alle lopende programma's. Daarom hebben we gekozen voor een efficiënte afstemming. Voor Noord-Holland Zuid verloopt de afstemming via de bestaande gremia binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Specifiek gaat dit om het bestuurlijk overleg van het platform Ruimte dat nu voor komend jaar in ieder geval is ingepland op 15 juni, 12 oktober en 14 december. Waarschijnlijk komen hier nog een aantal extra overleggen bij.

Voor Noord-Holland Noord organiseren we extra bijeenkomsten voor het Ontwikkelperspectief NHN. Ook werken we samen met een aantal ambtelijke regionale contactpersonen. Bovendien betrekken we ook niet-overheden bij het opstellen van het ontwikkelperspectief NHN. Daarnaast stellen we voor om de bestuurlijke afstemming te laten verlopen via het Integraal Bestuurlijk Afstemmingsoverleg (IBAO) van Noord-Holland Noord.

Alle waterschappen zijn vertegenwoordigd door het waterschap Amstel, Gooi en Vecht in het platform Ruimte MRA. We kunnen ons voorstellen dat we voor afstemming op de schaal van Noord-Holland als geheel nog een apart overleg organiseren met de waterschappen.

**Overleg Rijksoverheid**
Met het Rijk zijn er op dit moment twee bestuurlijke overleggen gepland waar het ruimtelijk voorstel en arrangement worden besproken. Dit zijn het BO Leefomgeving op 15 juni en het BO MIRT dat waarschijnlijk in november wordt gepland. Ons voorstel is om de voorbereiding voor deze beide overleggen via het platform Ruimte en het IBAO te laten verlopen.

We laten het aan u om te bepalen hoe u uw raad en algemeen bestuur wilt betrekken. Als u behoefte hebt aan een nadere toelichting, dan zijn wij altijd bereid die op regionale schaal te komen geven.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen

1. Brief aan PS met aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk

2. Bijlage bij brief aan PS met aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Postbus 20011
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

H.E. Wiersma

BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143623

wiersmah@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

16 MAART 2023

**Kenmerk**

1995200 / 1995627

**Uw kenmerk**

2022-0000668914

**Betreft: Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk**

Excellentie,

Op 12 december 2022 hebt u ons een brief gestuurd met het provinciaal startpakket fysieke leefomgeving. Het startpakket geeft voor de grote opgaven op onder andere natuur, energie en woningbouw aan welke ruimtelijke vragen hieruit volgen. U vraagt de provincies deze in samenhang te bekijken, ook in relatie met de provinciale opgaven, en de consequenties in beeld te brengen in een ruimtelijk voorstel. Hierdoor kunnen we gezamenlijk bepalen waar nadere uitwerking of keuzes nodig zijn. Dit vormt de basis voor afspraken die tussen Rijk en provincie worden gemaakt in het ruimtelijk arrangement.

We gaan graag op uw aanbod in en zien dit als een kans om gezamenlijk, vanuit onze eigen verantwoordelijkheden, op te trekken. En dat vraagt, ons inziens, om een integrale aanpak en ruimte voor flexibiliteit en maatwerk. We zien dit dan ook als de start van een langdurige samenwerkingsrelatie met het Rijk, waarin we werken aan wederkerige afspraken.

We zullen ons inzetten op het halen van de door u gestelde planning. We gaan er daarbij van uit dat het samen met uw ministerie opgestelde Verstedelijkingsconcept MRA al vrijwel geheel samenvalt met de input voor het ruimtelijk voorstel van Noord-Holland Zuid. Voor Noord-Holland Noord stellen we een ontwikkelperspectief op als input voor het ruimtelijk voorstel voor Noord-Holland.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

We hebben de brief met bijlage die we over onze aanpak aan onze Staten hebben gestuurd bijgevoegd voor meer achtergrondinformatie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Kopie aan Provinciale Staten Noord-Holland.

2 bijlagen

1. Brief aan PS aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk

2. Bijlage bij brief aan PS aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk

Provincie
Noord-Holland

**Bijlage** bij registratienummer 1995200 / 1995781

# Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk

## 1. Aanleiding: drie brieven over ruimtelijke regie

In 2022 heeft het ministerie van BZK drie relevante brieven over Ruimtelijke Ordening naar de Tweede Kamer gestuurd. Gezamenlijk geven ze aan wat het Rijk van de provincie vraagt over het ruimtelijk voorstel en arrangement.

In de eerste, de ruimtelijke-ordeningsbrief van mei 2022, kondigde het ministerie aan de regie op het ruimtelijk domein terug te willen nemen en gezamenlijk met de mede-overheden vorm te willen geven aan de grote ruimtelijk opgaven, zoals het verlies van biodiversiteit, de klimaatopgave en de woningbouwopgave. In de brief noemt het kabinet 22 sectorale nationale programma's waarin wordt gewerkt aan de uitvoering hiervan. Aan de provincies wordt gevraagd, samen met gemeenten en waterschappen, de nationale opgaven en doelen ruimtelijk te vertalen en te combineren met decentrale opgaven. Deze 'ruimtelijke puzzel' moet uiteindelijk inzicht geven of de uitvoering van de nationale programma's mogelijk is of dat er nieuwe ruimtelijke keuzes nodig zijn. Afspraken die hieruit voortvloeien tussen Rijk en provincie worden vastgelegd in een ruimtelijk arrangement. Daarnaast wijst het Rijk in deze brief NOVEX-gebieden aan, waar gebiedsgericht aan de opgaven wordt gewerkt en het Rijk rechtstreeks aan tafel zit. In de provincie Noord-Holland zijn dat er vijf[1].

In juli is het programma Uitvoering NOVEX aan de Tweede Kamer gestuurd. Hierin staat hoe het Rijk vorm wil geven aan de samenwerking met de provincies in het traject naar de ruimtelijke arrangementen en hoe de trajecten binnen de NOVEX-gebieden zullen verlopen. Voor het traject richting de ruimtelijke arrangementen geeft het Rijk aan in het najaar per provincie een startpakket aan te leveren, waarin wordt aangegeven wat het Rijk aan de provincies vraagt om uiteindelijk de nationale doelen te verwezenlijken. Vervolgens kan de provincie op basis hiervan gaan bepalen of alle doelstellingen vanuit ruimtelijk perspectief haalbaar zijn en welke knelpunten en kansen hierin zichtbaar worden. Dit levert de provincie op in een Ruimtelijke Puzzel. Over de knelpunten en kansen worden afspraken gemaakt met het Rijk in het Ruimtelijk Arrangement. Voor de NOVEX-gebieden is de opzet om voor elk gebied een ontwikkelperspectief op te stellen, gevolgd door een uitvoeringsagenda met een regionale investeringsagenda (RIA).

Het startpakket is de derde en laatste brief van de reeks en is half december aan de Tweede Kamer verstuurd. De ruimtelijke puzzel heet hierin inmiddels het ruimtelijk voorstel en de planning uit de eerste brief is wat aangepast. Verder is het traject hetzelfde gebleven. Het Rijk geeft in de brief aan wat zij van de provincies vraagt om uit te werken en via welke nationale programma's dit loopt. De

[1] Het gaat om de NOVEX Schipholregio, NOVEX MRA, NOVEX Noordzeekanaalgebied, NOVEX Groene Hart en NOVEX Lelylijn.

nationale programma's zijn in het startpakket onderverdeeld in drie perspectieven. Dit zijn een perspectief voor landbouw en natuur, ordenende netwerken voor energie en (circulaire) economie en leefbare steden en regio's. Het programma Mooi Nederland en Water en Bodem Sturend gaan over alle perspectieven. Aan de provincies wordt gevraagd in beeld en tekst aan te geven of de nationale opgaven ruimtelijk haalbaar zijn, wat nodig is om ze te halen en waar het echt niet gaat lukken. Dit geeft het Rijk vervolgens een landsdekkend overzicht en is de basis om per provincie wederkerige afspraken te maken. De wederkerige afspraken vormen mede de basis voor de nieuwe nota Ruimte.

## 2. Positionering Provincie Noord-Holland

De uitnodiging van het Rijk om mede vorm te geven aan de regie op de ruimtelijke ordening in Nederland pakken we met beide handen aan. Het traject biedt de mogelijkheid om afspraken te maken met het Rijk op voor de provincie belangrijke doelstellingen. In ons handelen zullen onze eigen doelstellingen daarom ook continu onze leidraad zijn. Daarnaast sluit het traject aan bij de wens om ordening en samenhang aan te brengen in de reeks aan rijk-regio trajecten en tafels waarop de provincie, al dan niet samen met de regio, afspraken maakt met het Rijk.

De kaders waar we van uitgaan zijn onze huidige beleid en regelgeving. Voor de provincie als geheel zijn de door Provinciale Staten vastgestelde Omgevingsvisie NH2050 en de Omgevingsverordening NH2020 het uitgangspunt. Hierin heeft de provincie randvoorwaarden geformuleerd over de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Noord-Holland. Voor Noord-Holland Zuid is het door Provinciale Staten onderschreven en samen met regionale partners en Rijk opgestelde Verstedelijkingsconcept MRA de basis, inclusief de daarin verwoorde afspraken. Het traject voor de Verstedelijkingsstrategie MRA is opgegaan in de NOVEX MRA, waarbij het Verstedelijkingsconcept wordt beschouwd als het door het Rijk gevraagde ontwikkelperspectief. De afspraken in de binnen de NOVEX MRA op te stellen uitvoeringsagenda, en overigens ook de afspraken uit de andere NOVEX-gebieden en programma's zoals het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG), vormen input voor de te maken afspraken voor dit deel van de provincie in het ruimtelijk arrangement. Voor Noord-Holland Noord is een traject opgestart om een ontwikkelperspectief op te stellen vergelijkbaar met het Verstedelijkingsconcept MRA. De opbrengsten uit dat traject zijn de input van Noord-Holland Noord voor het ruimtelijk voorstel en arrangement voor de provincie als geheel.

We verwachten dat het opstellen van het coalitieakkoord na de Statenverkiezing mogelijk van invloed kan zijn op de ruimtelijke koers van de provincie. Dit zal uiteraard een plek krijgen in het ruimtelijk voorstel.

De basis voor het ruimtelijk voorstel ligt er dus, of er wordt aan gewerkt. Onze inzet is dan ook om gebruik te maken van wat er al ligt en dat een stap verder te brengen richting de uiteindelijke uitvoering door het benoemen van benodigde uitwerkingen en te maken afspraken met het Rijk. Daarbij zullen mogelijk vraagstukken naar boven komen waar uiteindelijk een keuze moet worden gemaakt en een weging van belangen nodig is. Inschatting is dat het vooral zal gaan over het

scheppen van de juiste voorwaarden in termen van regelgeving, het mogelijk maken van combineren van functies en het integraal en gebiedsgericht kunnen inzetten van geld. De focus ligt daarmee vooral op de te maken afspraken in het ruimtelijk arrangement. Uiteindelijk kan dit weer een aanleiding zijn voor een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie.

Het traject naar het ruimtelijk arrangement is geen eenmalige exercitie, maar een start van een intensieve samenwerking tussen overheden en een nieuwe manier van werken. Dit is niet in één keer voor altijd klaar. Er zullen zich nieuwe opgaven, dilemma's, kansen en inzichten aandienen. Samen zullen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen een manier moeten vinden om hier slagvaardig mee om te gaan. De provincie heeft daarbij een cruciale (nieuwe) rol.

## 3. Vorm ruimtelijk voorstel en ruimtelijk arrangement

Omdat het ruimtelijk voorstel en het ruimtelijk arrangement nieuwe instrumenten zijn, ligt de invulling nog niet vast. In het startpakket wordt het ruimtelijk voorstel als volgt beschreven. Het **ruimtelijk voorstel** geeft inzicht in wat concreet ruimtelijk mogelijk is, onder andere in tekst en kaartbeelden en geeft antwoord op de aan de provincie gestelde vragen in het startpakket. De tekst bevat een analyse van de opgaven, belangrijke keuzevraagstukken en een uitwerking van de maatregelen die bijdragen aan de concrete doelen en richtinggevende uitspraken. Het kaartbeeld laat een concrete ruimtelijke weergave zien van het voorstel tot en met 2030, integraal per perspectief. Voor de periode naar 2050 en verder kan de ruimtelijke uitwerking in varianten of meer op hoofdlijnen op de kaart worden geduid.

Aandachtspunten hierin zijn de knip die wordt gezet tussen de periode tot 2030 en de periode tot 2050, de indeling in perspectieven en de aansluiting bij wat de andere provincies opleveren. Daarnaast is het belangrijk dat het Rijk aangeeft dat de ontwikkelperspectieven van de NOVEX-gebieden onderdeel uitmaken van het ruimtelijk voorstel. Het Rijk wil een landsdekkend beeld creëren, dat vraagt om enige synchroniteit in wat en op welke manier wordt aangeleverd.

Uit een eerste analyse van het startpakket blijkt dat een groot deel van de aan de provincie gevraagde inzet al belegd is en wordt opgepakt in diverse projecten en programma's. Daarnaast ligt er met het verstedelijkingsconcept in Noord-Holland Zuid al een stevige basis voor het ruimtelijk voorstel. Dit zal worden aangevuld met het in Noord-Holland Noord ingezette traject. Inhoudelijk verwachten we daarom dat het werk voor een groot deel zal bestaan uit het integreren en ordenen van bestaande informatie en afspraken en het in kaart brengen van de hiaten. Een eerste inschatting is dat die hiaten zitten in de afweging tussen programma's, zoals de opgaven voor de energietransitie en de extra ruimte die nodig is voor natuur en nieuwe onderdelen zoals 'water en bodem sturend'.

**Bijlage** bij registratienummer 1995200 / 1995781

Conform het startpakket is het **ruimtelijk arrangement** een set van afspraken tussen het Rijk en de provincie. Het gaat om concrete wederkerige bestuurlijke afspraken voor de periode tot 2030 met het ruimtelijk voorstel als basis die bijdragen aan de ruimtelijke inpassing en uitvoering van de nationale opgaven. Het ruimtelijk arrangement bestaat wat betreft het Rijk uit de volgende onderdelen:

- Kaartbeelden
- Afspraken over ruimtelijk Structurerende keuzes tot en met 2030
- Uitvoeringsafspraken over inzet van instrumenten
- Afspraken over vervolgonderzoeken

Belangrijk om hierbij op te merken is dat het alleen gaat over de nationale opgaven, dat ook hier weer een knip wordt gelegd bij 2030 en dat het Rijk aangeeft dat investeringen vanuit het Rijk alleen uit de bestaande budgetten komt. Het ruimtelijk arrangement is daarnaast één van de tafels/documenten waarin afspraken tussen de provincie en het Rijk worden vastgelegd. Eén van de punten waar in de loop van dit jaar een beslissing over moet worden genomen is wat waar wordt geagendeerd.

Vanuit de provincie verwachten we in het ruimtelijk arrangement de volgende soorten afspraken op te nemen:

- Een overzicht van alle gemaakte en te maken afspraken met het Rijk die via andere tafels worden gemaakt;
- Afspraken voor onderdelen/programma's die nergens belegd zijn, zoals bijvoorbeeld Water en Bodem Sturend;
- Afspraken die volgen uit de samenhang tussen programma's. Denk hierbij aan structurerende keuzes over het wel of niet samengaan van energie-infrastructuur en natuurontwikkeling;
- Afspraken over de governance en randvoorwaarden. Zoals afspraken over het verbreden van inzet van middelen, de manier waarop we samenwerken, het vastleggen van voorwaarden in wetten en kaders;
- Afspraken over kennisontwikkeling.

Het idee is hierbij om enerzijds overzicht te creëren en anderzijds aanvullende afspraken te maken die bijdragen aan het realiseren van de afzonderlijke doelstellingen in de programma's die lopen.

### 4. Betrokken programma's en trajecten

In het startpakket noemt het rijk 22 nationale programma's waarin gewerkt wordt aan de nationale opgaven; onder die programma's vallen ook weer andere programma's. Daarnaast liggen er binnen de provincie Noord-Holland vijf NOVEX-gebieden. Eén hiervan is de NOVEX -Lelylijn waarvan het zwaartepunt in andere provincies ligt. In totaal komt het daarmee op minimaal 27 programma's

waarin voor nationale opgaven afspraken tussen het Rijk en de provincie / regio worden gemaakt. In het startpakket zijn deze onderverdeeld in drie perspectieven, waarbij de programma's Mooi Nederland en Water en Bodem Sturend als overkoepelend zijn neergezet. Binnen alle drie de perspectieven wordt gevraagd om bij de uitwerking van de opgaven rekening te houden met de inpassing in het landschap en het water- en bodemsysteem. Zoals al gezegd is het grootste deel van de aan de provincie gevraagde inzet al belegd en wordt dit opgepakt in diverse projecten en programma's, bijvoorbeeld in het PPLG of in het Programma Energietransitie.

## 5. Opzet

Omdat nog niet volledig duidelijk is wat in het werken naar het ruimtelijk voorstel en het arrangement naar voren zal komen, zullen we stapsgewijs werken naar een eindresultaat. In onze aanpak hebben we vier fasen onderscheiden.

- **Fase 1: 1 Inventarisatie / beeldvorming (januari-maart 2023) Bepalen scope ruimtelijk voorstel**

In deze fase ordenen we de informatie die er is. We brengen in kaart wat we al hebben en hoe dit zich verhoudt tot de vragen in het startpakket. We kijken hoe de verschillende programma's en trajecten samenhangen, waar overlap is en waar hiaten zijn. In Noord-Holland Noord is in drie bijeenkomsten met de partners vormgegeven aan de inventarisatie. Het resultaat hiervan is een overzicht met een eerste inschatting van de vraagstukken waar we mee aan de slag kunnen en wie we moeten betrekken.

- **Fase 2: Keuzerichtingen en inventarisatie mogelijke afspraken in concept ruimtelijk voorstel (april-augustus 2023): Wat willen we?**

Op basis van de voorgaande fase gaan we "puzzelen". Wat zijn de keuzes die nog gemaakt moeten worden? Wat hebben we nodig om die te maken? Welke redeneerlijnen zouden we hiervoor kunnen hanteren? Waar loopt het vast? En welke kennis of welke afspraken hebben we nodig om hier verder te komen? Voor Noord-Holland Noord gebeurt dit met de partners in een drietal bijeenkomsten. Voor Noord-Holland Zuid hangt af van de inventarisatiefase hoe en op welke manier we dit oppakken. In ieder geval zal er een verband worden gelegd met het NOVEX MRA-gebied en de daarin op te stellen uitvoeringagenda en regionale investeringsagenda. Uiteindelijk resulteert dit in een concept van het ruimtelijk voorstel en een eerste zicht op de afspraken die we in het arrangement willen maken.

- **Fase 3: Bespreken concept ruimtelijk voorstel (september-oktober 2023)**

De uitkomsten uit het traject in Noord-Holland Noord, het Verstedelijkingsconcept MRA en eventuele aanvullingen en de ontwikkelperspectieven van de NOVEX-gebieden in Noord-Holland Zuid landen in een concept van het ruimtelijk voorstel. Dit concept zal besproken worden met onze partners in de regio en Provinciale Staten.

**Bijlage** bij registratienummer 1995200 / 1995781

- **Fase 4: Start besprekingen ruimtelijk arrangement (november-december 2023)**

Het ruimtelijk voorstel is uiteindelijk de basis voor de afspraken die we met het Rijk gaan maken. De besprekingen met het Rijk hierover zullen starten na afronding van het ruimtelijk voorstel. Voorafgaand aan ondertekening zal het arrangement aan Provinciale Staten worden voorgelegd.

## 6. Afstemming

De vraag om een ruimtelijk voorstel te maken is door het Rijk aan de provincies gesteld. De afspraken in het ruimtelijk arrangement worden gesloten tussen de provincie en het Rijk. Het is een relevant traject omdat het de mogelijkheid biedt om de uitdagingen en ambities uit de provincie en regio voor het voetlicht te brengen. We gaan hier daarom graag op in, maar niet zonder hierover in gesprek te gaan met onze partners in de regio en hun kennis te gebruiken. Bij het uitwerken zijn het huidige provinciale beleid en het door alle raden, Staten, kabinet en het waterschapsbestuur onderschreven Verstedelijkingsconcept MRA de kaders waar we vanuit gaan. Onderstaand is aangegeven hoe we de afstemming met onze verschillende partners zien.

### Met andere programma's en de NOVEX-trajecten

Zoals in voorgaand hoofdstuk is aangegeven lopen er veel programma's en trajecten die alle een eigen tijdpad hebben. Voor wat betreft de ruimtelijke impact zullen deze trajecten een plek vinden in het ruimtelijk voorstel. Afstemming tussen deze trajecten vindt met name plaats op ambtelijk niveau. We houden de planning van alle trajecten goed in de gaten en zorgen dat er lijn komt in de afstemming.

### Met gemeenten en waterschappen

Voor Noord-Holland Zuid willen we de afstemming laten verlopen via de bestaande structuren van de MRA in het platform Ruimte. Hier zijn de gemeenten en waterschappen vertegenwoordigd per deelregio. In Noord-Holland Noord is ons voorstel de afstemming te laten verlopen via het Integraal Bestuurlijk Afstemmingsoverleg (IBAO). Daarnaast is voor het maken van het ontwikkelperspectief een structuur opgezet voor afstemming met de regio. De inzet voor de twee bestuurlijke afstemmingsmomenten met het Rijk op 15 juni in het BO Leefomgeving en in het najaar in het BO MIRT zullen ook via deze kanalen verlopen.

Mocht in de loop van het traject blijken dat hier meer op nodig is, dan wordt dat ingepast.

**Bijlage** bij registratienummer 1995200 / 1995781

**Met het Rijk**

Met het Rijk is afgesproken de afstemming op directeurenniveau te laten verlopen via drie ijkmomenten. Het eerste ijkmoment is gepland begin maart, het tweede voorafgaand aan het BO Leefomgeving dat in juni is gepland. Het derde ijkmoment zal na de zomer zijn. Bestuurlijke afstemming tussen het Rijk en de provincie loopt via het BO Leefomgeving op 15 juni en waarschijnlijk het BO MIRT in het najaar. Tijdens het BO Leefomgeving zal met name de stand van zaken in het proces van het op te stellen ruimtelijk voorstel en een eerste beeld van inhoudelijke speerpunten worden besproken.

**Consultatie PS**

Het concept voorstel zal in september worden toegelicht aan PS. Daarna worden de gesprekken gestart met het Rijk om te komen tot de afspraken in het ruimtelijk arrangement. Deze worden voorgelegd aan PS.

Provincie
Noord-Holland

**Bijlage** bij registratienummer 1995200 / 1995781

## 7. Planning

De hiervoor beschreven aanpak komt uiteindelijk uit op de volgende planning.

| Maand | Ruimtelijk Voorstel als geheel en ontwikkelperspectief NHN | Betrekken GS | Consultatie PS | Partners NHN | Partners MRA | Rijk |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Januari – Maart | Fase 1: Inventarisatie | Vaststellen brieven aan Rijk, PS en partners | Informeren per brief plan van aanpak | Drie bijeenkomsten met alle partners | Informeren via platform Ruimte | 1e IJkmoment heeft plaatsgevonden op 9 maart jl.. Directeurenoverleg om scope ruimtelijk voorstel te bespreken |
| April - Augustus | Fase 2: Keuzerichtingen en inventarisatie mogelijke afspraken in concept ruimtelijk voorstel | Informeren GS over stand van zaken in aanloop naar BO leefomgeving.<br><br>Richtinggevende consultatie GS via themaberaad juli 2023. | | Organiseren drie bijeenkomsten ikv ontwikkelperspectief plus reguliere afstemming via IBAO. In aanloop naar BO Leefomgeving afstemmen inzet.<br><br>Mogelijk apart overleg waterschappen. | Bespreken stand van zaken via AO, DO en BO platform Ruimte MRA. Afstemmen input agenda BO leefomgeving via daarvoor georganiseerde overleggen MRA. | Midden mei directeurenoverleg als voorbereiding op het BO Leefomgeving 15 juni.<br><br>Bestuurlijk tijdens BO Leefomgeving 15 juni. |
| September Oktober | Fase 3: Bespreken concept ruimtelijk voorstel | Richtinggevende consultatie GS via themaberaad september 2023. | Bespreken concept ruimtelijk voorstel. | Bespreken concept ruimtelijk voorstel via IBAO.<br><br>Mogelijk apart overleg waterschappen. | Bespreken concept ruimtelijk voorstel via platform Ruimte MRA. | Begin september directeurenoverleg 3e IJkmoment. Bespreken concept ruimtelijk voorstel. |
| November December | Fase 4: Start besprekingen ruimtelijk arrangement | Besluitvorming GS ruimtelijk arrangement en voorbereiding BO MIRT. | Voorleggen ruimtelijk arrangement. | Voorbereiding inzet BO MIRT november 2023. | Voorbereiden inzet BO MIRT november 2023. | Bestuurlijke afstemming BO MIRT november 2023 |

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12908 |
| **Extern Zaak ID** | 2041777 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.k |
| **Titel** | Ruimte: Aanwijzing stimuleringsgebied Zon Hoofdweg te Haarlemmermeer (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

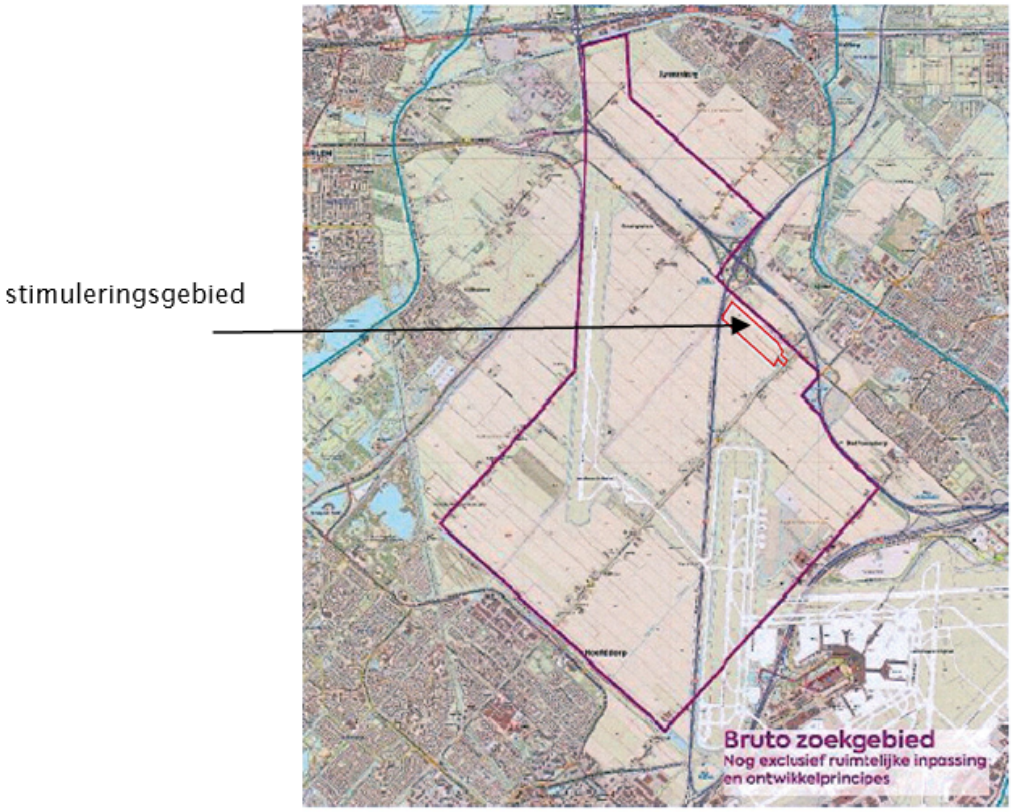
| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Het college van B&W van Haarlemmermeer heeft Gedeputeerde Staten verzocht om de procedure te starten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied zonne-energie aan de Hoofdweg ten noorden van Hoofddorp. Na het doorlopen van deze procedure hebben Gedeputeerde Staten besloten om dit stimuleringsgebied aan te wijzen, het als werkingsgebied van artikel 6.4 van bijlage 11 bij de OVNH2022 toe te voegen en het samen met de stukken van de Wijzigingwerkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II in ontwerp ter inzage te leggen.

Bijlage 2 Locatie stimuleringsgebied

Stimuleringsgebied zonne-energie TPSolar Hoofdweg




afbeelding 6. Zoekgebied grootschalige opwekking met zonnepanelen
bron: gemeente Haarlemmermeer

# Ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II

## Onderdeel A: Werkingsgebieden

Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken zijn twee viewers beschikbaar.

1) Een viewer die inzicht geeft in de gewijzigde begrenzing van het werkingsgebied per wijzigingsnummer: https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=d695b568a939481fbcc87f7dd9b7af4e
2) Een viewer die een totaaloverzicht biedt van de gewijzigde begrenzingen per werkingsgebied naar aanleiding van dit besluit: https://noord-holland.tercera-go.nl/MapViewer/Default.aspx?id=NLIMRO9927WBOVNH2E2023-ON01

Deze viewers moeten bekeken worden in samenhang met onderstaande tabel.

### Leeswijzer tabel en viewer wijziging werkingsgebieden

- Het nummer van de voorgestelde wijziging waarmee de locatie in de viewer ook terug te vinden is;
- De locatie en het werkingsgebied waar het om gaat;
- Het voorstel (ontgrenzen, begrenzen of beiden) en de toelichting bij het voorstel;
- Of er sprake is van een wijziging in de beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of de beschrijving van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL);
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| 001.2.2023 | Oosterblokker 59a en 67, Oosterblokker. Gem. Drechterland | Landelijk gebied, BPL, grondbewerk en permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Drechterland. De locatie heeft conform het geldende bestemmingsplan een bedrijfsbestemming. Tot voor kort was op deze locatie aannemersbedrijf Konst gevestigd. De bedrijfsactiviteiten zijn beëindigd en de locatie is vrijgekomen voor een herontwikkeling. Gedacht wordt aan een kleinschalig woningbouwplan met diverse categorieën woningen. Nu blijkt dat de contouren van het Landelijk Gebied/BPL dwars over het perceel en de bestaande bedrijfsbebouwing lopen. De gebouwen staan er al tientallen jaren en het zou dan ook meer dan logisch zijn geweest dat de grens van LG/BPL langs de kadastrale grens van het perceel zou lopen net zoals is gedaan bij de naastliggende bebouwing aan de westzijde (sportaccommodatie de Koedshal). We gaan ervan uit dat de grens zoals die er nu ligt, een vergissing is en dat de grens in meer zuidelijke richting kan worden verplaatst, zodat de locatie binnen BSG komt te liggen. De inrichting van en bebouwing op het perceel zou deze correctie rechtvaardigen. | Wijzigen | Hier is sprake van een onjuiste begrenzing van het Bijzonder Provinciaal Landschap en het Landelijk Gebied. Wij passen de begrenzing aan. | Nee | Nee |
| 002.2.2023 | De Brink 29, 1399 GX te Muiderberg (gemeente Gooise Meren) | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Dit betreft een voorstel van een particulier. Al kijkend op de website ruimtelijkeplannen.nl kwam ik Het ontwerpbesluit – wijziging werkingsgebieden OV NH (ronde 2022-II) tegen. Daaruit blijk dat ons perceel reeds in 2020 is | Niet wijzigen | Het werkingsgebied Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) betreft grotere landschappelijke eenheden met bijzondere kwaliteiten.<br>Het gebied waar uw perceel | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | | | aangewezen als BPL. De reden hiervoor is mij een raadsel. Het betreft een perceel met daarop een woonhuis in privébezit. Opvallend is ook dat deze aanwijzingen alleen voor ons perceel gelden en niet voor de andere percelen gelegen aan dezelfde straat (De Brink) te Muiderberg. Kunt u mij daarvoor een verklaring geven? Overigens is het perceel naast BPL ook aangewezen als:<br>- agrarische bedrijven<br>- grondbewerken bollenteelt uitgesloten<br>- landelijk gebied<br>Het wekt sterk de indruk dat e.e.a. een vergissing betreft. Voorheen had het perceel een maatschappelijke bestemming en is het hierdoor te verklaren. Neemt niet weg dat wij u vriendelijk willen verzoeken e.e.a. per direct te corrigeren. Dit verzoek geldt voor alle bovengenoemde aanwijzingen. | | onderdeel van uit maakt, is een groter aaneengesloten gebied van BPL en Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het perceel vormt de overgang tussen het bebouwingslint aan de Brink (niet in Landelijk Gebied (LG) gelegen en aansluitend op de stedelijke bebouwing van Muiderberg) en het aangrenzende bosgebied (wel LG en begrensd als NNN/BPL). Vanwege de betekenis van het bebosde perceel voor het BPL en NNN als overgang tussen Muiderberg en het NNN/ BPL, is dit perceel door ons als BPL begrensd. Daarin is uw perceel niet uniek. Binnen LG/BPL zijn meerdere percelen met een woonbestemming gelegen die onderdeel uitmaken van het betreffende landschap of gelegen zijn in een overgangszones tussen stad en landschap/natuur.<br><br>Bij de begrenzing van het BPL langs het stedelijk gebied worden de criteria voor het begrenzen van het werkingsgebied Landelijk Gebied (LG) aangehouden. De kaart van de werkingsgebieden BPL en LG, inclusief de criteria, hebben Provinciale Staten | | |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | | | | | op 22 oktober 2020 vastgesteld. De belanghebbenden hebben destijds, bij de terinzagelegging van het ontwerpbesluit, de mogelijkheid gehad om vóór de vaststelling te reageren. Voor deze locatie is er geen zienswijze bij ons ingediend. Het is aan de gemeente om de provinciale regels door te laten werken in hun bestemmingplannen. U heeft aangegeven dat er een omgevingsvergunning voor een woonfunctie is verleend en verzoekt om die reden tot wijziging van het LG ter plekke. De door de gemeente verleende omgevingsvergunning is voor ons geen aanleiding om het werkingsgebied LG voor deze locatie te wijzigen. Het feit dat op een locatie sprake is van een woonbestemming betekent niet dat deze locatie niet in het werkingsgebied LG kan liggen. Een woonfunctie is dan ook toegestaan in het werkingsgebied LG. Er gelden echter wel een aantal aanvullende regels voor een woonfunctie in het LG. | | |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| 003.2.2023 | Woningbouw locatie De Scheg-Oost' en J.C, van Hattumweg 3 | Landelijk gebied, grondbewerken permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'De Scheg Oost' (NL.IMRO.0362.21C-VG01) is op 1 juni 2022 onherroepelijk geworden. Het voorstel is daarom om de locatie te ontgrenzen van 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. Tevens het verzoek om de aangrenzende woonkavel J.C. van Hattumweg 3 te ontgrenzen. | Wijzigen | Het bestemmingsplan is onherroepelijk vastgesteld. Het gebied betreft een grootschalige woningbouwontwikkeling aansluitend aan de bestaande standsrand van Amstelveen. Wij ontgrenzen deze locatie van de kaartlagen zoals voorgesteld, waarbij wij de grenzen van het bestemmingsplan De Scheg Oost aanhouden. | Nee | Nee |
| 004.2.2023 | Bedrijventerrein Amstelveen Zuid | Landelijk gebied, glastuinbouwconcentratiegebied, grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'BTAZ' (NL.IMRO.0362.21B-VG02) is op 8 februari 2023 (uitspraak RvS) onherroepelijk geworden. De locatie kan worden ontgrensd van 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. | Wijzigen | Het betreft hier een onherroepelijk vastgesteld bestemmingsplan (met een stedelijke functie). Ter plaatse waar de N201 aansluit/grenst aan BTAZ wordt de weg hier ook uit het landelijk gebied gehaald, samen met het restperceel dat is ingeklemd tussen stedelijk weefsel. | Nee | Nee |
| 005.2.2023 | Uithoornlijn | Landelijk gebied, agrarische bedrijven, grondbewerk | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'Uithoornlijn' (NL.IMRO.0362.PP03-VG01) is op 12 juni 2019 onherroepelijk geworden. De locatie grenst aan BTAZ. De locatie kan worden ontgrensd van | Deels wijzigen | Wij ontgrenzen de delen waarvoor het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld.  Wat betreft het tussenstuk: de huidige werkingsgebieden belemmeren de | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | ing voor permanente bollenteelt uitgesloten | | 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. Het werkingsgebied 'Glastuinbouw' sluit niet naadloos aan op de Uithoornlijn, er is een kleine overlap. Verzocht wordt dit te ontgrenzen. | | uitvoering van bestemmingsplannen met een verkeersbestemming niet. Het gebied is MRA-LG met links glastuinbouwconcentratiegebied en rechts agrarische bedrijven. Dit blijft een aaneengesloten gebied. Het sluit niet al aan op het stedelijk gebied. | | |
| 006.2.2023 | Opstelterrein Amstelveen | Landelijk gebied, agrarische bedrijven, grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Aangrenzend aan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) (noordzijde) ligt het opstelterrein, deze grenst aan de westzijde van woningbouw-ontwikkeling De Scheg Oost. Het bestemmingsplan (NL.IMRO.0362.11K-VG01) is op 15 juni 2016 onherroepelijk geworden. Verzocht wordt deze locatie te ontgrenzen van de genoemde werkingsgebieden. Indien het tramtrace gezien wordt als infrastructuur in landelijk gebied, wordt voorgesteld om de delen die direct grenzen aan BTAZ en De Scheg Oost te ontgrenzen. | Deels wijzigen | Wij ontgrenzen de delen waarvoor het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld. Wat betreft het tussenstuk: de huidige werkingsgebieden belemmeren de uitvoering van bestemmingsplannen met een verkeersbestemming niet. Het gebied is MRA-LG met links glastuinbouwconcentratiegebied en rechts agrarische bedrijven. Dit blijft een aaneengesloten gebied. Het sluit niet al aan op het stedelijk gebied. | Nee | Nee |
| 007.2.2023 | Sint Maartensweg en Sint Maartensbrug | Landelijk gebied | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Schagen. Het voorstel is om de ontwikkellocatie in Sint Maartensbrug te ontgrenzen van het landelijk gebied. | Niet wijzigen | Wij passen het werkingsgebied LG aan nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld. | Nee | Nee |
| 008.2.2023 | Nieuwe Dijk 33, Medemblik | Glastuinbouwconcentratiegebied, | Ontgrenzen: glastuinbou | Het betreft een voorstel van de gemeente Medemblik. Nieuwe Dijk 33 is een kavel van 1 hectare van een voormalig agrarisch bedrijf. Deze | Wijzigen | Wij gaan mee in het voorstel om dit gebied te ontgrenzen van 'glastuinconcentratiegebied' en te | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | agrarische bedrijven | wconcentratiegebied. Begrenzen: agrarische bedrijven | locatie is nu in beeld als locatie voor een innovatief bedrijf in de glastuinbouw (Green Simplicity)□. Wij zien een glastuinbouwinnovatiebedrijf als een agrarisch aanverwant bedrijf wat passend is in dit gebied□. Het bedrijf moet over een kas beschikken, waardoor het niet past op een bedrijventerrein□. Naast en tegenover dit perceel zijn glastuinbouwbedrijven gevestigd□. De strijdigheid zit hem in het feit dat deze locatie is gelegen in ons glastuinbouwconcentratiegebied Het Grootslag□. In de Omgevingsverordening heeft dat gebied ook het werkingsgebied ‘glastuinbouwconcentratiegebied’□. Binnen dit gebied zijn alleen glastuinbouwbedrijven toegestaan□. Er zijn wel aanverwante functies toegestaan, maar dan ondergeschikt□. Green Simplicity is echter een bedrijf dat zich bezig houdt met het ontwikkelen van nieuwe teeltsystemen, in dit geval met o□.a gekleurde LED-verlichting□. In de zin van de Omgevingsverordening is het ons inziens daarom een agrarisch aanverwant bedrijf, het verleent namelijk diensten aan andere agrarische bedrijven□. Het perceel is niet (meer) te gebruiken voor grootschalige glastuinbouw, daarvoor is het perceel te klein□. Het perceel is daarom doelmatig niet meer te gebruiken voor glastuinbouw en daarmee is het werkingsgebied "glastuinbouwconcentratiegebied" voor dit | | begrenzen als 'agrarische bedrijven'. Wij kunnen ons vinden in de overwegingen. Er moet bij nieuwe ontwikkelingen rekening gehouden worden met de overige artikelen van toepassing op werkingsgebied landelijk gebied□. | | |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | | | perceel niet functioneel en te beperkend. Een wijziging naar werkingsgebied "Agrarische bedrijven" is daardoor logisch. | | | | |
| 009.2.2023 | Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 010.2.2023 | Wachterswoning, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument wachterswoning (complex Kruitmagazijn) gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De wachterswoning op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | | | | opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 011.2.2023 | Genieloods, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumente n | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument fundering van de genieloods (complex Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De genieloods op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 012.2.2023 | Grenssloot Kruitmagazijn, | CE - Provinciale | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenssloot (complex | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | Zeedijk 11, Assendelft | monumente n | | Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | monument. De grenssloot op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | | |
| 013.2.2023 | Grenspaal 04 Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumente n | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenspaal 04 (complex Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Grenspaal 04 op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | | | | opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 014.2.2023 | Grenspaal 05 Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenspaal 05 (complex Kruitmagazijn, gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Grenspaal 05 op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 015.2.2023 | Oosterhaven 22/hoek Kromhoutsteeg te Medemblik | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Bij de intekening van alle provinciale monumenten op de diverse kaarten en in het Kadaster is het provinciaal monument opslagplaats, gelegen op het adres Oosterhaven 22/hoek Kromhoutsteeg te Medemblik per abuis overgeslagen. De voorgestelde intekening is op basis van de | Wijzigen | Het betreft hier het rechtzetten van een omissie uit het verleden. Het monument is namelijk al in 1982 aangewezen als provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | | | | redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | | | | |
| 016.2.2023 | Volgerweg/Jispersloot te Middenbeemster | CE - Provinciale monumenten | Beiden | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument duiker in de Volgerweg/Jispersloot te Middenbeemster zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De duiker is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 017.2.2023 | Depot Inundatie, Haarlemmerliede | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Het provinciaal monument inundatiewerken, gelegen nabij het adres Penningsveer 5 te Haarlemmerliede, is per abuis niet opgenomen in de Omgevingsverordening. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Voorheen was dit monument opgenomen in de kaart. Om een onverklaarbare reden is deze daaruit verwijderd. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| 018.2.2023 | Depot Inundatie 2, Haarlemmerliede | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Het provinciaal monument inundatiewerken, gelegen nabij het adres Penningsveer 5 te Haarlemmerliede is per abuis niet opgenomen in de Omgevingsverordening. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Voorheen was dit monument opgenomen in de kaart. Om een onverklaarbare reden is deze daaruit verwijderd. | Nee | Nee |
| 019.2.2023 | Vijfhuizerweg ten noorden van Hoofddorp | Stimulerings gebied zonne-energie | Begrenzen | De gemeente Haarlemmermeer heeft verzocht tot het aanwijzen van dit gebied als stimuleringsgebied voor zonne-energie. | Wijzigen | Deze locatie voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied voor zonne-energie liggen binnen het door PS vastgestelde RES zoekgebied voor zon. Dit verzoek van de gemeente voldoet aan de gestelde vereisten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied. De systematiek van de OV NH2022 maakt dat stimuleringsgebieden als werkingsgebieden bij bijlage 11 artikel 6.4 van de OVNH2022 dienen te worden toegevoegd. | Nee | Nee |
| 020.2.2023 | Hoofdweg ten noorden van Hoofddorp | Stimulerings gebied | Begrenzen | De gemeente Haarlemmermeer heeft verzocht tot het aanwijzen van dit gebied als stimuleringsgebied voor zonne-energie. | Wijzigen | Deze locatie voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied voor zonne-energie liggen binnen het door PS vastgestelde RES zoekgebied voor zon. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | zonne-energie | | | | Dit verzoek van de gemeente voldoet aan de gestelde vereisten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied. De systematiek van de OV NH2022 maakt dat stimuleringsgebieden als werkingsgebieden bij bijlage 11 artikel 6.4 van de OVNH2022 dienen te worden toegevoegd. | | |

## Onderdeel B: Bijlagen

### Leeswijzer tabel wijziging bijlagen

- De naam van de bijlage en de huidige tekst van de bijlage;
- Het wijzigingsvoorstel;
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om de bijlage wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten.

**Voorstel 1:**

| **Bijlage** | Bijlage 10, Gegevens en bescheiden<br>Onderdeel D8 |
|---|---|
| Huidige tekst | D8: Sanering historische voorvallen van verontreiniging<br>Voor zover het gaat om het geven van informatie als bedoeld in artikel 4.116 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:<br>(gereserveerd) |
| Voorgestelde wijziging | *Vervalt* |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Onderdeel D7 dekt reeds wat onder D8 op ‘gereserveerd’ staat. |
| Consultatie PS | Nee |

**Voorstel 2:**

| **Bijlage** | Bijlage 11, Regels Gedeputeerde Staten<br>Artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie |
|---|---|
| Huidige tekst | a. Onverminderd artikel 6.3 kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeente, of ambtshalve, gehoord de commissie, stimuleringsgebieden zonne-energie aanwijzen waar kan worden afgeweken van het gestelde in artikel 6.2.<br>b. Het verzoek kan door Gedeputeerde Staten worden voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).<br>c. Bij de beoordeling van het verzoek kunnen Gedeputeerde Staten onder meer betrekken: |

| | |
|---|---|
| | 1. het Noord-Hollands Perspectief op de Regionale Energiestrategieën (PS, 3 februari 2020);<br>2. de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (GS, 10 april 2018);<br>3. de Kwaliteitsimpuls Zonneparken (2019);<br>4. de in het aan te wijzen gebied geldende provinciale beschermingsregimes;<br>5. de in het aan te wijzen gebied aanwezige ruimtelijk relevante belangen;<br>6. eventueel ARO advies.<br>d. De aanwijzing voor een stimuleringsgebied vervalt indien binnen drie jaar na aanwijzing van het stimuleringsgebied nog geen omgevingsplan is vastgesteld voor de realisatie van een opstelling voor zonne-energie. |
| Voorgestelde tekst | a. Onverminderd artikel 6.3 kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeente, of ambtshalve, stimuleringsgebieden zonne-energie aanwijzen waar kan worden afgeweken van het gestelde in artikel 6.2.<br>b. Het verzoek kan door Gedeputeerde Staten worden voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).<br>c. Bij de beoordeling van het verzoek kunnen Gedeputeerde Staten onder meer betrekken:<br>1. het Noord-Hollands Perspectief op de Regionale Energiestrategieën (PS, 3 februari 2020);<br>2. de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (GS, 10 april 2018);<br>3. de Kwaliteitsimpuls Zonneparken (2019);<br>4. de in het aan te wijzen gebied geldende provinciale beschermingsregimes;<br>5. de in het aan te wijzen gebied aanwezige ruimtelijk relevante belangen;<br>6. eventueel ARO advies.<br>d. De aanwijzing voor een stimuleringsgebied vervalt indien binnen drie jaar na aanwijzing van het stimuleringsgebied nog geen omgevingsplan is vastgesteld voor de realisatie van een opstelling voor zonne-energie. |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Deze wijziging is per 1 januari 2023 reeds doorgevoerd in de OV NH2020 en wordt met dit besluit ook doorgevoerd in de OV NH2022. De wijziging betreft een procedurele wijziging die de uitvoering van de RES'en ten goede komt, omdat het circa 2 maanden scheelt in de procedure voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied. |
| Consultatie PS | Nee |

**Voorstel 3:**

| | |
|---|---|
| **Bijlage** | Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen<br>Bijlage 7 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap provincie Noord-Holland<br>Bijlage 8 Kernkwaliteiten erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (UNESCO) |
| Huidige tekst | Zie de bijlagen |
| Voorgestelde wijziging | De beschrijvingen van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de beschrijvingen van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en de beschrijvingen van de UNESCO kernkwaliteiten worden opgenomen als platte tekst in de betreffende bijlagen in de OV NH2022. Deze blijven tevens beschikbaar als PDF in de volgende viewer: https://geoapps.noord-holland.nl/app/nnn_bpl |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Het betreft een technische wijziging die noodzakelijk is i.v.m. het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). |
| Consultatie PS | Nee |

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

J.J. Verwindt

BEL/RO

Telefoonnummer +31235144039

verwindtj@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

21 JUNI 2023

**Kenmerk**

2041777/2043276

**Uw kenmerk**

**Betreft: besluit tot aanwijzen stimuleringsgebied zon Hoofdweg**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons ontwerpbesluit tot het aanwijzen van een stimuleringsgebied voor zon aan de Hoofdweg ten noorden van Hoofddorp in de gemeente Haarlemmermeer.

Het gemeentebestuur van Haarlemmermeer heeft ons, conform artikel 2.24 uit de Omgevingsregeling NH2020, verzocht tot het aanwijzen van een stimuleringsgebied zon aan de Hoofdweg. Wij hebben besloten om een hiervoor ontwerpbesluit ter inzage te leggen.

Voornoemde locatie ligt binnen een zoekgebied zonne-energie uit de Regionale Energiestrategieën (RES'en). Deze zoekgebieden zijn reeds door uw Staten vastgesteld. Bij de vaststelling van de Omgevingsverordening NH2022 is besloten tot een procedurele en beleid neutrale wijziging ten opzichte van de Omgevingsverordening NH2020 in die zin dat wij voor locaties die liggen binnen reeds vastgestelde RES zoekgebieden een stimuleringsgebied zonne-energie kunnen aanwijzen zonder u daar per stimuleringsgebied over te horen. Dit versnelt de doorlooptijd van de besluitvorming hetgeen de uitvoering van de RES'en ten goede komt.

De aanwijzingen van stimuleringsgebieden zijn door ons tot nu toe vormgegeven als wijzigingen van bijlage 2 van de Omgevingsregeling NH2020. Echter, aangezien op 1 januari 2024 de Omgevingswet en daarmee de Omgevingsverordening Noord - Holland 2022 (OV NH2022) in werking treedt, wordt de Omgevingsregeling NH2020 niet meer gewijzigd. Daarom voegen wij dit ontwerpbesluit nu toe aan de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II.

Wij hebben u over deze wijzigingsronde per brief met kenmerk 2032095/2032486 geïnformeerd. De ontwerp wijziging in het werkingsgebied stimuleringsgebied voor zonne-energie wordt als onderdeel van deze wijzigingsronde vanaf 22 juni ter inzage gelegd en zal vanaf dat moment in die ronde meelopen (zie ook het overzicht van wijzigingen, inclusief deze nieuwe wijziging, in bijlage 2). Uw staten worden derhalve over het vervolg van dit ontwerpbesluit geïnformeerd

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

als onderdeel van het besluitvormingstraject Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II (zie bijlage 2).

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

bijlage(n):

1. kaartje met de ligging van de stimuleringsgebieden zon aan de Hoofdweg ten noorden van Hoofddorp;
2. Ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II (zie nummer 020.2.2023).

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12906 |
| **Extern Zaak ID** | 2040555 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.I |
| **Titel** | Ruimte: Aanwijzing stimuleringsgebied Zon Vijfhuizerweg te Hoofddorp (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

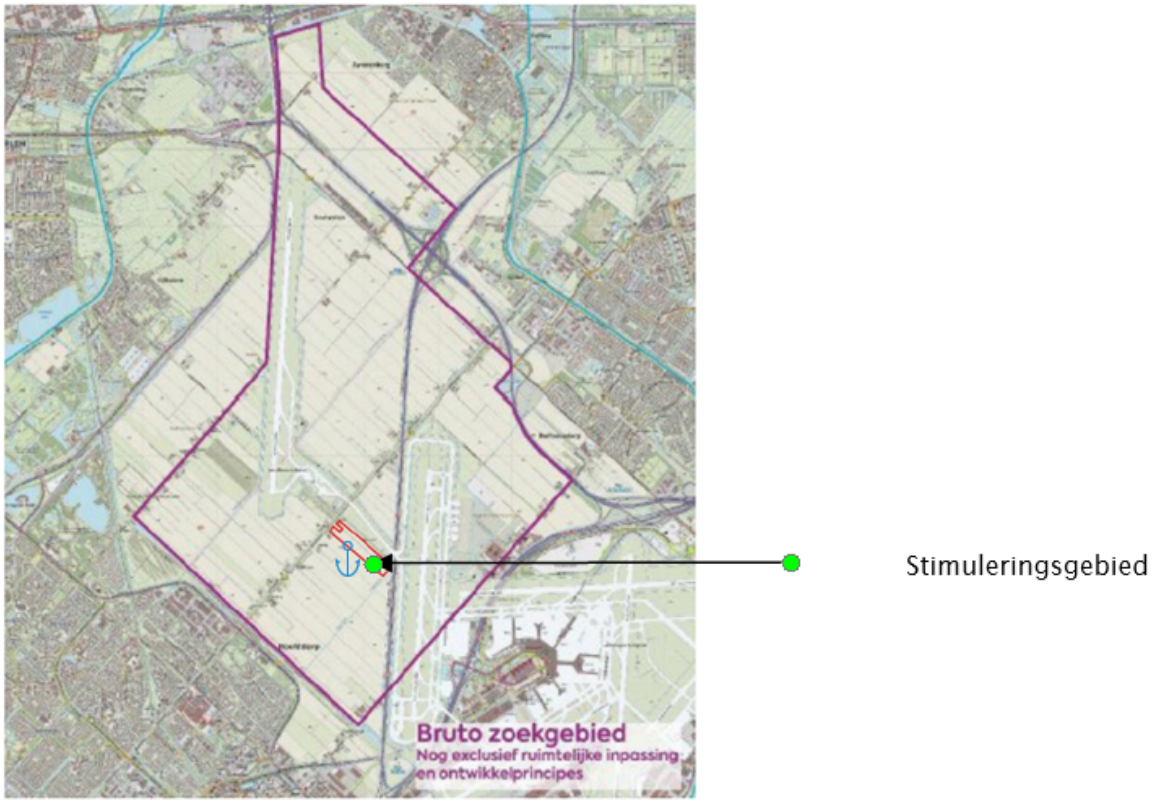
**Toelichting**

Het college van B&W van Haarlemmermeer heeft Gedeputeerde Staten verzocht om de procedure te starten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied zonne-energie aan de Vijfhuizerweg ten noorden van Hoofddorp. Gedeputeerde Staten hebben kennis genomen van dit verzoek en besloten om dit stimuleringsgebied als werkingsgebied van artikel 6.4 van bijlage 11 bij de OVNH2022 toe te voegen en het samen met de stukken van de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II in ontwerp ter inzage te leggen.

**Bijlage 2** bij GS nota 2040555/2043406

Locatie Stimuleringsgebied zon:

Stimuleringsgebied zonne-energie TPSolar Vijfhuizerweg




UITSNEDE KAART ZONNECARRÉ GEMEENTE HAARLEMMERMEER MET DE PLANLOCATIE IN HET ROOD. BRON: GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

# Ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II

## Onderdeel A: Werkingsgebieden

Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken zijn twee viewers beschikbaar.

1) Een viewer die inzicht geeft in de gewijzigde begrenzing van het werkingsgebied per wijzigingsnummer: https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=d695b568a939481fbcc87f7dd9b7af4e
2) Een viewer die een totaaloverzicht biedt van de gewijzigde begrenzingen per werkingsgebied naar aanleiding van dit besluit: https://noord-holland.tercera-go.nl/MapViewer/Default.aspx?id=NLIMRO9927WBOVNH2E2023-ON01

Deze viewers moeten bekeken worden in samenhang met onderstaande tabel.

### Leeswijzer tabel en viewer wijziging werkingsgebieden

- Het nummer van de voorgestelde wijziging waarmee de locatie in de viewer ook terug te vinden is;
- De locatie en het werkingsgebied waar het om gaat;
- Het voorstel (ontgrenzen, begrenzen of beiden) en de toelichting bij het voorstel;
- Of er sprake is van een wijziging in de beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of de beschrijving van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL);
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| 001.2.2023 | Oosterblokker 59a en 67, Oosterblokker. Gem. Drechterland | Landelijk gebied, BPL, grondbewerk en permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Drechterland. De locatie heeft conform het geldende bestemmingsplan een bedrijfsbestemming. Tot voor kort was op deze locatie aannemersbedrijf Konst gevestigd. De bedrijfsactiviteiten zijn beëindigd en de locatie is vrijgekomen voor een herontwikkeling. Gedacht wordt aan een kleinschalig woningbouwplan met diverse categorieën woningen. Nu blijkt dat de contouren van het Landelijk Gebied/BPL dwars over het perceel en de bestaande bedrijfsbebouwing lopen. De gebouwen staan er al tientallen jaren en het zou dan ook meer dan logisch zijn geweest dat de grens van LG/BPL langs de kadastrale grens van het perceel zou lopen net zoals is gedaan bij de naastliggende bebouwing aan de westzijde (sportaccommodatie de Koedshal). We gaan ervan uit dat de grens zoals die er nu ligt, een vergissing is en dat de grens in meer zuidelijke richting kan worden verplaatst, zodat de locatie binnen BSG komt te liggen. De inrichting van en bebouwing op het perceel zou deze correctie rechtvaardigen. | Wijzigen | Hier is sprake van een onjuiste begrenzing van het Bijzonder Provinciaal Landschap en het Landelijk Gebied. Wij passen de begrenzing aan. | Nee | Nee |
| 002.2.2023 | De Brink 29, 1399 GX te Muiderberg (gemeente Gooise Meren) | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Dit betreft een voorstel van een particulier. Al kijkend op de website ruimtelijkeplannen.nl kwam ik Het ontwerpbesluit – wijziging werkingsgebieden OV NH (ronde 2022-II) tegen. Daaruit blijk dat ons perceel reeds in 2020 is | Niet wijzigen | Het werkingsgebied Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) betreft grotere landschappelijke eenheden met bijzondere kwaliteiten.<br>Het gebied waar uw perceel | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | | | aangewezen als BPL. De reden hiervoor is mij een raadsel. Het betreft een perceel met daarop een woonhuis in privébezit. Opvallend is ook dat deze aanwijzingen alleen voor ons perceel gelden en niet voor de andere percelen gelegen aan dezelfde straat (De Brink) te Muiderberg. Kunt u mij daarvoor een verklaring geven? Overigens is het perceel naast BPL ook aangewezen als:<br>- agrarische bedrijven<br>- grondbewerken bollenteelt uitgesloten<br>- landelijk gebied<br>Het wekt sterk de indruk dat e.e.a. een vergissing betreft. Voorheen had het perceel een maatschappelijke bestemming en is het hierdoor te verklaren. Neemt niet weg dat wij u vriendelijk willen verzoeken e.e.a. per direct te corrigeren. Dit verzoek geldt voor alle bovengenoemde aanwijzingen. | | onderdeel van uit maakt, is een groter aaneengesloten gebied van BPL en Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het perceel vormt de overgang tussen het bebouwingslint aan de Brink (niet in Landelijk Gebied (LG) gelegen en aansluitend op de stedelijke bebouwing van Muiderberg) en het aangrenzende bosgebied (wel LG en begrensd als NNN/BPL). Vanwege de betekenis van het bebosde perceel voor het BPL en NNN als overgang tussen Muiderberg en het NNN/ BPL, is dit perceel door ons als BPL begrensd. Daarin is uw perceel niet uniek. Binnen LG/BPL zijn meerdere percelen met een woonbestemming gelegen die onderdeel uitmaken van het betreffende landschap of gelegen zijn in een overgangszones tussen stad en landschap/natuur.<br><br>Bij de begrenzing van het BPL langs het stedelijk gebied worden de criteria voor het begrenzen van het werkingsgebied Landelijk Gebied (LG) aangehouden. De kaart van de werkingsgebieden BPL en LG, inclusief de criteria, hebben Provinciale Staten | | |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | | | | | op 22 oktober 2020 vastgesteld. De belanghebbenden hebben destijds, bij de terinzagelegging van het ontwerpbesluit, de mogelijkheid gehad om vóór de vaststelling te reageren. Voor deze locatie is er geen zienswijze bij ons ingediend. Het is aan de gemeente om de provinciale regels door te laten werken in hun bestemmingplannen. U heeft aangegeven dat er een omgevingsvergunning voor een woonfunctie is verleend en verzoekt om die reden tot wijziging van het LG ter plekke. De door de gemeente verleende omgevingsvergunning is voor ons geen aanleiding om het werkingsgebied LG voor deze locatie te wijzigen. Het feit dat op een locatie sprake is van een woonbestemming betekent niet dat deze locatie niet in het werkingsgebied LG kan liggen. Een woonfunctie is dan ook toegestaan in het werkingsgebied LG. Er gelden echter wel een aantal aanvullende regels voor een woonfunctie in het LG. | | |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| 003.2.2023 | Woningbouw locatie De Scheg-Oost' en J.C, van Hattumweg 3 | Landelijk gebied, grondbewerken permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'De Scheg Oost' (NL.IMRO.0362.21C-VG01) is op 1 juni 2022 onherroepelijk geworden. Het voorstel is daarom om de locatie te ontgrenzen van 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. Tevens het verzoek om de aangrenzende woonkavel J.C. van Hattumweg 3 te ontgrenzen. | Wijzigen | Het bestemmingsplan is onherroepelijk vastgesteld. Het gebied betreft een grootschalige woningbouwontwikkeling aansluitend aan de bestaande standsrand van Amstelveen. Wij ontgrenzen deze locatie van de kaartlagen zoals voorgesteld, waarbij wij de grenzen van het bestemmingsplan De Scheg Oost aanhouden. | Nee | Nee |
| 004.2.2023 | Bedrijventerrein Amstelveen Zuid | Landelijk gebied, glastuinbouwconcentratiegebied, grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'BTAZ' (NL.IMRO.0362.21B-VG02) is op 8 februari 2023 (uitspraak RvS) onherroepelijk geworden. De locatie kan worden ontgrensd van 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. | Wijzigen | Het betreft hier een onherroepelijk vastgesteld bestemmingsplan (met een stedelijke functie). Ter plaatse waar de N201 aansluit/grenst aan BTAZ wordt de weg hier ook uit het landelijk gebied gehaald, samen met het restperceel dat is ingeklemd tussen stedelijk weefsel. | Nee | Nee |
| 005.2.2023 | Uithoornlijn | Landelijk gebied, agrarische bedrijven, grondbewerk | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'Uithoornlijn' (NL.IMRO.0362.PP03-VG01) is op 12 juni 2019 onherroepelijk geworden. De locatie grenst aan BTAZ. De locatie kan worden ontgrensd van | Deels wijzigen | Wij ontgrenzen de delen waarvoor het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld.  Wat betreft het tussenstuk: de huidige werkingsgebieden belemmeren de | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | ing voor permanente bollenteelt uitgesloten | | 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. Het werkingsgebied 'Glastuinbouw' sluit niet naadloos aan op de Uithoornlijn, er is een kleine overlap. Verzocht wordt dit te ontgrenzen. | | uitvoering van bestemmingsplannen met een verkeersbestemming niet. Het gebied is MRA-LG met links glastuinbouwconcentratiegebied en rechts agrarische bedrijven. Dit blijft een aaneengesloten gebied. Het sluit niet al aan op het stedelijk gebied. | | |
| 006.2.2023 | Opstelterrein Amstelveen | Landelijk gebied, agrarische bedrijven, grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Aangrenzend aan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) (noordzijde) ligt het opstelterrein, deze grenst aan de westzijde van woningbouw-ontwikkeling De Scheg Oost. Het bestemmingsplan (NL.IMRO.0362.11K-VG01) is op 15 juni 2016 onherroepelijk geworden. Verzocht wordt deze locatie te ontgrenzen van de genoemde werkingsgebieden. Indien het tramtrace gezien wordt als infrastructuur in landelijk gebied, wordt voorgesteld om de delen die direct grenzen aan BTAZ en De Scheg Oost te ontgrenzen. | Deels wijzigen | Wij ontgrenzen de delen waarvoor het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld. Wat betreft het tussenstuk: de huidige werkingsgebieden belemmeren de uitvoering van bestemmingsplannen met een verkeersbestemming niet. Het gebied is MRA-LG met links glastuinbouwconcentratiegebied en rechts agrarische bedrijven. Dit blijft een aaneengesloten gebied. Het sluit niet al aan op het stedelijk gebied. | Nee | Nee |
| 007.2.2023 | Sint Maartensweg en Sint Maartensbrug | Landelijk gebied | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Schagen. Het voorstel is om de ontwikkellocatie in Sint Maartensbrug te ontgrenzen van het landelijk gebied. | Niet wijzigen | Wij passen het werkingsgebied LG aan nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld. | Nee | Nee |
| 008.2.2023 | Nieuwe Dijk 33, Medemblik | Glastuinbouwconcentratiegebied, | Ontgrenzen: glastuinbou | Het betreft een voorstel van de gemeente Medemblik. Nieuwe Dijk 33 is een kavel van 1 hectare van een voormalig agrarisch bedrijf. Deze | Wijzigen | Wij gaan mee in het voorstel om dit gebied te ontgrenzen van 'glastuinconcentratiegebied' en te | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | agrarische bedrijven | wconcentratiegebied. Begrenzen: agrarische bedrijven | locatie is nu in beeld als locatie voor een innovatief bedrijf in de glastuinbouw (Green Simplicity)□. Wij zien een glastuinbouwinnovatiebedrijf als een agrarisch aanverwant bedrijf wat passend is in dit gebied□. Het bedrijf moet over een kas beschikken, waardoor het niet past op een bedrijventerrein□. Naast en tegenover dit perceel zijn glastuinbouwbedrijven gevestigd□. De strijdigheid zit hem in het feit dat deze locatie is gelegen in ons glastuinbouwconcentratiegebied Het Grootslag□. In de Omgevingsverordening heeft dat gebied ook het werkingsgebied ‘glastuinbouwconcentratiegebied’□. Binnen dit gebied zijn alleen glastuinbouwbedrijven toegestaan□. Er zijn wel aanverwante functies toegestaan, maar dan ondergeschikt□. Green Simplicity is echter een bedrijf dat zich bezig houdt met het ontwikkelen van nieuwe teeltsystemen, in dit geval met o□.a gekleurde LED-verlichting□. In de zin van de Omgevingsverordening is het ons inziens daarom een agrarisch aanverwant bedrijf, het verleent namelijk diensten aan andere agrarische bedrijven□. Het perceel is niet (meer) te gebruiken voor grootschalige glastuinbouw, daarvoor is het perceel te klein□. Het perceel is daarom doelmatig niet meer te gebruiken voor glastuinbouw en daarmee is het werkingsgebied "glastuinbouwconcentratiegebied" voor dit | | begrenzen als 'agrarische bedrijven'. Wij kunnen ons vinden in de overwegingen. Er moet bij nieuwe ontwikkelingen rekening gehouden worden met de overige artikelen van toepassing op werkingsgebied landelijk gebied□. | | |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | | | perceel niet functioneel en te beperkend. Een wijziging naar werkingsgebied "Agrarische bedrijven" is daardoor logisch. | | | | |
| 009.2.2023 | Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 010.2.2023 | Wachterswoning, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument wachterswoning (complex Kruitmagazijn) gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De wachterswoning op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | | | | opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 011.2.2023 | Genieloods, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumente n | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument fundering van de genieloods (complex Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De genieloods op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 012.2.2023 | Grenssloot Kruitmagazijn, | CE - Provinciale | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenssloot (complex | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | Zeedijk 11, Assendelft | monumente n | | Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | monument. De grenssloot op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | | |
| 013.2.2023 | Grenspaal 04 Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumente n | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenspaal 04 (complex Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Grenspaal 04 op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | | | | opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 014.2.2023 | Grenspaal 05 Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenspaal 05 (complex Kruitmagazijn, gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Grenspaal 05 op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 015.2.2023 | Oosterhaven 22/hoek Kromhoutsteeg te Medemblik | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Bij de intekening van alle provinciale monumenten op de diverse kaarten en in het Kadaster is het provinciaal monument opslagplaats, gelegen op het adres Oosterhaven 22/hoek Kromhoutsteeg te Medemblik per abuis overgeslagen. De voorgestelde intekening is op basis van de | Wijzigen | Het betreft hier het rechtzetten van een omissie uit het verleden. Het monument is namelijk al in 1982 aangewezen als provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | | | | redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | | | | |
| 016.2.2023 | Volgerweg/Jispersloot te Middenbeemster | CE - Provinciale monumenten | Beiden | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument duiker in de Volgerweg/Jispersloot te Middenbeemster zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De duiker is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 017.2.2023 | Depot Inundatie, Haarlemmerliede | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Het provinciaal monument inundatiewerken, gelegen nabij het adres Penningsveer 5 te Haarlemmerliede, is per abuis niet opgenomen in de Omgevingsverordening. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Voorheen was dit monument opgenomen in de kaart. Om een onverklaarbare reden is deze daaruit verwijderd. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| 018.2.2023 | Depot Inundatie 2, Haarlemmerliede | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Het provinciaal monument inundatiewerken, gelegen nabij het adres Penningsveer 5 te Haarlemmerliede is per abuis niet opgenomen in de Omgevingsverordening. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Voorheen was dit monument opgenomen in de kaart. Om een onverklaarbare reden is deze daaruit verwijderd. | Nee | Nee |
| 019.2.2023 | Vijfhuizerweg ten noorden van Hoofddorp | Stimulerings gebied zonne-energie | Begrenzen | De gemeente Haarlemmermeer heeft verzocht tot het aanwijzen van dit gebied als stimuleringsgebied voor zonne-energie. | Wijzigen | Deze locatie voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied voor zonne-energie liggen binnen het door PS vastgestelde RES zoekgebied voor zon. Dit verzoek van de gemeente voldoet aan de gestelde vereisten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied. De systematiek van de OV NH2022 maakt dat stimuleringsgebieden als werkingsgebieden bij bijlage 11 artikel 6.4 van de OVNH2022 dienen te worden toegevoegd. | Nee | Nee |
| 020.2.2023 | Hoofdweg ten noorden van Hoofddorp | Stimulerings gebied | Begrenzen | De gemeente Haarlemmermeer heeft verzocht tot het aanwijzen van dit gebied als stimuleringsgebied voor zonne-energie. | Wijzigen | Deze locatie voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied voor zonne-energie liggen binnen het door PS vastgestelde RES zoekgebied voor zon. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | zonne-energie | | | | Dit verzoek van de gemeente voldoet aan de gestelde vereisten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied. De systematiek van de OV NH2022 maakt dat stimuleringsgebieden als werkingsgebieden bij bijlage 11 artikel 6.4 van de OVNH2022 dienen te worden toegevoegd. | | |

## Onderdeel B: Bijlagen

### Leeswijzer tabel wijziging bijlagen

- De naam van de bijlage en de huidige tekst van de bijlage;
- Het wijzigingsvoorstel;
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om de bijlage wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten.

**Voorstel 1:**

| **Bijlage** | Bijlage 10, Gegevens en bescheiden<br>Onderdeel D8 |
|---|---|
| Huidige tekst | D8: Sanering historische voorvallen van verontreiniging<br>Voor zover het gaat om het geven van informatie als bedoeld in artikel 4.116 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:<br>(gereserveerd) |
| Voorgestelde wijziging | *Vervalt* |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Onderdeel D7 dekt reeds wat onder D8 op ‘gereserveerd’ staat. |
| Consultatie PS | Nee |

**Voorstel 2:**

| **Bijlage** | Bijlage 11, Regels Gedeputeerde Staten<br>Artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie |
|---|---|
| Huidige tekst | a. Onverminderd artikel 6.3 kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeente, of ambtshalve, gehoord de commissie, stimuleringsgebieden zonne-energie aanwijzen waar kan worden afgeweken van het gestelde in artikel 6.2.<br>b. Het verzoek kan door Gedeputeerde Staten worden voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).<br>c. Bij de beoordeling van het verzoek kunnen Gedeputeerde Staten onder meer betrekken: |

| | |
|---|---|
| | 1. het Noord-Hollands Perspectief op de Regionale Energiestrategieën (PS, 3 februari 2020);<br>2. de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (GS, 10 april 2018);<br>3. de Kwaliteitsimpuls Zonneparken (2019);<br>4. de in het aan te wijzen gebied geldende provinciale beschermingsregimes;<br>5. de in het aan te wijzen gebied aanwezige ruimtelijk relevante belangen;<br>6. eventueel ARO advies.<br>d. De aanwijzing voor een stimuleringsgebied vervalt indien binnen drie jaar na aanwijzing van het stimuleringsgebied nog geen omgevingsplan is vastgesteld voor de realisatie van een opstelling voor zonne-energie. |
| Voorgestelde tekst | a. Onverminderd artikel 6.3 kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeente, of ambtshalve, stimuleringsgebieden zonne-energie aanwijzen waar kan worden afgeweken van het gestelde in artikel 6.2.<br>b. Het verzoek kan door Gedeputeerde Staten worden voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).<br>c. Bij de beoordeling van het verzoek kunnen Gedeputeerde Staten onder meer betrekken:<br>1. het Noord-Hollands Perspectief op de Regionale Energiestrategieën (PS, 3 februari 2020);<br>2. de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (GS, 10 april 2018);<br>3. de Kwaliteitsimpuls Zonneparken (2019);<br>4. de in het aan te wijzen gebied geldende provinciale beschermingsregimes;<br>5. de in het aan te wijzen gebied aanwezige ruimtelijk relevante belangen;<br>6. eventueel ARO advies.<br>d. De aanwijzing voor een stimuleringsgebied vervalt indien binnen drie jaar na aanwijzing van het stimuleringsgebied nog geen omgevingsplan is vastgesteld voor de realisatie van een opstelling voor zonne-energie. |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Deze wijziging is per 1 januari 2023 reeds doorgevoerd in de OV NH2020 en wordt met dit besluit ook doorgevoerd in de OV NH2022. De wijziging betreft een procedurele wijziging die de uitvoering van de RES'en ten goede komt, omdat het circa 2 maanden scheelt in de procedure voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied. |
| Consultatie PS | Nee |

**Voorstel 3:**

| | |
|---|---|
| **Bijlage** | Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen<br>Bijlage 7 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap provincie Noord-Holland<br>Bijlage 8 Kernkwaliteiten erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (UNESCO) |
| Huidige tekst | Zie de bijlagen |
| Voorgestelde wijziging | De beschrijvingen van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de beschrijvingen van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en de beschrijvingen van de UNESCO kernkwaliteiten worden opgenomen als platte tekst in de betreffende bijlagen in de OV NH2022. Deze blijven tevens beschikbaar als PDF in de volgende viewer: https://geoapps.noord-holland.nl/app/nnn_bpl |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Het betreft een technische wijziging die noodzakelijk is i.v.m. het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). |
| Consultatie PS | Nee |

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
J.J. Verwindt
BEL/RO

Telefoonnummer +31235144039
verwindtj@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

21 JUNI 2023

**Kenmerk**
2040555/2043410

**Uw kenmerk**

**Betreft: besluit tot aanwijzen stimuleringsgebied zon Vijfhuizerweg**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons ontwerpbesluit tot het aanwijzen van een stimuleringsgebied voor zon aan de Vijfhuizerweg ten noorden van Hoofddorp in de gemeente Haarlemmermeer.

Het gemeentebestuur van Haarlemmermeer heeft ons, conform artikel 2.24 uit de Omgevingsregeling NH2020, verzocht tot het aanwijzen van een stimuleringsgebied zon aan de Vijfhuizerweg. Wij hebben besloten om hiervoor een ontwerpbesluit ter inzage te leggen.

Voornoemde locatie ligt binnen een zoekgebied zonne-energie uit de Regionale Energiestrategieën (RES'en). Deze zoekgebieden zijn reeds door uw Staten vastgesteld. Bij de vaststelling van de Omgevingsverordening NH2022 is besloten tot een procedurele en beleid neutrale wijziging ten opzichte van de Omgevingsverordening NH2020 in die zin dat wij voor locaties die liggen binnen reeds vastgestelde RES zoekgebieden een stimuleringsgebied zonne-energie kunnen aanwijzen zonder u daar per stimuleringsgebied over te horen. Dit versnelt de doorlooptijd van de besluitvorming hetgeen de uitvoering van de RES'en ten goede komt.

De aanwijzingen van stimuleringsgebieden zijn door ons tot nu toe vormgegeven als wijzigingen van bijlage 2 van de Omgevingsregeling NH2020. Echter, aangezien op 1 januari 2024 de Omgevingswet en daarmee de Omgevingsverordening Noord - Holland 2022 (OV NH2022) in werking treedt, wordt de Omgevingsregeling NH2020 niet meer gewijzigd. Daarom voegen wij dit ontwerpbesluit nu toe aan de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Wij hebben u over deze wijzigingsronde per brief met kenmerk 2032095/2032486 geïnformeerd. De ontwerp wijziging in het werkingsgebied stimuleringsgebied voor zonne-energie wordt als onderdeel van deze wijzigingsronde vanaf 22 juni ter inzage gelegd en zal vanaf dat moment in die ronde meelopen (zie ook het overzicht van wijzigingen, inclusief deze nieuwe wijziging, in bijlage 2). Uw staten worden derhalve over het vervolg van dit ontwerpbesluit geïnformeerd als onderdeel van het besluitvormingstraject Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II (zie bijlage 2).

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

bijlage(n):

1. kaartje met de ligging van de stimuleringsgebieden zon aan de Vijfhuizerweg ten noorden van Hoofddorp;
2. Ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II (nummer 020.2.2023).

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12274 |
| **Extern Zaak ID** | 1995200 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.m |
| **Titel** | Ruimte: Brief aan PS, Rijk gemeenten en waterschappen ruimtelijk voorstel en ruimtelijk arrangement (C-agenda commissie Ruimte) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/OMB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Op 12 december 2022 heeft de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) het provinciaal startpakket voor de fysieke leefomgeving aan de provincies gestuurd. Het Rijk vraagt hierin de provincies met een ruimtelijk voorstel te komen dat zicht geeft op wat ruimtelijk mogelijk en realiseerbaar is gezien de grote opgaven die er zijn op onder andere het gebied van wonen, klimaat en natuur. Het voorstel is de opmaat naar twaalf ruimtelijke arrangementen waarin het Rijk met elke provincie wederkerige afspraken maakt over de uitvoering van de opgaven. GS informeren met deze brieven de gemeenten en waterschappen van Noord-Holland, PS en het ministerie van BZK over de aanpak hiervan door de provincie.

Provincie Noord-Holland

**Bijlage** bij registratienummer 1995200 / 1995781

# Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk

## 1. Aanleiding: drie brieven over ruimtelijke regie

In 2022 heeft het ministerie van BZK drie relevante brieven over Ruimtelijke Ordening naar de Tweede Kamer gestuurd. Gezamenlijk geven ze aan wat het Rijk van de provincie vraagt over het ruimtelijk voorstel en arrangement.

In de eerste, de ruimtelijke-ordeningsbrief van mei 2022, kondigde het ministerie aan de regie op het ruimtelijk domein terug te willen nemen en gezamenlijk met de mede-overheden vorm te willen geven aan de grote ruimtelijk opgaven, zoals het verlies van biodiversiteit, de klimaatopgave en de woningbouwopgave. In de brief noemt het kabinet 22 sectorale nationale programma's waarin wordt gewerkt aan de uitvoering hiervan. Aan de provincies wordt gevraagd, samen met gemeenten en waterschappen, de nationale opgaven en doelen ruimtelijk te vertalen en te combineren met decentrale opgaven. Deze 'ruimtelijke puzzel' moet uiteindelijk inzicht geven of de uitvoering van de nationale programma's mogelijk is of dat er nieuwe ruimtelijke keuzes nodig zijn. Afspraken die hieruit voortvloeien tussen Rijk en provincie worden vastgelegd in een ruimtelijk arrangement. Daarnaast wijst het Rijk in deze brief NOVEX-gebieden aan, waar gebiedsgericht aan de opgaven wordt gewerkt en het Rijk rechtstreeks aan tafel zit. In de provincie Noord-Holland zijn dat er vijf[1].

In juli is het programma Uitvoering NOVEX aan de Tweede Kamer gestuurd. Hierin staat hoe het Rijk vorm wil geven aan de samenwerking met de provincies in het traject naar de ruimtelijke arrangementen en hoe de trajecten binnen de NOVEX-gebieden zullen verlopen. Voor het traject richting de ruimtelijke arrangementen geeft het Rijk aan in het najaar per provincie een startpakket aan te leveren, waarin wordt aangegeven wat het Rijk aan de provincies vraagt om uiteindelijk de nationale doelen te verwezenlijken. Vervolgens kan de provincie op basis hiervan gaan bepalen of alle doelstellingen vanuit ruimtelijk perspectief haalbaar zijn en welke knelpunten en kansen hierin zichtbaar worden. Dit levert de provincie op in een Ruimtelijke Puzzel. Over de knelpunten en kansen worden afspraken gemaakt met het Rijk in het Ruimtelijk Arrangement. Voor de NOVEX-gebieden is de opzet om voor elk gebied een ontwikkelperspectief op te stellen, gevolgd door een uitvoeringsagenda met een regionale investeringsagenda (RIA).

Het startpakket is de derde en laatste brief van de reeks en is half december aan de Tweede Kamer verstuurd. De ruimtelijke puzzel heet hierin inmiddels het ruimtelijk voorstel en de planning uit de eerste brief is wat aangepast. Verder is het traject hetzelfde gebleven. Het Rijk geeft in de brief aan wat zij van de provincies vraagt om uit te werken en via welke nationale programma's dit loopt. De

[1] Het gaat om de NOVEX Schipholregio, NOVEX MRA, NOVEX Noordzeekanaalgebied, NOVEX Groene Hart en NOVEX Lelylijn.

nationale programma's zijn in het startpakket onderverdeeld in drie perspectieven. Dit zijn een perspectief voor landbouw en natuur, ordenende netwerken voor energie en (circulaire) economie en leefbare steden en regio's. Het programma Mooi Nederland en Water en Bodem Sturend gaan over alle perspectieven. Aan de provincies wordt gevraagd in beeld en tekst aan te geven of de nationale opgaven ruimtelijk haalbaar zijn, wat nodig is om ze te halen en waar het echt niet gaat lukken. Dit geeft het Rijk vervolgens een landsdekkend overzicht en is de basis om per provincie wederkerige afspraken te maken. De wederkerige afspraken vormen mede de basis voor de nieuwe nota Ruimte.

## 2. Positionering Provincie Noord-Holland

De uitnodiging van het Rijk om mede vorm te geven aan de regie op de ruimtelijke ordening in Nederland pakken we met beide handen aan. Het traject biedt de mogelijkheid om afspraken te maken met het Rijk op voor de provincie belangrijke doelstellingen. In ons handelen zullen onze eigen doelstellingen daarom ook continu onze leidraad zijn. Daarnaast sluit het traject aan bij de wens om ordening en samenhang aan te brengen in de reeks aan rijk-regio trajecten en tafels waarop de provincie, al dan niet samen met de regio, afspraken maakt met het Rijk.

De kaders waar we van uitgaan zijn onze huidige beleid en regelgeving. Voor de provincie als geheel zijn de door Provinciale Staten vastgestelde Omgevingsvisie NH2050 en de Omgevingsverordening NH2020 het uitgangspunt. Hierin heeft de provincie randvoorwaarden geformuleerd over de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Noord-Holland. Voor Noord-Holland Zuid is het door Provinciale Staten onderschreven en samen met regionale partners en Rijk opgestelde Verstedelijkingsconcept MRA de basis, inclusief de daarin verwoorde afspraken. Het traject voor de Verstedelijkingsstrategie MRA is opgegaan in de NOVEX MRA, waarbij het Verstedelijkingsconcept wordt beschouwd als het door het Rijk gevraagde ontwikkelperspectief. De afspraken in de binnen de NOVEX MRA op te stellen uitvoeringsagenda, en overigens ook de afspraken uit de andere NOVEX-gebieden en programma's zoals het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG), vormen input voor de te maken afspraken voor dit deel van de provincie in het ruimtelijk arrangement. Voor Noord-Holland Noord is een traject opgestart om een ontwikkelperspectief op te stellen vergelijkbaar met het Verstedelijkingsconcept MRA. De opbrengsten uit dat traject zijn de input van Noord-Holland Noord voor het ruimtelijk voorstel en arrangement voor de provincie als geheel.

We verwachten dat het opstellen van het coalitieakkoord na de Statenverkiezing mogelijk van invloed kan zijn op de ruimtelijke koers van de provincie. Dit zal uiteraard een plek krijgen in het ruimtelijk voorstel.

De basis voor het ruimtelijk voorstel ligt er dus, of er wordt aan gewerkt. Onze inzet is dan ook om gebruik te maken van wat er al ligt en dat een stap verder te brengen richting de uiteindelijke uitvoering door het benoemen van benodigde uitwerkingen en te maken afspraken met het Rijk. Daarbij zullen mogelijk vraagstukken naar boven komen waar uiteindelijk een keuze moet worden gemaakt en een weging van belangen nodig is. Inschatting is dat het vooral zal gaan over het

scheppen van de juiste voorwaarden in termen van regelgeving, het mogelijk maken van combineren van functies en het integraal en gebiedsgericht kunnen inzetten van geld. De focus ligt daarmee vooral op de te maken afspraken in het ruimtelijk arrangement. Uiteindelijk kan dit weer een aanleiding zijn voor een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie.

Het traject naar het ruimtelijk arrangement is geen eenmalige exercitie, maar een start van een intensieve samenwerking tussen overheden en een nieuwe manier van werken. Dit is niet in één keer voor altijd klaar. Er zullen zich nieuwe opgaven, dilemma's, kansen en inzichten aandienen. Samen zullen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen een manier moeten vinden om hier slagvaardig mee om te gaan. De provincie heeft daarbij een cruciale (nieuwe) rol.

### 3. Vorm ruimtelijk voorstel en ruimtelijk arrangement

Omdat het ruimtelijk voorstel en het ruimtelijk arrangement nieuwe instrumenten zijn, ligt de invulling nog niet vast. In het startpakket wordt het ruimtelijk voorstel als volgt beschreven. Het **ruimtelijk voorstel** geeft inzicht in wat concreet ruimtelijk mogelijk is, onder andere in tekst en kaartbeelden en geeft antwoord op de aan de provincie gestelde vragen in het startpakket. De tekst bevat een analyse van de opgaven, belangrijke keuzevraagstukken en een uitwerking van de maatregelen die bijdragen aan de concrete doelen en richtinggevende uitspraken. Het kaartbeeld laat een concrete ruimtelijke weergave zien van het voorstel tot en met 2030, integraal per perspectief. Voor de periode naar 2050 en verder kan de ruimtelijke uitwerking in varianten of meer op hoofdlijnen op de kaart worden geduid.

Aandachtspunten hierin zijn de knip die wordt gezet tussen de periode tot 2030 en de periode tot 2050, de indeling in perspectieven en de aansluiting bij wat de andere provincies opleveren. Daarnaast is het belangrijk dat het Rijk aangeeft dat de ontwikkelperspectieven van de NOVEX-gebieden onderdeel uitmaken van het ruimtelijk voorstel. Het Rijk wil een landsdekkend beeld creëren, dat vraagt om enige synchroniteit in wat en op welke manier wordt aangeleverd.

Uit een eerste analyse van het startpakket blijkt dat een groot deel van de aan de provincie gevraagde inzet al belegd is en wordt opgepakt in diverse projecten en programma's. Daarnaast ligt er met het verstedelijkingsconcept in Noord-Holland Zuid al een stevige basis voor het ruimtelijk voorstel. Dit zal worden aangevuld met het in Noord-Holland Noord ingezette traject. Inhoudelijk verwachten we daarom dat het werk voor een groot deel zal bestaan uit het integreren en ordenen van bestaande informatie en afspraken en het in kaart brengen van de hiaten. Een eerste inschatting is dat die hiaten zitten in de afweging tussen programma's, zoals de opgaven voor de energietransitie en de extra ruimte die nodig is voor natuur en nieuwe onderdelen zoals 'water en bodem sturend'.

# Bijlage bij registratienummer 1995200 / 1995781

Conform het startpakket is het **ruimtelijk arrangement** een set van afspraken tussen het Rijk en de provincie. Het gaat om concrete wederkerige bestuurlijke afspraken voor de periode tot 2030 met het ruimtelijk voorstel als basis die bijdragen aan de ruimtelijke inpassing en uitvoering van de nationale opgaven. Het ruimtelijk arrangement bestaat wat betreft het Rijk uit de volgende onderdelen:

- Kaartbeelden
- Afspraken over ruimtelijk Structurerende keuzes tot en met 2030
- Uitvoeringsafspraken over inzet van instrumenten
- Afspraken over vervolgonderzoeken

Belangrijk om hierbij op te merken is dat het alleen gaat over de nationale opgaven, dat ook hier weer een knip wordt gelegd bij 2030 en dat het Rijk aangeeft dat investeringen vanuit het Rijk alleen uit de bestaande budgetten komt. Het ruimtelijk arrangement is daarnaast één van de tafels/documenten waarin afspraken tussen de provincie en het Rijk worden vastgelegd. Eén van de punten waar in de loop van dit jaar een beslissing over moet worden genomen is wat waar wordt geagendeerd.

Vanuit de provincie verwachten we in het ruimtelijk arrangement de volgende soorten afspraken op te nemen:

- Een overzicht van alle gemaakte en te maken afspraken met het Rijk die via andere tafels worden gemaakt;
- Afspraken voor onderdelen/programma's die nergens belegd zijn, zoals bijvoorbeeld Water en Bodem Sturend;
- Afspraken die volgen uit de samenhang tussen programma's. Denk hierbij aan structurerende keuzes over het wel of niet samengaan van energie-infrastructuur en natuurontwikkeling;
- Afspraken over de governance en randvoorwaarden. Zoals afspraken over het verbreden van inzet van middelen, de manier waarop we samenwerken, het vastleggen van voorwaarden in wetten en kaders;
- Afspraken over kennisontwikkeling.

Het idee is hierbij om enerzijds overzicht te creëren en anderzijds aanvullende afspraken te maken die bijdragen aan het realiseren van de afzonderlijke doelstellingen in de programma's die lopen.

**4. Betrokken programma's en trajecten**

In het startpakket noemt het rijk 22 nationale programma's waarin gewerkt wordt aan de nationale opgaven; onder die programma's vallen ook weer andere programma's. Daarnaast liggen er binnen de provincie Noord-Holland vijf NOVEX-gebieden. Eén hiervan is de NOVEX -Lelylijn waarvan het zwaartepunt in andere provincies ligt. In totaal komt het daarmee op minimaal 27 programma's

waarin voor nationale opgaven afspraken tussen het Rijk en de provincie / regio worden gemaakt. In het startpakket zijn deze onderverdeeld in drie perspectieven, waarbij de programma's Mooi Nederland en Water en Bodem Sturend als overkoepelend zijn neergezet. Binnen alle drie de perspectieven wordt gevraagd om bij de uitwerking van de opgaven rekening te houden met de inpassing in het landschap en het water- en bodemsysteem. Zoals al gezegd is het grootste deel van de aan de provincie gevraagde inzet al belegd en wordt dit opgepakt in diverse projecten en programma's, bijvoorbeeld in het PPLG of in het Programma Energietransitie.

**5. Opzet**

Omdat nog niet volledig duidelijk is wat in het werken naar het ruimtelijk voorstel en het arrangement naar voren zal komen, zullen we stapsgewijs werken naar een eindresultaat. In onze aanpak hebben we vier fasen onderscheiden.

- **Fase 1: 1 Inventarisatie / beeldvorming (januari-maart 2023) Bepalen scope ruimtelijk voorstel**

In deze fase ordenen we de informatie die er is. We brengen in kaart wat we al hebben en hoe dit zich verhoudt tot de vragen in het startpakket. We kijken hoe de verschillende programma's en trajecten samenhangen, waar overlap is en waar hiaten zijn. In Noord-Holland Noord is in drie bijeenkomsten met de partners vormgegeven aan de inventarisatie. Het resultaat hiervan is een overzicht met een eerste inschatting van de vraagstukken waar we mee aan de slag kunnen en wie we moeten betrekken.

- **Fase 2: Keuzerichtingen en inventarisatie mogelijke afspraken in concept ruimtelijk voorstel (april-augustus 2023): Wat willen we?**

Op basis van de voorgaande fase gaan we "puzzelen". Wat zijn de keuzes die nog gemaakt moeten worden? Wat hebben we nodig om die te maken? Welke redeneerlijnen zouden we hiervoor kunnen hanteren? Waar loopt het vast? En welke kennis of welke afspraken hebben we nodig om hier verder te komen? Voor Noord-Holland Noord gebeurt dit met de partners in een drietal bijeenkomsten. Voor Noord-Holland Zuid hangt af van de inventarisatiefase hoe en op welke manier we dit oppakken. In ieder geval zal er een verband worden gelegd met het NOVEX MRA-gebied en de daarin op te stellen uitvoeringagenda en regionale investeringsagenda. Uiteindelijk resulteert dit in een concept van het ruimtelijk voorstel en een eerste zicht op de afspraken die we in het arrangement willen maken.

- **Fase 3: Bespreken concept ruimtelijk voorstel (september-oktober 2023)**

De uitkomsten uit het traject in Noord-Holland Noord, het Verstedelijkingsconcept MRA en eventuele aanvullingen en de ontwikkelperspectieven van de NOVEX-gebieden in Noord-Holland Zuid landen in een concept van het ruimtelijk voorstel. Dit concept zal besproken worden met onze partners in de regio en Provinciale Staten.

# Bijlage bij registratienummer 1995200 / 1995781

- **Fase 4: Start besprekingen ruimtelijk arrangement (november-december 2023)**

Het ruimtelijk voorstel is uiteindelijk de basis voor de afspraken die we met het Rijk gaan maken. De besprekingen met het Rijk hierover zullen starten na afronding van het ruimtelijk voorstel. Voorafgaand aan ondertekening zal het arrangement aan Provinciale Staten worden voorgelegd.

## 6. Afstemming

De vraag om een ruimtelijk voorstel te maken is door het Rijk aan de provincies gesteld. De afspraken in het ruimtelijk arrangement worden gesloten tussen de provincie en het Rijk. Het is een relevant traject omdat het de mogelijkheid biedt om de uitdagingen en ambities uit de provincie en regio voor het voetlicht te brengen. We gaan hier daarom graag op in, maar niet zonder hierover in gesprek te gaan met onze partners in de regio en hun kennis te gebruiken. Bij het uitwerken zijn het huidige provinciale beleid en het door alle raden, Staten, kabinet en het waterschapsbestuur onderschreven Verstedelijkingsconcept MRA de kaders waar we vanuit gaan. Onderstaand is aangegeven hoe we de afstemming met onze verschillende partners zien.

### Met andere programma's en de NOVEX-trajecten

Zoals in voorgaand hoofdstuk is aangegeven lopen er veel programma's en trajecten die alle een eigen tijdpad hebben. Voor wat betreft de ruimtelijke impact zullen deze trajecten een plek vinden in het ruimtelijk voorstel. Afstemming tussen deze trajecten vindt met name plaats op ambtelijk niveau. We houden de planning van alle trajecten goed in de gaten en zorgen dat er lijn komt in de afstemming.

### Met gemeenten en waterschappen

Voor Noord-Holland Zuid willen we de afstemming laten verlopen via de bestaande structuren van de MRA in het platform Ruimte. Hier zijn de gemeenten en waterschappen vertegenwoordigd per deelregio. In Noord-Holland Noord is ons voorstel de afstemming te laten verlopen via het Integraal Bestuurlijk Afstemmingsoverleg (IBAO). Daarnaast is voor het maken van het ontwikkelperspectief een structuur opgezet voor afstemming met de regio. De inzet voor de twee bestuurlijke afstemmingsmomenten met het Rijk op 15 juni in het BO Leefomgeving en in het najaar in het BO MIRT zullen ook via deze kanalen verlopen.

Mocht in de loop van het traject blijken dat hier meer op nodig is, dan wordt dat ingepast.

Provincie Noord-Holland

# Bijlage bij registratienummer 1995200 / 1995781

**Met het Rijk**
Met het Rijk is afgesproken de afstemming op directeurenniveau te laten verlopen via drie ijkmomenten. Het eerste ijkmoment is gepland begin maart, het tweede voorafgaand aan het BO Leefomgeving dat in juni is gepland. Het derde ijkmoment zal na de zomer zijn. Bestuurlijke afstemming tussen het Rijk en de provincie loopt via het BO Leefomgeving op 15 juni en waarschijnlijk het BO MIRT in het najaar. Tijdens het BO Leefomgeving zal met name de stand van zaken in het proces van het op te stellen ruimtelijk voorstel en een eerste beeld van inhoudelijke speerpunten worden besproken.

**Consultatie PS**
Het concept voorstel zal in september worden toegelicht aan PS. Daarna worden de gesprekken gestart met het Rijk om te komen tot de afspraken in het ruimtelijk arrangement. Deze worden voorgelegd aan PS.

Provincie Noord-Holland

# Bijlage bij registratienummer 1995200 / 1995781

## 7. Planning

De hiervoor beschreven aanpak komt uiteindelijk uit op de volgende planning.

| Maand | Ruimtelijk Voorstel als geheel en ontwikkelperspectief NHN | Betrekken GS | Consultatie PS | Partners NHN | Partners MRA | Rijk |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Januari – Maart | Fase 1: Inventarisatie | Vaststellen brieven aan Rijk, PS en partners | Informeren per brief plan van aanpak | Drie bijeenkomsten met alle partners | Informeren via platform Ruimte | 1e IJkmoment heeft plaatsgevonden op 9 maart jl.. Directeurenoverleg om scope ruimtelijk voorstel te bespreken |
| April - Augustus | Fase 2: Keuzerichtingen en inventarisatie mogelijke afspraken in concept ruimtelijk voorstel | Informeren GS over stand van zaken in aanloop naar BO leefomgeving.<br><br>Richtinggevende consultatie GS via themaberaad juli 2023. | | Organiseren drie bijeenkomsten ikv ontwikkelperspectief plus reguliere afstemming via IBAO. In aanloop naar BO Leefomgeving afstemmen inzet.<br><br>Mogelijk apart overleg waterschappen. | Bespreken stand van zaken via AO, DO en BO platform Ruimte MRA. Afstemmen input agenda BO leefomgeving via daarvoor georganiseerde overleggen MRA. | Midden mei directeurenoverleg als voorbereiding op het BO Leefomgeving 15 juni.<br><br>Bestuurlijk tijdens BO Leefomgeving 15 juni. |
| September Oktober | Fase 3: Bespreken concept ruimtelijk voorstel | Richtinggevende consultatie GS via themaberaad september 2023. | Bespreken concept ruimtelijk voorstel. | Bespreken concept ruimtelijk voorstel via IBAO.<br><br>Mogelijk apart overleg waterschappen. | Bespreken concept ruimtelijk voorstel via platform Ruimte MRA. | Begin september directeurenoverleg 3e Ijkmoment. Bespreken concept ruimtelijk voorstel. |
| November December | Fase 4: Start besprekingen ruimtelijk arrangement | Besluitvorming GS ruimtelijk arrangement en voorbereiding BO MIRT. | Voorleggen ruimtelijk arrangement. | Voorbereiding inzet BO MIRT november 2023. | Voorbereiden inzet BO MIRT november 2023. | Bestuurlijke afstemming BO MIRT november 2023 |

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente en de het college van dijkgraaf en hoogheemraden van

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

H.E. Wiersma

BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143623

wiersmah@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

16 MAART 2023

**Kenmerk**

1995200/1995631

**Uw kenmerk**

nvt

**Betreft: Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk**

Geacht college,

Op 12 december 2022 heeft de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) het provinciaal startpakket voor de fysieke leefomgeving aan de provincies gestuurd. Hierin worden de provincies gevraagd te werken aan een ruimtelijk voorstel en een ruimtelijk arrangement.

**Ruimtelijk voorstel en ruimtelijk arrangement**
Het ruimtelijk voorstel geeft voor de grote opgaven op onder andere natuur, energie en woningbouw aan welke ruimtelijke vragen hieruit volgen en wat ruimtelijk mogelijk en realiseerbaar is. Dit is de basis voor het ruimtelijk arrangement waarin het Rijk en de provincie wederkerige afspraken maken over de uitvoering van de opgaven.

Wij zien dit traject als een kans om onze regionale doelen voor het voetlicht te brengen en de dilemma's die we tegenkomen bij het vormgeven van alle ruimtelijke opgaven te agenderen bij het Rijk. Wij grijpen dit voorstel daarom met beide handen aan.

**Verstedelijkingsconcept MRA en ontwikkelperspectief NHN**
In Noord-Holland Zuid vormt het Verstedelijkingsconcept MRA de basis. Voor Noord-Holland Noord is een traject opgestart om een ontwikkelperspectief op te stellen. Het Verstedelijkingsconcept en het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord vormen de input voor het ruimtelijk voorstel en arrangement voor de provincie als geheel. Daarnaast zullen de ruimtelijke aspecten van de programma's zoals het Provinciaal programma Landelijk Gebied, het traject voor de RESsen en de NOVEX-gebieden input vormen.

**Met u in gesprek**
Wij willen u, als belangrijke partner, hierover graag informeren en met u in gesprek gaan over de dilemma's en kansen. De informatie en inzichten die we hiermee krijgen nemen we mee in de uiteindelijke afweging die bij de provincie zal liggen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

We doen al een beroep op uw inzet vanuit alle lopende programma's. Daarom hebben we gekozen voor een efficiënte afstemming. Voor Noord-Holland Zuid verloopt de afstemming via de bestaande gremia binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Specifiek gaat dit om het bestuurlijk overleg van het platform Ruimte dat nu voor komend jaar in ieder geval is ingepland op 15 juni, 12 oktober en 14 december. Waarschijnlijk komen hier nog een aantal extra overleggen bij.

Voor Noord-Holland Noord organiseren we extra bijeenkomsten voor het Ontwikkelperspectief NHN. Ook werken we samen met een aantal ambtelijke regionale contactpersonen. Bovendien betrekken we ook niet-overheden bij het opstellen van het ontwikkelperspectief NHN. Daarnaast stellen we voor om de bestuurlijke afstemming te laten verlopen via het Integraal Bestuurlijk Afstemmingsoverleg (IBAO) van Noord-Holland Noord.

Alle waterschappen zijn vertegenwoordigd door het waterschap Amstel, Gooi en Vecht in het platform Ruimte MRA. We kunnen ons voorstellen dat we voor afstemming op de schaal van Noord-Holland als geheel nog een apart overleg organiseren met de waterschappen.

**Overleg Rijksoverheid**
Met het Rijk zijn er op dit moment twee bestuurlijke overleggen gepland waar het ruimtelijk voorstel en arrangement worden besproken. Dit zijn het BO Leefomgeving op 15 juni en het BO MIRT dat waarschijnlijk in november wordt gepland. Ons voorstel is om de voorbereiding voor deze beide overleggen via het platform Ruimte en het IBAO te laten verlopen.

We laten het aan u om te bepalen hoe u uw raad en algemeen bestuur wilt betrekken. Als u behoefte hebt aan een nadere toelichting, dan zijn wij altijd bereid die op regionale schaal te komen geven.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen

1. Brief aan PS met aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk

2. Bijlage bij brief aan PS met aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van Statengriffier mw. Drs. K. Bolt
Dreef3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
H.E. Wiersma
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143623
wiersmah@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
16 MAART 2023

**Kenmerk**
1995200 / 1995621

**Uw kenmerk**

**Betreft: Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk**

Geachte leden,

Met deze brief en de bijbehorende bijlage informeren wij u over de aanpak die we willen volgen om te komen tot het ruimtelijk voorstel en arrangement. Deze brief met bijlage zal tevens ter informatie verzonden worden aan de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en de gemeenten en waterschappen in Noord-Holland, zodat ook voor hen duidelijk is wat zij kunnen verwachten van ons in dit traject.

Op 12 december 2022 heeft de minister voor VRO het provinciaal startpakket voor de fysieke leefomgeving aan de provincies gestuurd. Het startpakket geeft voor de grote opgaven op onder andere natuur, energie en woningbouw aan welke ruimtelijke vragen hieruit volgen.

De provincies zijn gevraagd om de opgaven voor de periode tot 2030 - met een doorkijk naar 2050- ruimtelijk te vertalen, in te passen en te combineren met de provinciale opgaven. Het Rijk heeft de provincies gevraagd om in oktober 2023 met de ruimtelijke voorstellen te komen die zicht geven op wat ruimtelijk mogelijk en realiseerbaar is. Het voorstel is de opmaat naar twaalf ruimtelijke arrangementen waarin het Rijk met elk provincie wederkerige afspraken maakt over de uitvoering van de opgaven. De wederkerige afspraken gaan over te maken keuzes, condities en voorwaarden en vormen de basis voor een nieuwe Nota Ruimte in 2024.

Deze uitnodiging van het Rijk om mede vorm te geven aan de regie op de ruimtelijke ordening in Nederland pakken we met beide handen aan. Het biedt de mogelijkheid om afspraken te maken met het Rijk over voor de provincie belangrijke doelstellingen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Wij verwachten dat we in september het concept ruimtelijk voorstel met u kunnen bespreken. Daarna worden de gesprekken met het Rijk over het arrangement gestart. Voorafgaand aan ondertekening zal het arrangement aan u worden voorgelegd. Mochten er relevante ontwikkelingen zijn dan zullen wij u hier uiteraard over informeren en, indien gewenst, kunnen we zorgen dat uw Staten geïnformeerd worden via een technische briefing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlagen

1. Bijlage: Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk.

2. Brief aan het Rijk over aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk.

3. Brief aan gemeenten en waterschappen over ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Postbus 20011
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

H.E. Wiersma

BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143623

wiersmah@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

16 MAART 2023

**Kenmerk**

1995200 / 1995627

**Uw kenmerk**

2022-0000668914

**Betreft: Aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk**

Excellentie,

Op 12 december 2022 hebt u ons een brief gestuurd met het provinciaal startpakket fysieke leefomgeving. Het startpakket geeft voor de grote opgaven op onder andere natuur, energie en woningbouw aan welke ruimtelijke vragen hieruit volgen. U vraagt de provincies deze in samenhang te bekijken, ook in relatie met de provinciale opgaven, en de consequenties in beeld te brengen in een ruimtelijk voorstel. Hierdoor kunnen we gezamenlijk bepalen waar nadere uitwerking of keuzes nodig zijn. Dit vormt de basis voor afspraken die tussen Rijk en provincie worden gemaakt in het ruimtelijk arrangement.

We gaan graag op uw aanbod in en zien dit als een kans om gezamenlijk, vanuit onze eigen verantwoordelijkheden, op te trekken. En dat vraagt, ons inziens, om een integrale aanpak en ruimte voor flexibiliteit en maatwerk. We zien dit dan ook als de start van een langdurige samenwerkingsrelatie met het Rijk, waarin we werken aan wederkerige afspraken.

We zullen ons inzetten op het halen van de door u gestelde planning. We gaan er daarbij van uit dat het samen met uw ministerie opgestelde Verstedelijkingsconcept MRA al vrijwel geheel samenvalt met de input voor het ruimtelijk voorstel van Noord-Holland Zuid. Voor Noord-Holland Noord stellen we een ontwikkelperspectief op als input voor het ruimtelijk voorstel voor Noord-Holland.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

We hebben de brief met bijlage die we over onze aanpak aan onze Staten hebben gestuurd bijgevoegd voor meer achtergrondinformatie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Kopie aan Provinciale Staten Noord-Holland.

2 bijlagen

1. Brief aan PS aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk

2. Bijlage bij brief aan PS aanpak ruimtelijk voorstel provincie Noord-Holland en ruimtelijk arrangement met het Rijk

Aan: Het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Van: Belangenvereniging Bewoners Hemkade en P.Ghijsenlaan e.o.
p/a G. Vos
[redacted]

Onderwerp: Verplaatsing ICL Fertilizers

Datum: 26 februari 2023

Geacht College,

Op 21 augustus 2021 ontvingen de bewoners van de Hemkade te Zaandam een brief van de Projectmanager Zaanstad Zuid van de gemeente Zaanstad, waarin werd medegedeeld, dat " ICL Fertilizers Europe CV" een kunstmestfabriek wil gaan bouwen tegenover de woningen, welke zijn gesitueerd op de Hemkade te Zaandam.
Op 20 december 2022 is er een informatiebijeenkomst geweest waarin de directie van ICL de plannen voor de nieuw te bouwen fabriek heeft gepresenteerd aan belanghebbenden waaronder bewoners en bedrijven uit de Zaanse omgeving. De gemeente Zaanstad was daarbij als toehoorder vertegenwoordigd o.a. door de wethouder Wessel Breunesse.

Ons is die avond gebleken dat het de bedoeling is dat die fabriek gebouwd gaat worden op het noordelijkst gelegen gedeelte van het terrein van het Overslag Bedrijf Amsterdam (tegenwoordig HES) gelegen op de hoek van het Noordzeekanaal en de Westhaven te Amsterdam. Als dit voornemen wordt uitgevoerd ligt die fabriek nagenoeg recht tegenover onze woningen, op een afstand van ongeveer 300 meter.

Deze fabriek is een uitbreiding of verplaatsing van de kunstmestfabriek te Amsterdam, voorheen genaamd Amfert Super-Fosfaatfabriek gesitueerd op het terrein gelegen op de hoek Noordzeekanaal/Mercuriushaven aan de Fosfaatweg te Amsterdam. De grondstoffen voor de productie van die kunstmest zijn fosfaaterts, fosforzuur, zwavelzuur, ammoniak en kaliumchloride. Bovendien wil het bedrijf op de nieuwe locatie fosfaat uit slibassen (afval) gaan hergebruiken en restzuren, die als restproduct vrijkomen bij derden, gaan innemen om te gebruiken bij de productie van kunstmest.

De verwachting is dat medio 2023 de vergunningsaanvraag en de bijbehorende Milieu Effect Rapportage (MER) van ICL voor die nieuwe fabriek worden ingediend.

Om de kunstmest te produceren worden in het productieproces een flink aantal zeer zorgwekkende gevaarlijke stoffen gebruikt. De nieuwe fabriek wordt een 24 uurs bedrijf, waarbij zoveel als mogelijk zal worden geproduceerd. De aan en afvoer van de grondstoffen voor de productie van de kunstmest en het transport van het product zelf zal overwegend met schepen geschieden. Het laden en lossen zal met grote (drijvende) knijpbak kranen worden gedaan.

Dit proces gaat vermoedelijk dag en nacht door en veroorzaakte op de oude locatie ook al veel (stof)overlast en zal dat op de nieuwe locatie ongetwijfeld ook gaan doen.

Op de genoemde bijeenkomst van 20 december 2022 hebben wij diverse vragen gesteld met betrekking tot de plannen van de fabriek. De antwoorden die we kregen hebben ons toen onvoldoende duidelijkheid gegeven over de te verwachten milieuoverlast van het bedrijf.
Onze zorgen over wat dit bedrijf voor onze gezondheid en de leefbaarheid gaat betekenen zijn daarmee niet weggenomen. Deze staan al zwaar onder druk als je alle overlast die we ondervinden van bedrijven rondom ons heen (360 graden en integraal) in ogenschouw neemt.

Wij zijn als bewoners van de Hemkade en omgeving dan ook tegen de komst van deze fabriek op de locatie zoals hiervoor genoemd.

Onze belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- De bewoners van de Hemkade ondervinden nu al erg veel last van (fijn)stof, lawaai en stank van bedrijven die rondom onze woningen zijn gelegen zoals van het bedrijf HES (voorheen OBA), Renewi (voorheen Icova), Norit en van het even verderop aan beide zijden gelegen oliehavengebied maar ook van de Zaanse industriële omgeving. We zijn er van overtuigd dat met de komst van die fabriek van I.C.L. Fertilizers met name de stofoverlast en de lawaaioverlast ernstig zullen toenemen en daarmee de leefbaarheid en gezondheid van de bewoners nog zwaarder onder druk komen te staan dan nu al het geval is.
- De bewoners van de Hemkade zijn bevreesd voor het moment dat er ooit iets mis gaat met de grote hoeveelheid zorgwekkende gevaarlijke stoffen die op dat bedrijf in het productieproces worden gebruikt en daar liggen opgeslagen. In ons gebied hebben we overwegend west of zuid-westenwind.
  Concreet betekent dit, dat we nagenoeg altijd stof- en fijnstof- overlast van dit bedrijf zullen hebben en dat als er iets misgaat op het fabrieksterrein en er een uitstoot plaatsvindt als gevolg van bijvoorbeeld een ongeval of een explosie, wat gelet op de grote hoeveelheid ammoniak niet denkbeeldig is, onze huizen altijd in de gevarenzone zullen liggen.
- Tijdens de informatieavond is ons verteld dat in de Milieu Effect Rapportage (MER) welke bij de vergunningsaanvraag behoort, de gevolgen van de overslag, transport en opslag van grondstoffen niet worden opgenomen, omdat deze activiteit onderdeel is van de reeds verstrekte vergunning aan HES (OBA). Wij zijn van mening dat de overslag en opslag ook een onderdeel uit moet gaan maken van de MER bedoeld als integraal onderdeel van het fabrieksproces.
- De bouw van deze fabriek, de productie van de kunstmest en de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van het product kunstmest zal zoveel stikstofdepositie vereisen, dat we ons niet kunnen voorstellen dat daarvoor een vergunning zal en mag worden verleend (het productieproces vereist zeer veel energie).

Wij hebben begrepen dat u uiteindelijk het bevoegd gezag bent met betrekking tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en in gebruik nemen van deze fabriek, maar dat u zich voor wat betreft het uitvoeren van die taak/verantwoordelijkheid bedient van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Wij vragen van u als college:

- Dat u de druk op en onze gezondheid serieus en integraal ter harte neemt (uw zorgplicht voor alle inwoners binnen de provincie) en er niet alleen naar economische omstandigheden gekeken wordt.
- Dat u over deze voorgenomen verplaatsing/bouw met de gemeente Amsterdam in gesprek gaat en zo mogelijk gezamenlijk op zoek gaat naar een andere locatie dan genoemd.
- Dat u gaat bewerkstelligen dat de aan- en afvoer alsmede de opslag voor die nieuwe fabriek onderdeel wordt van de MER bij de vergunningsaanvraag.
- Dat u ons zo spoedig mogelijk, bijvoorbeeld binnen 4 weken na ontvangst van deze brief schriftelijk op de hoogte brengt wat uw standpunt hierin is.

Wij hopen op uw medewerking in deze en zien graag uw reactie tegemoet.

Hoogachtend,

Gustaaf Vos
voorzitter belangenvereniging Bewoners Hemkade en P.Ghijsenlaan e.o.
[redacted]
[redacted]

Gemeente Oostzaan
Buiten gewoon

INGEKOMEN 10 JULI 2023

Gemeentehuis
Bezoekadres Kerkbuurt 4, 1511 BD Oostzaan
Postadres Postbus 20, 1530 AA Wormer
Telefoon 075 651 2100
Fax 075 651 2244
E-mail antwoord@oostzaan.nl
Internet www.oostzaan.nl

Aan de leden van Provinciale en Gedeputeerde
Staten van Noord Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
(Via: post@noord-holland.nl)

Uw kenmerk / Uw brief

Ons kenmerk

Datum 4 juli 2023
Behandelend ambtenaar H. Smits
Afdeling Ruimte

Onderwerp Woonunits voor Oekraïners in Het Twiske

Geachte leden van Provinciale en Gedeputeerde Staten,

Tot onze spijt hebben wij kennisgenomen van het negatief advies van de commissie van Provinciale Staten om de gemeente Oostzaan geen ontheffing te verlenen om gedurende maximaal 10 jaar 21 tijdelijke woningen voor Oekraïense vluchtelingen te mogen plaatsen op het voormalige voetbalveld aan de Twiskeweg te Oostzaan.

Wij realiseren ons dat wij u in ons verzoek tot ontheffing mogelijk onvoldoende hebben meegenomen in de criteria die wij hebben gehanteerd in onze zoektocht naar een beschikbare en ook snel geschikt te maken locatie. Hierin willen wij u met deze brief graag in meenemen.

Allereerst benadrukken wij dat de provincie van een gemeente mag verwachten dat zij zeer terughoudend is met het plannen van bouwactiviteiten in Bijzonder Provinciaal Landschap en Natura2000 gebied. Het is de verantwoordelijkheid van een gemeente om voor een goede ruimtelijke afweging te zorgen, tussen zowel de belangen van de natuur als die van mensen. Wij zijn er dan ook ten volle van overtuigd dat we dat voor deze locatie uiterst zorgvuldig hebben gedaan. Dit willen graag in deze brief nog eens uiteenzetten.

Voor wij dit doen willen wij benadrukken dat ons verzoek voortvloeit uit een rijksopgave. Een rijksopgave die ons verplicht om een goede en menswaardige huisvesting te organiseren na een te lange periode van crisisopvang voor deze doelgroep. Er moet nu zo snel als mogelijk een normale huisvesting voor deze doelgroep gerealiseerd worden en dat kan in Oostzaan alleen op deze beoogde locatie.

Met deze brief willen we u nogmaals en meer uitgebreid informeren over het proces dat wij hebben doorlopen om tot een locatiekeuze voor het plaatsen van deze 21 tijdelijke woningen te komen. Zo ook over onze afweging om voor de onderhavige locatie te kiezen in plaats van die voor het Zuideinde/'t Skoon, waar wij eerder ontheffing voor hebben gekregen. Dit met de verwachting dat wij u kunnen overtuigen dat wij op een juiste en gedegen manier tot een goede ruimtelijke afweging met betrekking tot de onderhavige locatie zijn gekomen en dat het nu voorliggende negatief advies alsnog kan worden veranderd in een positief advies aan gedeputeerde staten. Wij zouden het toejuichen als wij, samen met u, voor de Oekraïense vluchtelingen, die nu al bijna 1 jaar

op een kamer zitten in het Van De Valk Hotel in Oostzaan, op de kortst mogelijke termijn deze huisvesting op de door ons beoogde locatie kunnen realiseren.

**Onze zoektocht naar een geschikte locatie.**
De gemeente Oostzaan heeft zelf weinig eigen grond die op de korte termijn beschikbaar dan wel geschikt is voor het snel kunnen plaatsen van deze 21 tijdelijke woningen. In onze zoektocht naar geschikte locaties om deze 21 tijdelijke woningen voor Oekraïense vluchtelingen te kunnen plaatsen hebben we de volgende procedure gevolgd.
Eerst hebben we, om tot een goede ruimtelijke afweging te kunnen komen, een longlist van alle vrije locaties die er in Oostzaan zijn samen gesteld. Al deze locaties zijn beoordeeld op de criteria beschikbaarheid, geschikt te maken, snelheid, afstand tot voorzieningen en openbaar vervoer en financiën.
Op basis hiervan zijn we tot een short list van slechts twee locaties gekomen die aan deze criteria zouden kunnen voldoen: Zuideinde/'t Skoon en de onderhavige locatie. Aangezien beide locaties of het predicaat Bijzonder Provinciaal Landschap of Natura2000 hebben, hebben we voor beide locaties ontheffing van de provincie nodig.

De locatie Zuideinde/'t Skoon (eigendom van een ontwikkelaar) gelegen in Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) waarvoor eerder ontheffing is aangevraagd en gekregen, bleek bij nader onderzoek vanwege de zeer slappe bodemgesteldheid niet binnen 1 jaar geschikt te maken voor het plaatsen van deze tijdelijke woningen. Daarnaast is ook nog niet duidelijk welke invloed het bouwrijp maken van deze locatie zal hebben op de waterkwaliteit, de effecten op enkele woningen aan het Zuideinde en de hoogte van de daarmee verbonden kosten die dit met zich zal meebrengen. Hiervan is inmiddels ingeschat dat deze substantieel meer zullen zijn dan eerder ingeschat.
Verder is er op dit moment geen grond in de gemeente die niet behoord tot het Bijzonder Provinciaal Landschap (vrijwel allemaal agrarische gronden) dan wel Natura 2000/NNN gebieden.

De enige locatie die nu nog resteert, die voldoet aan de gestelde criteria en redelijk snel geschikt te maken is als bouwlocatie voor deze 21 tijdelijke woningen voor maximaal 10 jaar, is het voormalige voetbalveld aan de Twiskeweg. Deze locatie ligt net binnen het vastgestelde natuur- en recreatiegebied Twiske-Waterland maar is ingesloten tussen 2 aanzienlijke bouwmassa's.

Uit het flora en Fauna onderzoek dat we hebben laten uitvoeren, is gebleken dat het plaatsen van de 21 tijdelijke woningen weinig tot geen invloed zal hebben op de natuurwaarde van dit gebied. Alleen het grasland, dat extensief wordt gemaaid door het recreatieschap, zal worden gebruikt voor het plaatsen van de woningen waarbij de bomen die het grasland inmiddels omzomen ongemoeid blijven en de ondergrond niet geroerd zal worden. Hierdoor is deze locatie na 10 jaar, of zoveel eerder als dat de opvang niet meer nodig is, weer snel terug te brengen in de huidige staat.

**Impact op de natuur indien we ontheffing krijgen om de tijdelijke woningen wel te mogen plaatsen op dit voormalige voetbalveld.**
Voor wat betreft het aspect behoud van natuurwaarde, zoals in uw commissiebehandeling door meerdere fracties aan de orde is gesteld, merken wij het volgende op:
Medewerking van Staatsbosbeheer en het Recreatieschap Twiske-Waterland was essentieel omdat de één eigenaar is van de beoogde locatie en de ander pachter.

Met het recreatieschap hebben we afspraken kunnen maken over de voorwaarden van het gebruik van de locatie alsmede een huurovereenkomst voor dit gebruik overeen zijn gekomen van €15.000 per jaar. Gedurende 10 jaar betekent dit een extra inkomstenbron van €150.000 die het recreatieschap extra kan inzetten voor het natuurbehoud en de natuurontwikkeling binnen Twiske-Waterland.

Het uitgevoerde Flora en Fauna onderzoek heeft duidelijk uitgewezen dat er geen bijzondere planten- en diersoorten door het plaatsen van deze tijdelijke woningen worden bedreigd of belemmerd. Het grasland op zich heeft volgens dit onderzoek slechts een beperkte natuurwaarde. Daarnaast is er in overleg met het Recreatieschap gezocht naar een compensatiegebied in het kader van NNN. Het aangeboden compensatiegebied is weliswaar niet 1 op 1 vergelijkbaar met de onderhavige locatie maar heeft volgens ons ecologisch onderzoeksbureau een veel hogere natuurwaarde dan de onderhavige locatie. (Zie de bijlage bij deze brief)

Een uitgevoerd bodemsonderingsonderzoek laat zien dat de eerste meter een zandlaag betreft met daaronder een veenlaag van 0ngeveer 5 meter en daaronder weer een samenstelling van klei, zand en kiezel. De zandlaag is al tientallen jaren geleden aangebracht om de locatie geschikt te maken als sportveld.

Bij het bouwrijp maken van de locatie zal de ondergrond niet geroerd worden en worden er ook geen heipalen geslagen of geboord. De grond wordt beschermd opgehoogd met 40 tot 50 cm zand waarop stelconplaten worden gelegd waarop de prefab woningen worden geplaatst. In deze zandlaag worden alle kabels en leidingen aangebracht. De verlichting voor deze locatie zal indirect zijn en weinig tot geen uitstraling op de omgeving hebben. Door op deze manier deze locatie voor maximaal 10 jaar bouwrijp te maken, kan er na deze periode de grond snel en gemakkelijk weer in de oorspronkelijke staat worden hersteld.

**Conclusie**
Uit het door ons uitgevoerde flora en fauna onderzoek en het daarop uitgebrachte salderingsplan NNN Noorderlaaik 1 te Oostzaan is komen vast te staan dat:

1. De geplande inrichting van het terrein met tijdelijke prefab woningen voor Oekraïense vluchtelingen weinig tot geen invloed heeft op de huidige natuurwaarde van het gebied en;
2. Het aangeboden compensatiegebied in het kader van NNN een veel betere natuurwaarde heeft.

Wij zijn derhalve van mening dat wij met deze locatiekeuze een goede ruimtelijke afweging hebben gemaakt, waarbij de belangen van natuurbehoud en het maatschappelijk effect voor deze Oekraïners, die al zo veel hebben meegemaakt, in meer dan voldoende mate zijn meegenomen. In het besluitvormingsproces dat we hiervoor doorlopen hebben, heeft het college de gemeenteraad en alle inwoners meegenomen m.b.t. hun plannen en afwegingen ten aanzien van deze locatie.

Wij vertrouwen erop dat wij u met deze toelichting alsnog weten te overtuigen dat wij een gedegen afweging in het kader van de ladder van stedelijke verduurzaming hebben gemaakt. Dat wij ook meer dan voldoende oog hebben voor de natuur en natuurbehoud in het kader van de WNB en NNN. Maar wij ook geen andere locatie binnen onze gemeente beschikbaar hebben die op korte termijn geschikt is voor het plaatsen van deze tijdelijke woningen voor Oekraïense vluchtelingen.

Wij hopen dan ook dat u alsnog uw medewerking hieraan wilt verlenen door ons de gevraagde ontheffing te verlenen.

Voor eventuele vragen dan wel toelichting zijn wij natuurlijk te allen tijde bereid.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Oostzaan,
De secretaris de burgemeester

D. van Huizen M. D. Polak

Bijlage(n): Salderingsplan NNN Noordelijk 1 te Oostzaan

# SALDERINGSPLAN NNN NOORDERLAAIK 1 TE OOSTZAAN

*Salderingsplan Natuurnetwerk Nederland*



Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V
Leimuiden, 18-6-2023

ADRES. Waaier 72, 2451 VW Leimuiden TEL. 0172 - 576072 E-MAIL. algemeen@eco-logisch.com WEB. www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL860284529B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

# VERANTWOORDING

| | |
|---|---|
| Opdrachtgever: | Over-Gemeenten |
| Contactpersoon: | Dhr. H. Smits |
| Adres: | Postbus 20 |
| | 1530 AA Wormer |
| Tel: | 075 6512242 |
| E-mail: | harry.smits@over-gemeenten.nl |

| | |
|---|---|
| Uitvoering: | Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. |
| Adres: | Waaier 72 |
| | 2451 VW Leimuiden |
| Tel: | 0172 576072 |
| E-mail: | algemeen@eco-logisch.com |
| Projectleider: | ing. S. van Lieshout, |
| Auteur: | ing. J.C.H. den Hollander |
| Kwaliteitscontrole: | ing. S. van Lieshout |
| Projectcode: | OGEC2301 |
| Status: | Definitief |
| Datum: | 18-6-2023 |

Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. is aangesloten bij brancheorganisatie Netwerk Groene Bureaus.

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. is ISO 9001:2015 gecertificeerd.

Adviesbureau E.C.O Logisch B.V. is aangesloten op de Nationale Databank Flora en Fauna en heeft daarmee toegang tot de meest volledige natuurgegevens in Nederland.

ADRES Waaier 72, 2451 VW Leimuiden TEL 0172 - 576072 E-MAIL algemeen@eco-logisch.com WEB www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL860284529B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

# INHOUDSOPGAVE


**1 Inleiding ..... 4**
1.1 Aanleiding en doel ..... 4
1.2 Natuurbeschermingswetgeving ..... 4
1.2.1 Gebiedsbescherming ..... 4
1.2.2 Soortbescherming ..... 4

**2 Projectgebied en ontwikkelingen ..... 6**
2.1 Projectgebied ..... 6
2.2 Ontwikkelingen ..... 7

**3 Natuurnetwerk Nederland (NNN) ..... 8**
3.1 Oppervlakteverlies ..... 8
3.2 Samenhang en wezenlijke waarden en kenmerken ..... 10
3.2.1 Projectgebied NNN ..... 10
3.2.2 Salderingsgebied NNN ..... 11
3.3 Salderingsbeoordeling ..... 13
3.4 Conclusie ..... 13



ADRES: Waaier 72, 2451 VW Leimuiden TEL: 0172 - 576072 E-MAIL: algemeen@eco-logisch.com WEB: www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL860284529B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

# 1 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING EN DOEL

De initiatiefnemer is voornemens 21 tijdelijke woningen te realiseren op het grasveld direct ten westen gelegen aan de Noorderlaaik 1 te Oostzaan. Deze ingreep wordt gezien als een ruimtelijke ontwikkeling. De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling dient er voor zorg te dragen dat de Wet natuurbescherming niet wordt overtreden.

In 2023 is door Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. verkennend natuuronderzoek uitgevoerd middels een quickscan Wet natuurbescherming[1]. Uit de quickscan is gebleken dat in het projectgebied mogelijk algemene amfibieën, broedvogels en zoogdieren kunnen voorkomen. Overige beschermde soorten worden door het ontbreken van geschikt habitat niet verwacht voor te komen in het projectgebied.

Het projectgebied is gelegen in het NNN-gebied het Twiske. De plaatsing van de tijdelijke woonunits en de realisatie van verharde parkeerplaatsen in het projectgebied hebben gevolgen voor het oppervlak van het NNN-gebied. Om dit oppervlak te salderen dienen er maatregelen te worden genomen om de natuurwaarden rond het projectgebied NNN te verhogen. Hiervoor is in opdracht van Over-Gemeenten dit salderingsplan opgesteld.

## 1.2 NATUURBESCHERMINGSWETGEVING

De Wet natuurbescherming beslaat soortbescherming, gebiedsbescherming en in specifieke gevallen de bescherming van houtopstanden. Daarnaast is gebiedsbescherming in Nederland geregeld via beleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Voor wat betreft de soortbescherming in de Wet natuurbescherming zijn er verschillende beschermingsregimes. Het gaat om soorten die op basis van Europese wetgeving beschermd zijn vanuit Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn en soorten die nationaal als beschermde soort zijn aangewezen. Middels een provinciale verordening kunnen deze nationaal beschermde soorten worden vrijgesteld van de verbodsbepalingen uit de wet. De vrijgestelde soorten kunnen verschillen per provincie.

### 1.2.1 GEBIEDSBESCHERMING

**Natura 2000-gebieden**

Het is conform artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

**Natuurnetwerk Nederland (NNN)**

De regels omtrent NNN-gebieden zijn door het Rijk en de provincies met elkaar afgesproken. De afspraken zijn vastgelegd in het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' en zijn uitgewerkt in de provinciale verordeningen. Het ruimtelijke beleid voor de NNN is gericht op behoud en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. In het NNN geldt daarom het 'nee, tenzij'-regime. Of een ingreep mag worden uitgevoerd in de NNN, hangt naast de instandhouding van de omvang van het NNN, in eerste instantie af van de mate van aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied.

### 1.2.2 SOORTBESCHERMING

**Zorgplicht**

De zorgplicht is opgenomen in artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming.

**Artikel 1.11 Wnb (zorgplicht)**

1. Eenieder neemt voldoende zorg in acht voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.
2. De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in elk geval in dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten:

[1] Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. (2023). *Quickscan Wet natuurbescherming Noorderlaaik 1 te Oostzaan* (Projectcode: OGNA2202). 19 januari 2023.



ADRES: Waaier 72, 2451 VW Leimuiden TEL: 0172 - 576072 E-MAIL: algemeen@eco-logisch.com WEB: www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL860284529B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

a. dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel,
b. indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevergd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of;
c. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op handelen of nalaten in overeenstemming met het bij of krachtens deze wet of de Visserijwet 1963 bepaalde.

**Europees beschermde soorten - Vogels**
De verbodsbepalingen voor wat betreft vogels zijn opgenomen in artikel 3.1 van de Wet natuurbescherming.

**Artikel 3.1 Wnb.**
1. Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen.
2. Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.
3. Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben.
4. Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen.
5. Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

**Europees beschermde soorten - Overige soortgroepen**
De verbodsbepalingen voor wat betreft Europees beschermde soorten zijn opgenomen in artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming.

**Artikel 3.5 Wnb.**
1. Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.
2. Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.
3. Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.
4. Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.
5. Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

**Nationaal beschermde soorten**
De verbodsbepalingen voor wat betreft nationaal beschermde soorten zijn opgenomen in artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming.

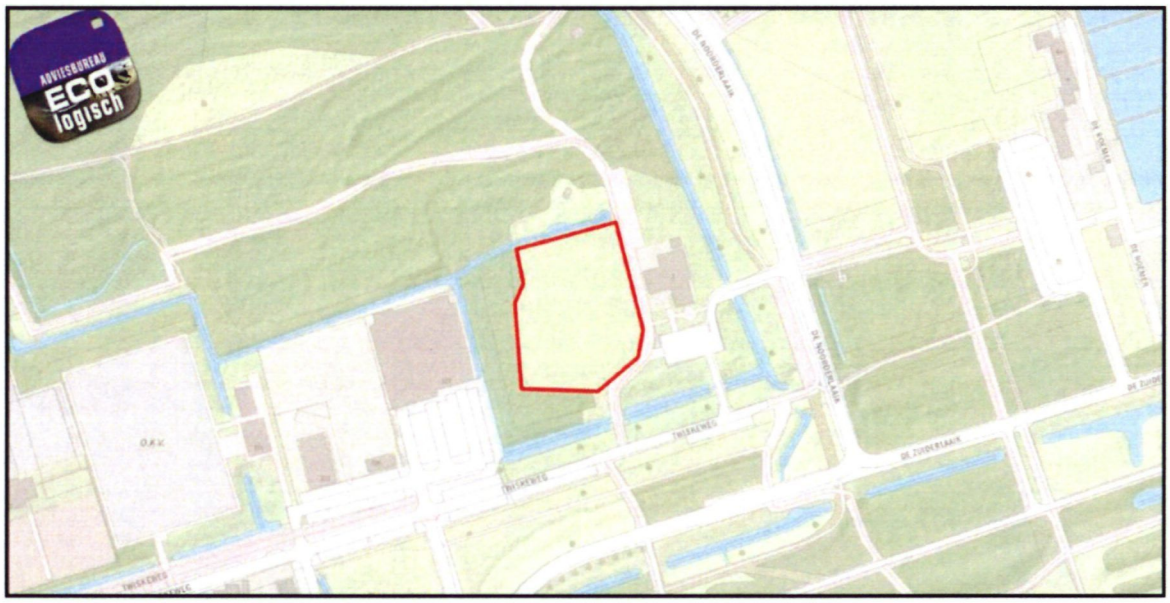
**Artikel 3.10 Wnb.**
1. Onverminderd artikel 3.5, eerste, vierde en vijfde lid, is het verboden:
a. in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen;
b. de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen, of;
c. vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

ADRES: Waaier 72, 2451 VW Leimuiden TEL: 0172 - 576072 E-MAIL: algemeen@eco-logisch.com WEB: www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL860284529B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

# 2 PROJECTGEBIED EN ONTWIKKELINGEN

## 2.1 PROJECTGEBIED

Het projectgebied is gelegen in de gemeente Oostzaan in kilometerhok: X: 120 / Y: 495 (Rijksdriehoekscoördinaten). Afbeelding 1 geeft de globale ligging van het projectgebied weer.



**Afbeelding 1: Ligging projectgebied**

Het projectgebied bestaat uit een extensief beheerd grasveld direct ten westen gelegen aan de Noorderlaaik 1 te Oostzaan (afbeelding 2 & 3). Het projectgebied wordt in de huidige situatie onder andere gebruikt als sportveld. In de toekomstige situatie wordt circa de helft van het ingetekende projectgebied in gebruik genomen. Langs de zuid- en westzijde van het projectgebied is een bomenrij aanwezig. Ten oosten van het projectgebied is het kantoor van Recreatieschap Het Twiske aanwezig, een gebouw van één bouwlaag hoog en een onderhoudsschuur. Ten zuiden hiervan is er een verhard parkeerterrein aanwezig.



**Afbeelding 2: Impressie projectgebied foto 1**



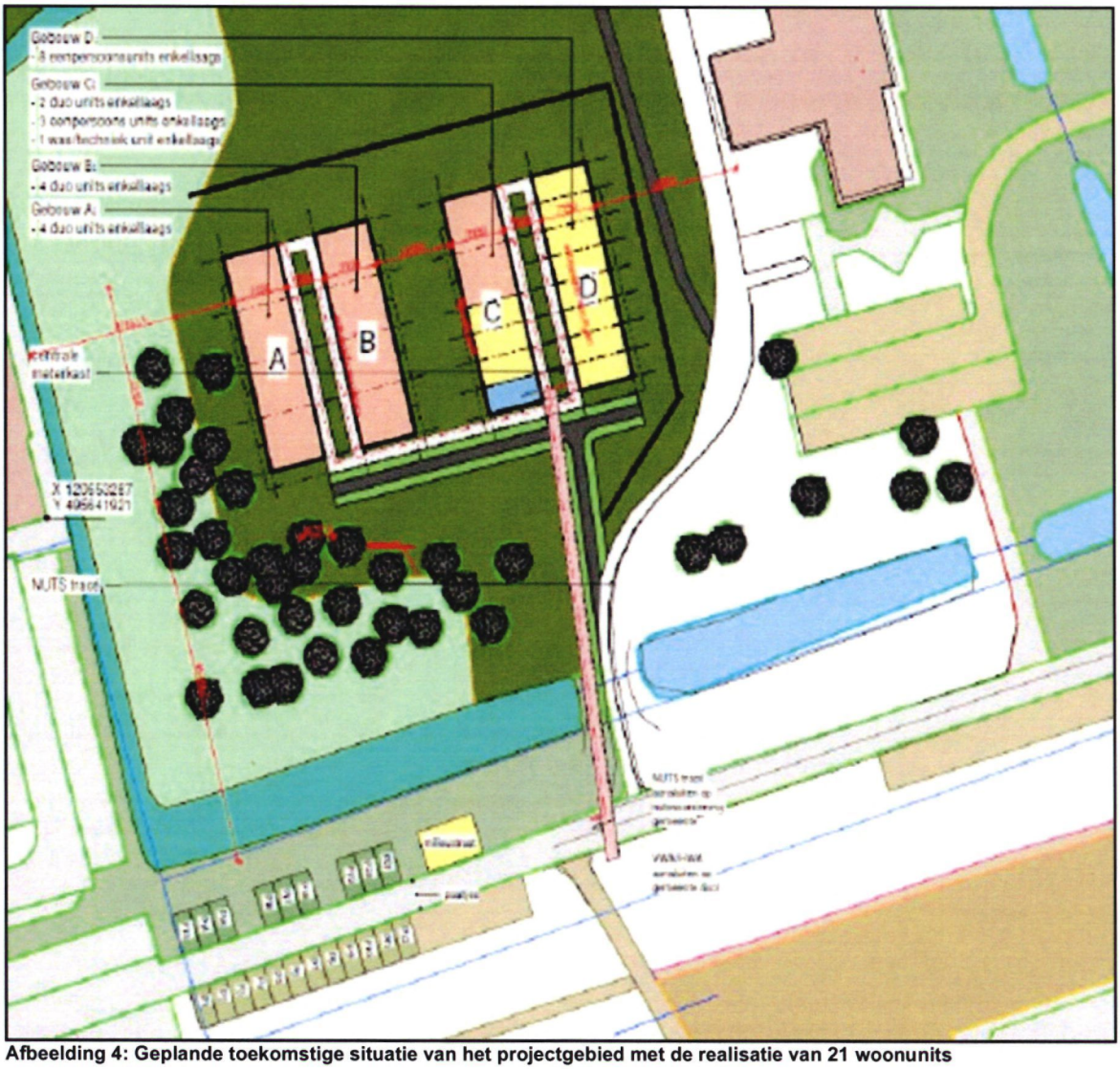
**Afbeelding 3: Impressie projectgebied foto 2**



ADRES: Wasser 72, 2451 VW Leimuiden TEL: 0172 - 576072 E-MAIL: algemeen@eco-logisch.com WEB: www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL860284529B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

## 2.2 ONTWIKKELINGEN

De initiatiefnemer is voornemens 21 tijdelijke verblijfslocaties te realiseren op het grasveld direct ten westen gelegen aan de Noorderlaaik 1 te Oostzaan (afbeelding 4). De 21 woonunits betreffen 11 wooneenheden voor 1 en 2 persoonshuishoudens en 10 wooneenheden voor 3 en 4 persoons huishoudens. Naast de realisatie van de woonunits dient er rekening te worden gehouden met de realisatie van een splitlevel / grind parkeerterrein.




**Afbeelding 4: Geplande toekomstige situatie van het projectgebied met de realisatie van 21 woonunits**



ADRES: Waaier 72, 2451 VW Leimuiden TEL: 0172 - 576072 E-MAIL: algemeen@eco-logisch.com WEB: www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL860284529B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

# 3 NATUURNETWERK NEDERLAND (NNN)

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het NNN-gebied het Twiske (afbeelding 5). Het NNN-gebied waar het projectgebied deel van uitmaakt heeft een oppervlakte van circa 600 hectare. Vermindering van het oppervlak in het NNN is in geen enkel geval toegestaan. De plaatsing van de tijdelijke woonunits heeft een effect op een gedeelte van het NNN met een totaal oppervlakte van 1.000 m² dat verhard zal worden. Naar dit gebied wordt verwezen als 'projectgebied NNN'.




**Afbeelding 5: Projectgebied ten opzichte van het NNN (maps.amsterdam.nl)**

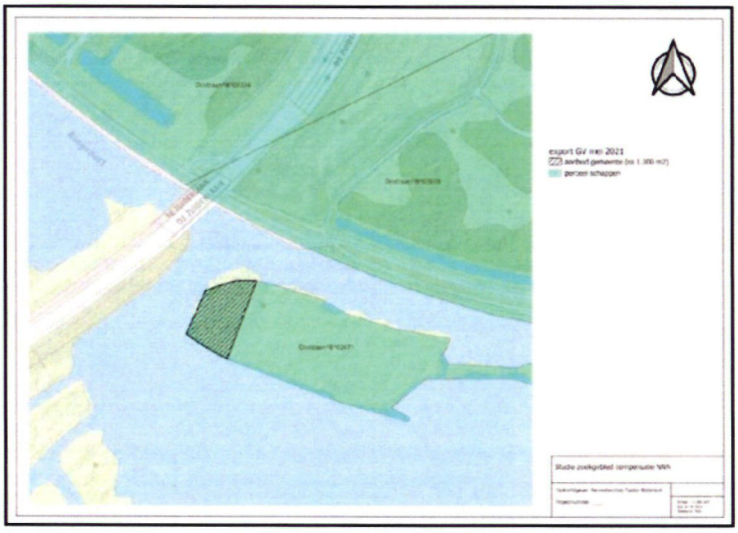
Tijdens de geplande ontwikkelingen gaat er oppervlakte van het NNN verloren. Voor de realisatie van de geplande ontwikkelingen zullen er woonunits worden geplaatst en worden er splitlevel / grind parkeerplaatsen gerealiseerd. In de nieuwe situatie zal 750 m² aan verhard oppervlak worden toegevoegd wat inclusief de aanleg van paden oploopt tot 1.000 m².

## 3.1 OPPERVLAKTEVERLIES

Om het verlies aan oppervlakte door verharding te compenseren is het voornemen om in de nabije omgeving een gebied te salderen tot NNN. Gekozen is voor het betreffende gebied dat te zien is in afbeelding 6. Naar dit gebied wordt verwezen als 'salderingsgebied NNN'.



ADRES: Wasser 72, 2451 VW Leimuiden TEL: 0172 - 576072 E-MAIL: algemeen@eco-logisch.com WEB: www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL860284529B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20



**Afbeelding 6: Locatie compensatiegebied NNN**

Het salderingsgebied NNN is gelegen aan de zuidelijke rand van Het Twiske, op ongeveer 1,5 kilometer ten zuiden van het projectgebied NNN. Het salderingsgebied NNN betreft de westelijke punt van een eiland gelegen in de Zuidwestplas. De exacte locaties zijn in afbeelding 7 op kaart weergegeven.




**Afbeelding 7: Locatie projectgebied NNN en salderingsgebied NNN**



ADRES: Waaier 72, 2451 VW Leimuiden TEL: 0172 - 576072 E-MAIL: algemeen@eco-logisch.com WEB: www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL860284529B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

Het totale oppervlak van het projectgebied dat verhard zal worden in het huidige NNN bevat 1.000 m². Het voorgestelde ruilgebied (salderingsgebied) behoort nog niet tot het NNN en betreft een oppervlak van gelijke grootte. Door het voorgestelde ruilgebied om te vormen tot NNN wordt het deel van het NNN dat wordt verhard een-op-een gecompenseerd in oppervlak.

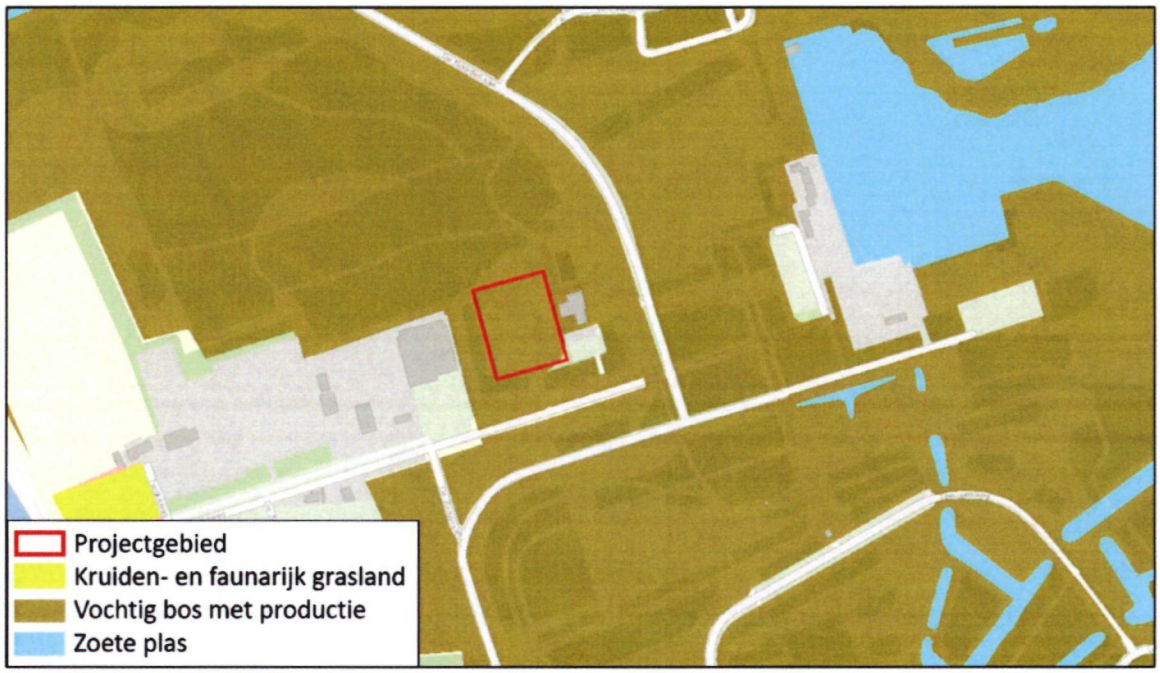
## 3.2 SAMENHANG EN WEZENLIJKE WAARDEN EN KENMERKEN

In het NNN-document Twiske L23 worden in het Twiske de volgende ecologische kernkwaliteiten onderscheden, die de basis vormen voor het behoud van biodiversiteit die (inter)nationaal en/of regionaal van belang is:

- Open water en verlandingsvegetaties in oorspronkelijk brak milieu;
- Open landschap met extensieve graslanden voor weidevogels;
- Halfopen bos- en parklandschap met recreatief gebruik.

### 3.2.1 PROJECTGEBIED NNN

Het projectgebied NNN is gelegen in het natuurbeheertype Vochtig bos met productie (N16.04) (afbeelding 8). Dit natuurbeheertype wordt als volgt omschreven: "*Vochtig bos met productie bestaat uit loofbossen die gedomineerd worden door diverse boomsoorten zoals populier, es, esdoorn, beuk, haagbeuk, eik, iep en els. Het is grotendeels gesloten bos met een weelderige ondergroei.*"




**Afbeelding 8: Projectgebied en aanwezige natuurtypen (geoapp.noord-holland.nl)**

Op 28 juni 2022 en 6 juni 2023 is door ing. S. van Lieshout een locatiebezoek uitgevoerd in het projectgebied NNN. Het doel van dit bezoek was onder andere om de kwaliteit van de huidige situatie en het huidige NNN te beoordelen en te bepalen welke wezenlijke kenmerken en waarden en welke kernkwaliteiten in de huidige situatie in en rond het projectgebied aanwezig zijn. Dit wordt in onderstaande paragraaf besproken.

**Natuurbeheertype**

Het projectgebied NNN is gelegen in natuurbeheertype Vochtig bos met productie (N16.04). Belangrijke kenmerken van dit type natuurbeheer zijn dat het gebied gedomineerd wordt door diverse soorten loofbomen. Dit bostype levert een belangrijke bijdrage aan de houtvoorziening en er vindt periodiek houtoogst plaats. In de huidige situatie voldoet het projectgebied NNN niet aan deze kenmerken. Het NNN-gebied dat binnen het projectgebied ligt en verloren gaat met de geplande ontwikkeling bestaat uit een extensief beheerd gazon en wordt in de huidige situatie onder andere gebruikt als sportveld. Langs de zuid- en westzijde van het projectgebied is een bosschage aanwezig welke tijdens de geplande ontwikkelingen behouden blijven.



ADRES: Waaier 72, 2451 VW Leimuiden TEL: 0172 - 576072 E-MAIL: algemeen@eco-logisch.com WEB: www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL8602.84.229.B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

Aangezien het projectgebied NNN wordt gebruikt als sportveld en vanwege het extensieve maaibeheer met een eerste maaironde rond half juni, komen deze kenmerken niet overeen met één van de natuurbeheertypes.

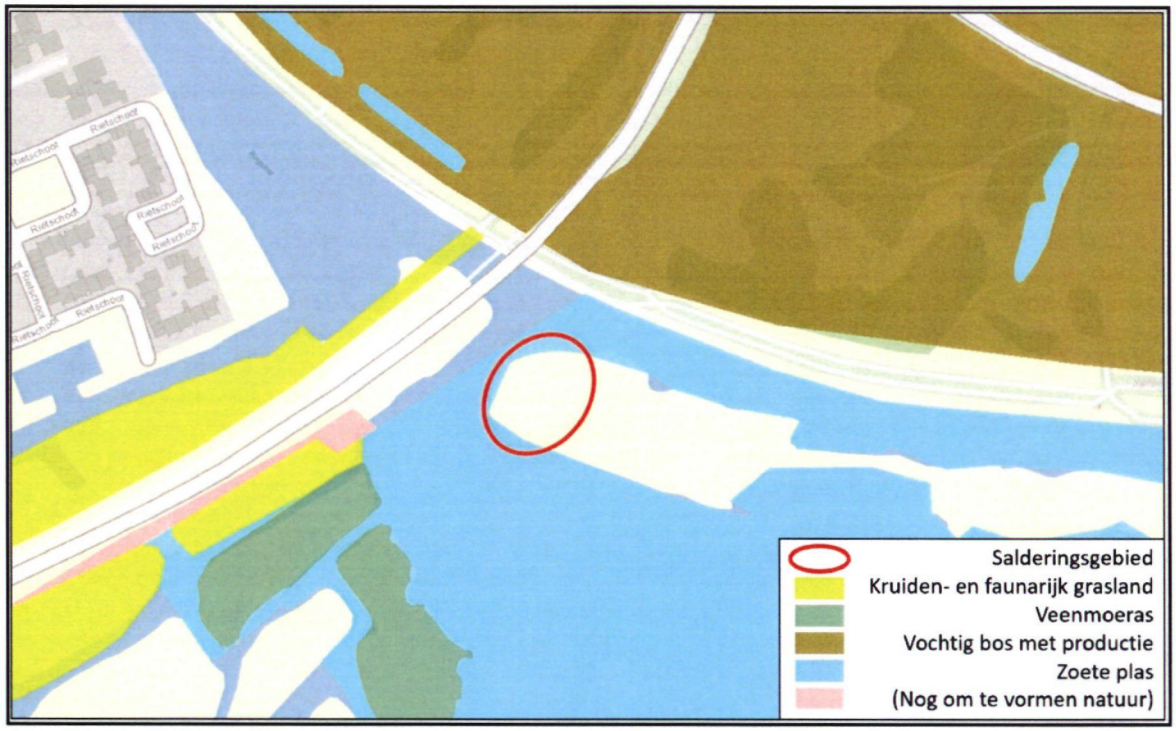
**Ecologische kernkwaliteiten**
In het projectgebied NNN zijn de ecologische kernkwaliteiten "Open water met verlandingsvegetaties" en "Open landschap met extensieve graslanden" uit het NNN-document Twiske L23 niet aanwezig. In het projectgebied NNN is de ecologische kernwaarde "Parklandschap met recreatief gebruik" wel aanwezig. Aangezien het gebied bestaat uit extensief beheerd gazon met een maaironde in juni en buiten die periode onder andere als sportveld gebruikt wordt, heeft het gebied een lage ecologische waarde en draagt het zeer beperkt bij aan het behoud van biodiversiteit binnen het NNN-gebied. Het gazon biedt geen schuilmogelijkheden voor dieren en ondanks het extensieve beheer is er geen bijzondere variëteit in begroeiing. Het projectgebied NNN kan onderdeel uitmaken van het leefgebied van algemene amfibieën en zoogdieren.

**Effecten**
De geplande ontwikkelingen zullen naar verwachting geen negatieve effecten hebben op beschermde flora en fauna. De geplande ontwikkelingen kunnen wel een negatief effect hebben op het leefgebied van algemene amfibieën en zoogdieren. Voor deze algemene soorten geldt er een vrijstelling van het verbod op doden en verstoren bij bestendig beheer en gebruik en ruimtelijke ingrepen. De zorgplicht blijft van wel van toepassing voor de vrijgestelde soorten.

De werkzaamheden zullen geen negatief effect hebben op de samenhang van het NNN. Het omliggende gedeelte van het NNN blijft behouden en aaneengesloten.

### 3.2.2 SALDERINGSGEBIED NNN

Het salderingsgebied NNN is omringd door de volgende natuurbeheertypes: Kruiden- en faunarijk grasland (N12.02), Veenmoeras (N05.03), Vochtig bos met productie (N16.04) en Zoete plas (N04.02). Deze zijn op kaart weergegeven in afbeelding 9.




**Afbeelding 9: Omliggende natuurbeheertypes salderingsgebied (geoapp.noord-holland.nl)**

Het salderingsgebied bestaat uit vochtig landschap met verschillende vegetatievormen. Aan de zuidkant zijn voornamelijk lage rietvegetaties gelegen en aan de noordkant groeien onder andere lage wilgensoorten (afbeelding 10). Het salderingsgebied is reeds onderdeel van het Bijzonder Provinciaal Landschap en valt onder Oostzaner- en Ilperveld. Het salderingsgebied wordt derhalve van grote waarde geschat.



ADRES: Wasser 72, 2451 VW Leimuiden TEL: 0172 - 576072 E-MAIL: algemeen@eco-logisch.com WEB: www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL860284529B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20



**Afbeelding 10: Impressie vormgeving salderingsgebied**

**Natuurbeheertype**

Het salderingsgebied heeft potentie voor de habitattypen:

- Veenmoeras (N05.03)
- Hoog- en laagveenbos (N14.02)

Veenmoerassen wordt door BIJ12 als volgt beschreven: "*Veenmoeras omvat open begroeiingen van riet, lisdodde en biezen in water; rietlanden en rietruigten. Hierin weerspiegelt zich de overgang van water naar land.*" "*Veenmoeras is van groot belang voor vogels, libellen, vissen, amfibieën en enkele zoogdieren als otter, noordse woelmuis en waterspitsmuis. Goed ontwikkelde moerassen behoren tot de soortenrijkste levensgemeenschappen in Nederland, en zijn daarom van groot belang voor de Nederlandse natuur.*"
De zuidkant van het salderingsgebied biedt potentie om als veenmoeras te dienen. Deze zuidelijke kant bestaat momenteel grotendeels uit laagveenmoeras en voldoet als verlandingsvegetatie aan veel van de beschreven kenmerkende eigenschappen. Om te bepalen hoe het salderingsgebied op dit moment exact voldoet aan de gestelde kwaliteitsbepaling is nader onderzoek benodigd. Een grote bedreiging voor veenmoerassen is verbossing. Dit lijkt momenteel enigszins van toepassing op dit zuidelijke deel. Om dit tegen te gaan en het moeras in stand te houden is derhalve intensief beheer nodig. Zo mag veenmoeras bijvoorbeeld maximaal voor 10% uit struweel en bosjes (inclusief solitaire bomen) bestaan. Op nog geen 100 meter ten zuidwesten van het salderingsgebied zijn reeds twee eilanden aangewezen natuurbeheertype veenmoeras welke als voorbeeld kunnen dienen.

Hoog- en laagveenbos wordt door BIJ12 als volgt beschreven: "*Hoog- en laagveenbos is bos op natte standplaatsen op venige bodem met dominerende soorten als zwarte els, zachte berk en grauwe wilg.*" "*Op open plekken domineren moerasplanten. Hoog- en laagveenbossen kennen een hoge diversiteit bij veel structuurvariatie en de afwezigheid van verdroging.*"
De (zuid- en) noordkant van het salderingsgebied biedt (/bieden) potentie om als hoog- en laagveenbos te dienen. De noordelijke kant voldoet aan veel van de beschreven kenmerkende eigenschappen. De zuidelijke kant kan tevens dienen als hoog- en laagveenbos mits hier geen intensief beheer wordt toegepast (zoals benodigd bij het natuurbeheertype veenmoeras). Door het uitblijven van intensief beheer kan verbossing optreden en kan het gebied transformeren tot laagveenbos. Zo bevestigd BIJ12 dat veel veenbossen op natuurlijke wijze ontstaan, soms na stopzetten van maaibeheer van rietlanden (laagveenmoerassen). Op minder dan 700 meter ten oosten van het salderingsgebied zijn reeds twee plaatsen aangewezen als deel van een eiland zijn aangewezen als natuurbeheertype hoog- en laagveenbos welke als voorbeeld kunnen dienen.

**Ecologische kernkwaliteiten**

In het salderingsgebied NNN zijn de ecologische kernkwaliteiten "Parklandschap met recreatief gebruik" en "Open landschap met extensieve graslanden" uit het NNN-document Twiske L23 niet aanwezig. In het salderingsgebied NNN is de ecologische kernwaarde "Open water met verlandingsvegetaties" wel aanwezig. Het salderingsgebied bestaat uit een gevarieerd landschap met veel potentie. Het gebied heeft door een variatie aan landschappelijke



ADRES: Waisier 72, 2451 VW Leimuiden TEL: 0172 - 576072 E-MAIL: algemeen@eco-logisch.com WEB: www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL860284529B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

elementen zoals de rietruigte en gevarieerde begroeiing een relatief hoge ecologische meerwaarde. In de huidige staat biedt het salderingsgebied reeds potentieel habitat voor rode lijst-soorten zoals de noordse woelmuis, snor, roerdomp en de waterspitsmuis welke in de omgeving bekend zijn voor te komen. De hogere vormen van begroeiing aan de noordkant van het gebied kunnen tevens door broedvogels als broedbiotoop worden gebruikt. Door over te gaan tot NNN met een gespecificeerd natuurbeheertype kan het salderingsgebied voor nog meer icoonsoorten een geschikt habitat vormen en de ecologisch meerwaarde nog verder verbeteren.

**Effecten**

Indien het salderingsgebied in de toekomstige situatie wordt aangewezen tot NNN en hier één (of beiden) van de bovengenoemde natuurbeheertypes aan wordt toebedeeld zal dit naar verwachting een positief effect hebben op beschermde flora en fauna. De natuurwaarde ligt in het salderingsgebied al vrij hoog maar dat zal nog verder kunnen worden verbeterd door hier een gericht natuurbeheertype aan te koppelen.
De geplande transformatie zal een positief effect hebben op de lokale samenhang van het NNN. Door op deze locatie als nieuw onderdeel van het NNN te fungeren wordt de verbinding met en tussen omliggende deelgebieden van het NNN versterkt.

## 3.3 SALDERINGSBEOORDELING

Met de ruil wordt de samenhang van het gebied rondom het projectgebied niet in het geding gebracht. Het NNN gebied blijft onverminderd verbonden, er vindt zelfs een uitbreiding van connectiviteit van het NNN plaats, aangezien het salderingsgebied net buiten het huidige NNN gelegen is en ook een natte verbinding kent. Door de ligging in het water kunnen doelsoorten van het Vogelrichtlijn gebied en andere soorten profiteren van relatieve rust. Het extensief beheerde gazon dat zal verdwijnen speelt daarnaast geen belangrijke rol in de verspreiding of het onderbrengen van soorten. Het projectgebied levert nauwelijks tot geen bijdrage aan de ecologische kernkwaliteiten die belangrijk zijn voor het behoud van de biodiversiteit in het gebied. Het gazon maakt tevens geen onderdeel uit van leefgebied van doelsoorten van het Twiske.
In het beoogde salderingsgebied is reeds een ecologische kernwaarde aanwezig met een grote ecologische meerwaarde. Het salderingsgebied heeft reeds een hoge waardering in verband met het behoren tot het 'Bijzonder Provinciaal Landschap" van de provincie Noord-Holland. Het gebied grenst grotendeels direct aan bestaand NNN-gebied. In het salderingsgebied is potentieel broed- en leefgebied aanwezig voor doelsoorten van het Vogelrichtlijngebied Twiske. De oevervegetatie kan door de Vogelrichtlijnsoorten, de roerdomp, rietzanger en de snor, potentieel als broedbiotoop worden gebruikt. Tevens zijn de oevers geschikt als leefgebied voor de noordse woelmuis en de waterspitsmuis. Dit zijn soorten waar in de Habitatrichtlijn delen van het Natura 2000-gebied "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerpolder & Twiske" een instandhoudingsdoelstelling geldt. Het Twiske is verder echter alleen als Vogelrichtlijngebied aangemerkt. Door de locatie van het salderingsgebied kan het in de toekomstige situatie een stimulerende werking hebben op de verbinding tussen het Twiske en omliggende NNN-gebieden. Hierdoor wordt het NNN uiteindelijk effectiever als verbindend element, waar het huidige projectgebied reeds is omsloten door het NNN en zorgt voor geen toegevoegde verbindende werking door de beperkte ecologische waarde.
In het beoogde salderingsgebied is een ecologische kernwaarde aanwezig met een potentieel grote ecologische meerwaarde en meer leefgebied voor doelsoorten van het Twiske en het Natura 2000-gebied "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerpolder & Twiske". Derhalve wordt het gebied als geschikt salderingsgebied voor het projectgebied beoordeeld. Door het extensieve beheer is er eveneens meer leefgebied voor algemene soorten aanwezig. Het salderingsgebied heeft ten minste een gelijkwaardige dan wel een hogere ecologische waarde dan het projectgebied. Gezien de locatie, het aanwezige habitat, het huidige beheer en de ecologisch waarde is het beoogde ruilgebied geschikt om aangewezen te worden als NNN-gebied ter vervanging van het projectgebied.

## 3.4 CONCLUSIE

Het projectgebied ligt in NNN-gebied. Het oppervlakteverlies wordt gecompenseerd door eenzelfde oppervlak in te brengen uit een andere zone aan de rand van het Twiske, welke nog geen NNN-bestemming heeft. De provincie Noord-Holland zal goedkeuring moeten verlenen voor deze ruil. De aangedragen ruilgebieden passen goed binnen de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN in het Twiske. De kwaliteit van de ruilgebieden is groter dan het huidige deel en door een zone aan de buitenrand bij het gebied te betrekken in het NNN, wordt de verbindende werking van het NNN sterker.

Het aangedragen salderingsgebied heeft een duidelijk grotere natuurwaarde dan het te ontwikkelen gebied. Waar het huidige gebied niet goed past onder de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied (uitgezonderd Parklandschap met recreatief gebruik), past het salderingsgebied binnen "Open water met verlandingsvegetaties"



ADRES: Wasser 72, 2451 VW Leimuiden TEL: 0172 - 576072 E-MAIL: algemeen@eco-logisch.com WEB: www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL8602.84.529.B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

en daarnaast binnen twee van de habitattypen Veenmoeras (N05.03) en Hoog- en laagveenbos (N14.02). Er wordt met de saldering een winst geboekt op de kwaliteit van de natuur op de in het NNN gelegen gebieden.

ADRES. Wasser 72, 2451 VW Leimuiden TEL. 0172 - 576072 E-MAIL. algemeen@eco-logisch.com WEB. www.eco-logisch.com KVK 75440741 BTW NL8602.84.529.B01 IBAN NL66 RABO 0123 9211 20

**Van:** Dorpsraad Zwaagdijk-West <info@dorpsraadzwaagdijk-west.nl>
**Verzonden:** donderdag 15 juni 2023 13:11
**Aan:** Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
**Onderwerp:** Ter attentie van de Provinciale Statenleden Noord-Holland: aandacht voor Zwaagdijk-West

Geachte mevrouw Bolt,

Bijgaande brief met informatiepakket is bestemd voor de leden van Provinciale Staten Noord-Holland.

Hierbij het verzoek dit naar de statenleden door te sturen. Graag ontvangen wij van u een bevestiging dat deze informatie is gedeeld.

Bij voorbaat dank en met vriendelijke groet,

Roos Bruin
secretaris Dorpsraad Zwaagdijk-West & Werkgroep BWH 76/76A

Aan de leden van Provinciale Staten Noord-Holland

Zwaagdijk-West, 15 juni 2023

**Onderwerp**: aandacht voor Zwaagdijk-West

Geachte leden van de Provinciale Staten,

Wij schrijven u vanuit Zwaagdijk-West, een dorp in de gemeente Medemblik met 271 huizen – waarvan ca 150 in de 'kern' – en 575 inwoners. Een dorp met een kleine school, zonder openbaar vervoer, zonder gezondheidszorgvoorzieningen en zonder winkels. Een dorp met een sociaal-economisch kwetsbare wijk (de Balkweiterhoek). Een dorp dat de afgelopen jaren veel over zich heen heeft gehad waardoor het inmiddels wordt bestempeld als het "afvoerputje van de gemeente Medemblik". Een snelweg - de Westfrisiaweg – doorsnijdt zonder geluidswal of afscherming, het dorp, het industrieterrein Zevenhuis – met hogere gebouwen dan het bestemmingsplan toestond – komt steeds dichter op ons af[1].

In dat dorp is de Provincie Noord-Holland eigenaar van een stuk grond dat ligt ingeklemd tussen de Westfrisiaweg en het wijkje Balkweiterhoek. Dat stuk grond is voor de Provincie een potentiële locatie voor de vestiging van een paar honderd statushouders en spoedzoekers, in die volgorde. Het proces om de haalbaarheid te onderzoeken wordt geleid door ambtenaren van de Provincie zonder kennis over ligging, faciliteiten en kenmerken van het dorp. Het proces wordt gekenmerkt door onduidelijke communicatie met de Dorpsraad en het onvoldoende betrekken van de inwoners.

De Provincie heeft de gemeente Medemblik en twee wooncorporaties verzocht een haalbaarheidsonderzoek te verrichten. De gemeente Medemblik en de wooncorporaties kwamen al snel tot de conclusie dat het plan van de Provincie onhaalbaar is. Naast de afwezigheid van voorzieningen en een ontsluitingsweg, de aanwezigheid van vervuilde grond, en de noodzaak van een geluidswal zal het een financieel fiasco worden. Bovendien stelde het college van Medemblik dat de beoogde locatie zich niet leent voor huisvestiging gezien de korte afstand tot de snelweg. Daarnaast is het wijkje Balkweiterhoek, dat grenst aan de beoogde locatie, een sociaal zwakke wijk. Met de komst van een paar honderd statushouders en spoedzoekers zal de sociale structuur van dat wijkje nog verder onder druk komen te staan.

De gemeente en de wooncorporaties laten dat per brief weten en hebben zich teruggetrokken uit het overleg. Dit heeft tot een verontwaardigde reactie geleid bij de betrokken ambtenaren van de Provincie die vervolgens wederom een eigen haalbaarheidsonderzoek zijn begonnen. Hiervoor is Flexwonen NH ingeschakeld, een partij die tijdelijke woonruimte realiseert. Na vragen vanuit de werkgroep blijkt dit niet Flexwonen NH te zijn maar Rotteveel M4, een adviesorganisatie op het gebied van bouwmanagement. De eigenaar van Rotteveel M4 is tevens de eigenaar van Flexwonen NH. Er is dus sprake van belangenverstrengeling.

Meerdere politieke partijen in de gemeente Medemblik hebben hun steun aan ons uitgesproken en geven aan dat het huisvesten van statushouders en spoedzoekers op deze locatie onhaalbaar is. Het dorp Zwaagdijk-West is al voldoende verpest in de afgelopen 10 jaren en de limiet is voor de

[1] Meer informatie kunt u vinden op: Wijk Zwaagdijk-West (gemeente Medemblik) in cijfers en grafieken (bijgewerkt 2023!) | AlleCijfers.nl of de website van de Dorpsraad www.dorpsraadzwaagdijk-west.nl

bewoners bereikt. De werkgroep voelt zich gesteund door meerdere politieke partijen van Medemblik evenals het college van B&W. Wij rekenen eveneens op uw steun in deze kwestie.

Bijgevoegd treft u:

- Bijlage 1: Een plattegrond met de situatieschets, waarop in geel is aangegeven welk perceel het betreft, ten opzichte van de 'kern' van Zwaagdijk-West;
- Bijlage 2a en 2b: Foto's met een momentopname van verkeer op de oprit naar de Westfrisiaweg, één van de vier rijbanen die vlak langs het perceel lopen;
- Bijlage 3: Het rapport *Long-term Exposure to Traffic-related Air Pollution and Type 2 Diabetes Prevalence in a Cross-sectional Screening-study in the Netherlands;*
- Bijlage 4: Ons pamflet dat voor zich spreekt.

Met vriendelijke groet,

De werkgroep BWH 76/76A


Werf HHNK Locatie Zwaagdijk
De Wit Tegelwerken
Zwaagdijk
Het Schilderpaleis
Sport- en Ontspanningsver. 'De...
Toneelvereniging Tobronsa
Schoonheidssalon En Pedicure Puur Natuur
Klokkewelt
Balkweterhoek
Basisschool Sint Lidwina
Westfrisiaweg
N307
AutoFirst Hoorn - Garage
At The Car Wash Company
Argos Zwaag
Bouwbedrijf K. Entius BV
VANDERLAAN B.V
Kitchen Makeover


Brandhoff B.V.


Brengt ondernemers
in beweging
VSDV
verkeersschool
HOEK BOUMA

ENVIRONMENTAL HEALTH

RESEARCH Open Access

# Long-term Exposure to Traffic-related Air Pollution and Type 2 Diabetes Prevalence in a Cross-sectional Screening-study in the Netherlands

Marieke BA Dijkema[1,2*†], Sanne F Mallant[1,3†], Ulrike Gehring[2], Katja van den Hurk[3], Marjan Alssema[3], Rob T van Strien[1], Paul H Fischer[4], Giel Nijpels[3], Coen DA Stehouwer[5], Gerard Hoek[2], Jacqueline M Dekker[3,6] and Bert Brunekreef [2,7]

## Abstract

**Background:** Air pollution may promote type 2 diabetes by increasing adipose inflammation and insulin resistance. This study examined the relation between long-term exposure to traffic-related air pollution and type 2 diabetes prevalence among 50- to 75-year-old subjects living in Westfriesland, the Netherlands.

**Methods:** Participants were recruited in a cross-sectional diabetes screening-study conducted between 1998 and 2000. Exposure to traffic-related air pollution was characterized at the participants' home-address. Indicators of exposure were land use regression modeled nitrogen dioxide ($NO_2$) concentration, distance to the nearest main road, traffic flow at the nearest main road and traffic in a 250 m circular buffer. Crude and age-, gender- and neighborhood income adjusted associations were examined by logistic regression.

**Results:** 8,018 participants were included, of whom 619 (8%) subjects had type 2 diabetes. Smoothed plots of exposure versus type 2 diabetes supported some association with traffic in a 250 m buffer (the highest three quartiles compared to the lowest also showed increased prevalence, though non-significant and not increasing with increasing quartile), but not with the other exposure metrics. Modeled $NO_2$-concentration, distance to the nearest main road and traffic flow at the nearest main road were not associated with diabetes. Exposure-response relations seemed somewhat more pronounced for women than for men (non-significant).

**Conclusions:** We did not find consistent associations between type 2 diabetes prevalence and exposure to traffic-related air pollution, though there were some indications for a relation with traffic in a 250 m buffer.

**Keywords:** 50-75 yrs, general population, long term, the Netherlands, traffic related air pollution, type 2 diabetes

## Background

Many different factors are involved in the development of type 2 diabetes. Genetic predisposition, excess caloric intake and reduced physical activity are established and well-known determinants [1]. It has recently been hypothesized that long-term exposure to traffic-related air pollution might be an environmental risk factor for type 2 diabetes [2-5].

Epidemiological studies have demonstrated that long-term exposure to traffic-related air pollution is associated with an increased risk for cardiopulmonary morbidity and mortality [6,7]. An hypothesis for the biological mechanism underlying these associations is that traffic-related air pollution triggers systemic oxidative stress and inflammation in for instance endothelial cells and macrophages [7,8]. These biological mechanisms are known to be involved in the development of insulin resistance seen in type 2 diabetes [9,10].

* Correspondence: mdijkema@ggd.amsterdam.nl
† Contributed equally
[1]Department of Environmental Health, Public Health Service Amsterdam, Amsterdam, the Netherlands
Full list of author information is available at the end of the article

BioMed Central

© 2011 Dijkema et al; licensee BioMed Central Ltd. This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (http://creativecommons.org/licenses/by/2.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

Consequently, it seems plausible that exposure to traffic-related air pollution could also be a risk factor for type 2 diabetes, like environmental tobacco smoke is [11]. At present, there is little data supporting this hypothesis. Recently, Sun et al. [4] demonstrated increased adiposity inflammation and whole-body insulin resistance in mice exposed to particulate matter air pollution. A study by Kramer et al. [3] further supported the plausibility of oxidative stress and inflammation as a biological mechanism for the relation between air pollution and type 2 diabetes, by showing that women with high C3c blood levels (a marker for subclinical inflammation) were more susceptible for particulate matter related excess risk of diabetes than were women with low C3c levels. That prospective study furthermore found a relation between traffic-related particulate matter and incident type 2 diabetes among elderly women in Germany [3]. Another epidemiological study, by Brook et al. [2], found an association between modeled $NO_2$ exposure and type 2 diabetes prevalence among female patients, but not among male patients, of two respiratory health clinics in Canada. In addition, a recent American study found an association with distance to road among women, while no strong evidence of an association with particulate matter exposure was observed [5].

The objective of the present study was to examine the relation between long-term exposure to traffic-related air pollution at the home-address and type 2 diabetes prevalence among subjects aged 50 to 75 years, living in a semi-rural region of the Netherlands.

## Methods

### Study area and study population

The study was performed among residents of the semi-rural area of Westfriesland in the North-West of the Netherlands (Figure 1). The study area comprised three municipalities, consisting of seven towns and villages (Enkhuizen, Bovenkarspel, Grootebroek, Lutjebroek, Hoogkarspel, Westwoud and Oosterblokker). A large proportion of the estimated surface of 56 $km^2$ is used for agricultural activities, typically horticulture of tulips and cauliflower. Residents often commute to work in the area of Amsterdam, around 60 km away. No freeways are present in the study area. Two highways, known as provincial roads in the Netherlands, with a traffic flow of approximately 15,000 to 25,000 vehicles/24 hrs, outline the North and South borders of the study area and are connected with the nearest freeway, located approximately 4 km to the west of the study area.

The study population has been described in more detail elsewhere [12]. In brief, between 1998 and 2000, all 50- to 75-year-old residents of the study area were invited to participate in the Hoorn Screening Study for type 2 diabetes. A total of 11,679 inhabitants received an invitation letter and the Symptom Risk Questionnaire, a screening instrument for undetected type 2 diabetes, which contained nine questions about age, gender, body length, body weight, family history of diabetes and health related problems like pain when walking or frequent thirstiness [13]. BMI was derived of data on body length and -weight.

Of all responding participants (N = 8,153), 417 (5%) reported previously doctor diagnosed diabetes. Participants with previously diagnosed diabetes were not required to complete the Symptom Risk Questionnaire and were not screened further. For the remaining 7,736 participants, risk-scores were calculated from the questionnaire. Participants with scores indicating a high risk profile for undetected type 2 diabetes (n =




**Figure 1 Study area and overview of specific location in the Netherlands**. The study area consisted of three municipalities. Shown are the seven towns or villages within these municipalities, the highways (provincial roads) adjacent to the area and the nearest freeway, which is located to the west of the study area. The circle within the map of the Netherlands indicates were the study area is situated, the area marked in black is the area the $NO_2$-model was developed for.

3,301) were asked to engage in further testing based on the 1999 World Health Organization guidelines for diagnosis of type 2 diabetes [14]. Further testing comprised fasting capillary glucose measurements. Depending on the outcomes of these capillary measurements, a venous fasting plasma glucose sample was taken, followed by either an oral glucose tolerance test or a second fasting plasma glucose measurement. The screening resulted in the diagnosis of 217 new cases of type 2 diabetes. Consequently, the Hoorn Screening Study population included 634 (8%) participants with type 2 diabetes.

The Dutch Central Bureau for Statistics provided additional population data on average monthly income of all residents in 2004 at a six-position postcode area level, which typically comprises about 20 dwellings.

### Exposure

Exposure to traffic-related air pollution was characterized at each participant's residential address at time of recruitment. All addresses were geocoded by means of the national GIS (Geographical Information System) database ACN [15], which contains coordinates for all home addresses in the Netherlands. Exposure to traffic-related air pollution was defined by four different variables that have been demonstrated to be valid indicators of exposure [16-19]: modeled $NO_2$-concentration, distance to the nearest main road, traffic flow at the nearest main road and traffic within a 250 m circular buffer. $NO_2$ is considered an indicator of the complex mix of various gaseous and particulate components originating from both traffic combustion and wear of road and vehicles.

$NO_2$-concentrations at the home address were estimated by means of a land use regression model for the West of the Netherlands (Figure 1) that has been described elsewhere [20]. In brief, during one week in all four seasons of 2007, $NO_2$-measurements were performed using passive samplers at a total of 60 urban traffic dominated-, urban background- and rural background sites distributed over a large area (6,000 $km^2$) in the West of the Netherlands, of which the current study area is part of. Traffic flow data were provided by all national, provincial and municipal authorities in the study area and were linked to a digital map of all roads in the Netherlands (NWB), using GIS. Other land use data were obtained from a European land use database (CORINE). Supervised forward selection was used to construct the land use regression model. The predictors in the final model were: background $NO_2$-concentration, traffic volume at the nearest road, distance to the nearest main road and residential land use in a 5 km circular buffer. The cross-validation, adjusted, model $R^2$ was 82% [20].

Furthermore, for each participants' residential address, other exposure indicators were derived from the traffic data described above using GIS: distance to the nearest main road (defined as a road with at least 5,000 vehicles/24 hrs), traffic flow at the nearest main road (number of vehicles/24 hrs), and total traffic per 24 hours on all roads within a 250 m circular buffer around the address. All GIS calculations were conducted using ArcInfo (ESRI, Redlands, CA).

### Statistical analyses

Participants with missing values on exposure variables and the covariates age, gender and income were excluded from all analyses. We used penalized regression splines as implemented by Wood [21] in R (GAM procedure, mgcv-package of R version 2.8.0, R foundation for Statistical Computing, Vienna, Austria) to explore the functional relation between type 2 diabetes prevalence and the exposure variables. Since associations with type 2 diabetes seemed to be nonlinear, all exposure variables were analyzed in quartiles. As this approach may have resulted in arbitrary intervals, which were sometimes quite narrow, smooth plots of the association between exposure and type 2 diabetes resulting from the GAM procedure were also presented for reference.

Logistic regression analysis was used to examine associations between type 2 diabetes prevalence and the different exposure variables. For each exposure variable, the quartile with the lowest level of exposure was chosen as the reference category. Analyses were performed with and without adjusting for a priori selected covariates age (continuous), gender, and average monthly income (continuous) as an indicator of neighborhood socio-economic status. Individually available covariates (gender, age and BMI) were also tested for effect modification. Stratified analyses were done by gender. Nationality was not adjusted for, as 99% of the population was Dutch. Since participants who reported previously diagnosed diabetes (n = 417) were not required to complete the Symptom Risk Questionnaire, data on BMI was missing for 98 of these respondents. To be able to include all patients in the main analyses, we decided not to adjust for BMI in the main analyses, but to perform a sensitivity analysis to explore the potential confounding effect of BMI. In the sensitivity analysis we compared the results of covariate-adjusted (all previously mentioned covariates with and without additional adjustment for BMI) logistic regression analyses for the subgroup of participants with non-missing information on BMI. Additional sensitivity analysis was performed for type of diagnosis (self-reported previously doctor diagnosed and screening diagnosed), excluding participants with type 2 diabetes from the other diagnosis

group. For all exposure variables, odds ratios (OR) and 95% confidence intervals (95%-CI) are presented. All analyses (besides the GAM analyses) were done with SAS 9.2 (SAS Institute Inc., Cary, NC, USA).

## Results

Participants living outside the study area (n = 2), participants for whom geocoding of the home-address was not possible (due to a PO Box, boat or mail address, n = 11) and participants with missing data on the covariates gender, age and income (average monthly income, n = 118) were excluded from the study. This resulted in a study population of 8,018 participants, including 619 (8%) participants with type 2 diabetes, 406 previously diagnosed and 213 diagnosed in the Hoorn Screening Study. Forty-nine percent of the total population was male (Table 1) and median age of the total population was 58 years. The Box plots of the distribution of the exposure variables are presented in Figure 2. More detailed information about the distribution of the exposure variables and distributions for the participants with and without type 2 diabetes separately are presented in Additional File 1 Table s1. Additional File 1 Table s1 also shows the distribution of the predictors of the $NO_2$ model. For one address the distance to the nearest busy road was outside the range of the distances for the monitoring sites based on which the model was developed (further away); all other predictors were within range of the original database [20]. Correlation between modeled $NO_2$-concentration and distance to the nearest main road was high (Spearman's r: -0.88). Distance to the nearest main road and traffic in a 250 m buffer were also correlated (0.63), as were modeled $NO_2$-concentration and traffic in a 250 m buffer (0.51). Traffic at the nearest main road was not correlated to the other exposure variables ($r<0.2$).

Crude and adjusted associations between type 2 diabetes prevalence and the four indicators of exposure are shown in Additional File 1 Figure s1 (crude smooth plots), Figure 2 (gender, age and neighborhood income adjusted smooth plots) and Table 2 (exposure quartiles, crude and adjusted). Both smoothing splines and analyses by exposure quartiles first show a slight increase in prevalence of diabetes with increasing modeled $NO_2$-concentration; then, when roughly modeled $NO_2$-concentrations exceeded the 75-percentile, the prevalence decreased and fell below the prevalence at the lowest modeled $NO_2$-concentrations. Overall, association between diabetes and modeled $NO_2$-concentrations seems to be absent and is even slightly suggestive of an association counter to what was hypothesized.

The plots for distance to the nearest main road should be looked at reversely (highest distance means lowest exposure). To give a more true representation of the dispersion of air pollution from a road, the x-axis in the plots (distance) furthermore have a log scale. The plots, as well as the analyses per quartile, show an increasing prevalence with decreasing distance up until approximately the median. From there on, prevalence of diabetes drops and roughly at the 75-percentile, was below the prevalence at the largest distance (Table 2 and Figure 2). In some studies, distance to the nearest major road was dichotomized at cut-offs of 100 m or 250 m.

**Table 1 Characteristics of the total population and of participants with and without type 2 diabetes.**

| Characteristic | Total population | Type 2 Diabetes (Total) | Screening diagnosed Type 2 Diabetes | No Type 2 Diabetes |
|---|---|---|---|---|
| | (N = 8018) | (N = 619) | (n = 213) | (N = 7399) |
| Gender (male) | 3,949 (49%) | 330 (53%) | 111 (52%) | 3,619 (49%) |
| Age (years) | | | | |
| 50-55 | 2,753 (34%) | 96 (16%) | 28 (13%) | 2,657 (36%) |
| 55-60 | 1,795 (22%) | 110 (18%) | 38 (18%) | 1,685 (23%) |
| 60-65 | 1,446 (18%) | 122 (20%) | 45 (21%) | 1,324 (18%) |
| ≥ 65 | 2,024 (25%) | 291 (47%) | 102 (48%) | 1,733 (24%) |
| BMI ($kg \cdot m^{-2}$) | | | | |
| < 18.5 | 51 (1%) | 3 (1%) | 1 (1%) | 48 (1%) |
| 18.5-25.0 | 3,632 (45%) | 130 (21%) | 34 (16%) | 3502 (47%) |
| 25.0-30.0 | 3,344 (42%) | 243 (39%) | 108 (51%) | 3101 (42%) |
| ≥ 30.0 | 893 (11%) | 145 (23%) | 70 (33%) | 748 (10%) |
| missing | 98 (1%) | 98 (16%) | - | - |
| Average monthly income (€) | 1,903 (417) | 1,804 (407) | 1,831 (464) | 1,912 (417) |
| Total subjects with diabetes | 619 (8%) | 619 (100%) | 213 (100%) | - |
| Subjects with pre-diagnosed diabetes | 406 (5%) | 406 (66%) | - | - |

Data are number (%) or mean (sd).

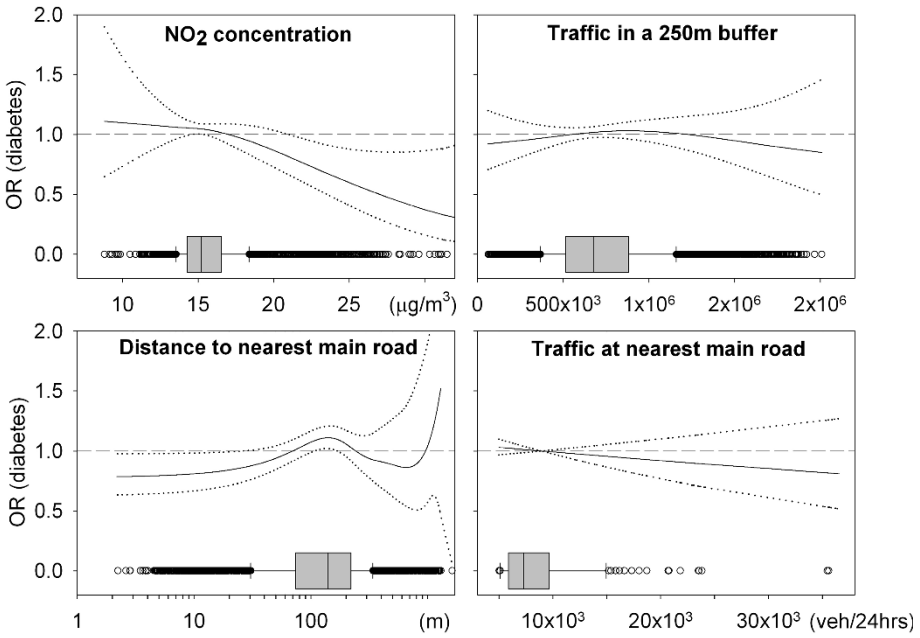



**Figure 2 Smooth adjusted associations (OR and 95%-CI) between exposure variables and type 2 diabetes prevalence**. Box plots on the x-axis present distribution of exposure variables.

**Table 2 Association between exposure variables and type 2 diabetes prevalence: Odds Ratios with 95%-CI**

| Exposure Metric (Q:quartile) | Crude[a] | Adjusted[b] |
|---|---|---|
| **NO2-concentration** (µg·m$^{-3}$) | | |
| Q1: 8.8-14.2 | *reference* | *Reference* |
| Q2: 14.2-15.2 | 0.98 (0.78-1.23) | 1.03 (0.82-1.31) |
| Q3: 15.2-16.5 | 1.17 (0.94-1.45) | 1.25 (0.99-1.56) |
| Q4: 16.5-36.0 | 0.80 (0.63-1.01) | 0.80 (0.63-1.02) |
| **Distance to nearest main road** (m) | | |
| Q1: 220-1610 | *reference* | *reference* |
| Q2: 140-220 | 1.10 (0.87-1.39) | 1.12 (0.88-1.42) |
| Q3: 74-140 | 1.22 (0.97-1.53) | 1.17 (0.93-1.48) |
| Q4: 2-74 | 0.94 (0.74-1.19) | 0.88 (0.70-1.13) |
| **Traffic flow at nearest main road** (veh·24 hrs$^{-1}$) | | |
| Q1: 5001-5871 | *reference* | *reference* |
| Q2: 5871-7306 | 1.09 (0.87-1.39) | 1.02 (0.81-1.29) |
| Q3: 7306-9670 | 0.98 (0.78-1.23) | 1.03 (0.81-1.30) |
| Q4: 9670-35567 | 0.91 (0.72-1.16) | 0.96 (0.75-1.22) |
| **Traffic in 250 m buffer** ($10^3$ veh·24 hrs$^{-1}$) | | |
| Q1: 63-516 | *reference* | *reference* |
| Q2: 516-680 | 1.28 (1.01-1.61) | 1.25 (0.99-1.59) |
| Q3: 680-882 | 1.15 (0.91-1.46) | 1.13 (0.89-1.44) |
| Q4: 882-2007 | 1.13 (0.89-1.44) | 1.09 (0.85-1.38) |

[a]Crude model: not adjusted for any of the selected covariates.

[b]Adjusted model: adjusted for average monthly income, age (continuous) and gender.

In the present study, the age, gender and income adjusted OR for diabetes when living within 250 m of a main road was 1.09 (95%CI: 0.87-1.36) relative to those living further away. For living within 100 m this was 0.88 (0.74-1.05).

For traffic flow at the nearest main road, no association was seen with diabetes prevalence. Traffic in a 250 m buffer, however, suggested some (statistically non-significant) increased diabetes prevalence for the higher exposures (roughly the upper three quartiles) although again prevalence decreases among the highest exposed.

Comparison of crude and adjusted models (Table 2 also Figure 2 vs. Additional File 1 Figure s1) demonstrates that inclusion of covariates in the adjusted models had little influence on the ORs and 95%-CIs. Additional adjustment for community did not change the results either (data not shown). Previous studies [2,3,5] suggest that gender could be an effect modifier, therefore analyses were stratified by gender (Figure 3). Patterns observed in the total population and described above seemed more pronounced among women than among men (also see Additional File 1 Figure s2). Statistically significantly increased odds were observed for modeled $NO_2$ and traffic in a 250 m buffer (third quartile; 1.48 (1.07-2.04) and 1.44 (1.01-2.05), respectively). In regression analysis with exposure-gender interaction terms, however, the interaction was not statistically significant.

Sensitivity analyses were done to examine the potential confounding effect of BMI (Additional File 1 Table s2). In these analyses all participants with missing data

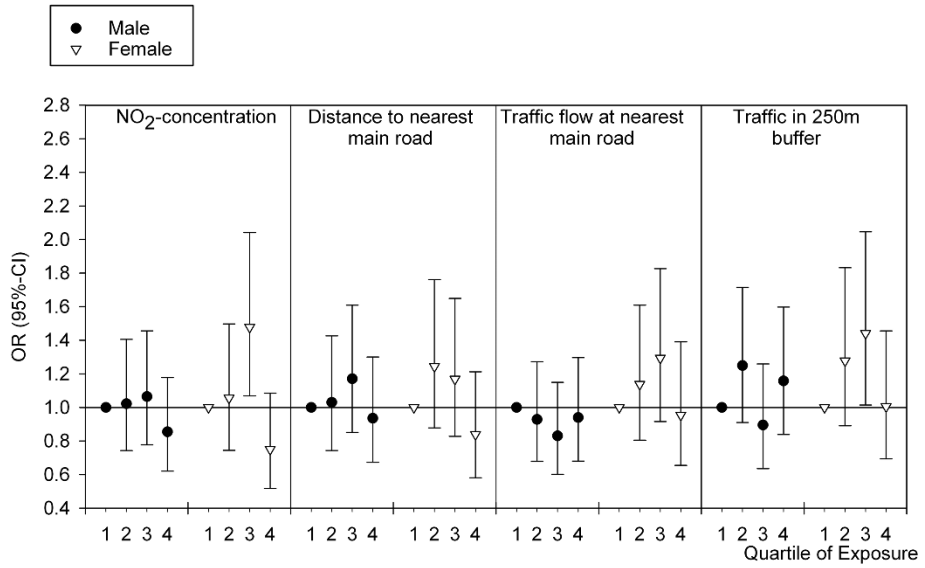



**Figure 3 Analyses stratified by gender**. Shown are ORs and 95%-CIs following from analyses adjusted for age and income.

on BMI (n = 98), all of which had previously diagnosed diabetes, were excluded. Crude and adjusted analyses showed slightly higher ORs and wider 95%-CIs than in the total population (Table 2). Additional adjustment for BMI did not affect exposure-response patterns to a great extent. We therefore concluded that BMI was not an important confounder for the association between traffic related air pollution and diabetes prevalence in this population. We furthermore tested for effect modification, regression analysis with exposure-BMI interaction terms, did not show statistically significant interaction.

We also performed sensitivity analyses for the different types of diagnosis (self-reported previously doctor diagnosed vs. diagnosed by the extensive screening in this study, Figure 4), showing that the participants with screening diagnosed diabetes contribute importantly to the findings of this study.

## Discussion

In this study, smooth plots of exposure versus type 2 diabetes risk supported some association with traffic in a 250 m buffer. The prevalence of diabetes was (non-significantly) increased in the highest three quartiles compared to the lowest quartile, but did not increase with increasing quartile. Modeled $NO_2$-concentration, distance to the nearest main road and traffic flow at the nearest main road were not associated with diabetes. Associations seemed to be stronger for women compared to men.

### Exposure in the study area

The area in which the Hoorn Screening Study was conducted has a relatively low level of air pollution, as documented with low $NO_2$-concentrations, and small exposure contrasts. Doing studies in areas with low exposures and small contrasts has advantages and disadvantages. One important aspect of such studies is that knowledge of possible health effects of air pollution at concentrations below current standards could be gained. A disadvantage is the potentially low study power. The latter may have limited our ability to detect a consistent association with traffic-related air pollution. Since other studies [e.g. [22]] observed effects in areas with low exposure and limited contrast, and several studies have shown largely linear associations between air pollution and i.e. cardiopulmonary mortality [e.g. [23]], we considered exploration of a possible association in this study area to be worthwhile.

The limited ranges of exposure to traffic flow at the nearest main road and $NO_2$-concentration could have contributed to inconsistent findings. For instance, the interquartile range for $NO_2$-exposure in this study was only 2.3 $\mu g/m^3$, while in previous studies on air pollution and type 2 diabetes [2,3] this ranged from 5.8 to 15.0 $\mu g/m^3$. The relatively long tails at both ends of the exposure range, may furthermore have contributed to the absence of an exposure-response relation in this study: the range of exposure within the highest exposed quartile for $NO_2$ (16.5-36.0 $\mu g/m^3$) was much larger than the interquartile range. As shown in Figure 2, however, analysis exploiting the full contrast shows no increased odds with increased $NO_2$-concentration either.

### Exposure-effect relation

In the present study, associations for different indicators of air pollution did not show consistent results. Whereas

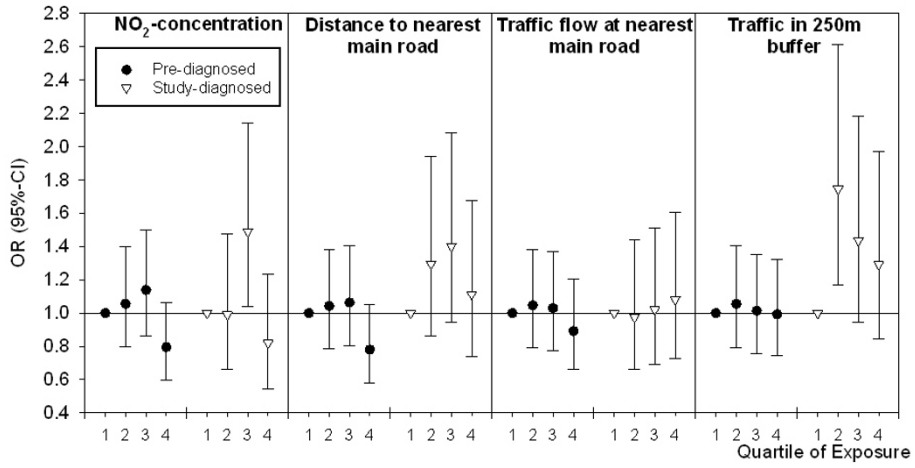



**Figure 4 Analyses stratified by type of diagnosis**. Shown are ORs and 95%-CIs following from analyses adjusted for age, gender and income. Dots are representing the ORs for self-reported previously doctor diagnosed diabetes (N = 7,805), triangles represent screening diagnosed diabetes (N = 7,612).

increased exposure as measured by traffic in a 250 m circular buffer was associated with slightly increased odds for type 2 diabetes, this pattern was less clear for distance to the nearest main road and modeled $NO_2$-concentration and absent for traffic flow at the nearest main road. However, different associations for different exposure metrics were also observed in a cohort study on cardiovascular mortality in the Netherlands [17]. The exposure-response pattern for $NO_2$-concentration and distance to the nearest main road in this study was similar, most likely due to the high correlation between the two variables. Distance to the nearest main road is a metric being increasingly used in policy practice, modeled $NO_2$-concentration, however, is probably a more precise metric of exposure to traffic related air pollution.

### Potential misclassification of exposure

Exposure was characterized at the home-address. Despite high correlation between outdoor exposure at the home-address and overall exposure to traffic-related air pollution [19], personal differences in exposure, caused by, for instance, occupational or commuting exposure could have resulted in exposure misclassification. In addition, it is unknown for what time period participants had resided in the study area at the time of enrollment. Residential mobility among elderly persons in the Netherlands, however, tends to be low [24,25] and therefore we believe that estimated exposures in the present study represent long-term exposures of the study participants. Exposure and participant data were furthermore obtained at different moments in time. As the study area is a stable environment where no major modifications in housing or the road network have occurred in the past twenty years, we do not think that spatial variation of exposure has changed much over time. Recent studies showed reasonable long-term validity of land use regression models [26,27]. Indicators such as distance to the nearest main road may be even more stable over time than air pollution concentrations.

As exposure was characterized at the geocoded home-address, spatial error in the database that was used for geocoding may have contributed to exposure misclassification. Geocoding was done with ACN, of which the accuracy is high (93.5% located at centroid of the correct building, 6.0% at the centroid of the correct parcel [28]). We therefore believe that misclassification of exposure due to spatial error in the geo coded home-address, if any, is small.

### Study design

Ideally, epidemiological studies on the health effect of environmental exposures such as air pollution are conducted in a prospective cohort design. In order to study conditions such as type 2 diabetes in a cohort with sufficient power, a long follow-up time is needed and the size of the cohort has to be substantial. Since this is very time-consuming and costly, cross-sectional studies, such as the Hoorn Screening Study, can contribute to the understanding of such associations considerably in absence of cohort studies.

The Hoorn Screening Study is a cross-sectional study among a representative study population and the prevalence of diabetes is well-described. In questionnaire based studies, selection bias may be of importance. In the Hoorn Screening Study, selection bias was minimized by inviting all 50- to 75-year-old inhabitants of the study area to participate and non-response was low (20%) [12]. In general, type 2 diabetes remains

undiagnosed in up to 30-55% of the cases. A strength of the present study is that many of these undiagnosed patients were detected [12]. About one third of the patients with type 2 diabetes in this study were diagnosed by the extensive screening procedure. Sensitivity analyses for type of diagnosis (self-reported vs. screen-detected, Figure 4) shows that the screening detected patients with type 2 diabetes contributed importantly to the findings of this study, a finding which may be of importance for setting up future studies. As subjects diagnosed in the screening were unaware of their disease, bias in especially this group seems unlikely. Although some misclassification might have occurred in the group of self-reported patients with type 2 diabetes, it is unlikely that this is related to exposure. This misclassification would therefore probably result in less pronounced effects, if any.

### Confounding and effect modification

Comparison of crude and adjusted models indicated little confounding of the relation between type 2 diabetes and exposure variables. We cannot rule out residual confounding by other unmeasured factors such as lifestyle, personal socio-economic status, etc. For example, no data were available on smoking status or prior cardiovascular disease, which are important risk factors for type 2 diabetes. In the three published epidemiological studies exploring the relation between traffic-related air pollution and diabetes, Brook et al. [2] adjusted for the same factors as in our study, whereas Krämer et al. [3] and Puett et al. [5] had more detailed individual information available. Neither of these studies however indicated those characteristics to be important confounders in the association between diabetes and air pollution. In several studies on cardiopulmonary health [29-31], it also seemed that adjustment for important risk factors such as smoking, had little influence on the relation between cardiopulmonary health and traffic-related air pollution. This is consistent with our findings, in which adjustment for gender, age and an indicator of socio-economic status (neighborhood average income) indicated that these were not confounders for the relation with traffic-related air pollution. Sensitivity analyses on the potential confounding effect of BMI showed furthermore no indication of confounding by BMI in this population (Additional File 1 Table s2, Model III vs. Model II) although residual confounding cannot completely be ruled out.

Krämer et al. [3] showed associations between traffic-related air pollution and incident type 2 diabetes among elderly women in a prospective study. For $NO_2$, the adjusted relative risk (RR) was 1.42 (95%-CI: 1.16-1.73) per 19 $\mu g/m^3$. Brook et al. [2] demonstrated a relation between modeled $NO_2$-concentration and type 2 diabetes prevalence among women (OR 1.04 (1.00-1.08) per ppb), but not among men. Puett et al. [5] observed an increased hazard ratio of 1.14 (1.03-1.27) for living less than 50 m versus ≥200 m from a roadway among women. In our study, patterns observed in the full population seemed to be more pronounced among women, which is consistent with the studies by Brook, Puett and Krämer. In regression analysis, however, no statistically significant interaction by gender was shown. Among the potential explanations for a possible difference between men and women is accuracy of exposure estimation, which may be more accurate in women than in men. The women in this population are of a generation in which working outside of the home was rare. At the time of screening, women in this study therefore were more likely to have spent more time at home than men. Furthermore, susceptibility may differ between women and men.

## Conclusion

This study did not find consistent associations between type 2 diabetes prevalence and exposure to traffic related air pollution, though there were some indications for a relation with traffic in a 250 m buffer. Our study adds to the limited number of studies on air pollution as a risk factor for type 2 diabetes [2-5]. In contrast with previous epidemiological studies [2,3,5] we did not find consistent associations, though despite the limited level of exposure in the population studied, some indications for a relation were observed.

## Additional material

**Additional file 1 Table s1: Supplemental Material dijkema diabetes.**

### List of abbreviations

95%-CI: 95% confidence interval; BMI: body mass index; GIS: geographical information system; $NO_2$: nitrogen dioxide; OR: odds ratio; RR: relative risk.

### Acknowledgements

Financial support for this study was granted by the Netherlands Organization for Health Research and Development (ZonMW). Ulrike Gehring was supported by a research fellowship of the Netherlands Organisation for Scientific Research (NWO). We thank Annemieke Spijkerman of the Center for Prevention and Health Services Research, National Institute for Public Health and the Environment, Bilthoven, the Netherlands, and Marcel Adriaanse of the Department of Health Sciences and EMGO Institute for Health and Care Research, VU University Amsterdam, the Netherlands, for their work on the Hoorn Screening Study.

### Author details

[1]Department of Environmental Health, Public Health Service Amsterdam, Amsterdam, the Netherlands. [2]Institute for Risk Assessment Sciences, Utrecht University, Utrecht, the Netherlands. [3]EMGO Institute for Health and Care Research, VU University Medical Center, Amsterdam, the Netherlands. [4]Centre for Environmental Health Research, National Institute for Public Health and the Environment (RIVM), Bilthoven, the Netherlands. [5]Department of Internal Medicine and Cardiovascular Research Institute Maastricht,

Maastricht University Medical Centre, Maastricht, the Netherlands. [6]Department of Epidemiology and Biostatistics, VU University Medical Center, Amsterdam, the Netherlands. [7]Julius Center for Health Sciences and Primary Care, University Medical Center Utrecht, Utrecht, the Netherlands.

### Authors' contributions

MD, SM, UG, JD and BB substantially contributed to conception and design of the study, acquisition, analysis and interpretation of data; drafted and revised the article and approved the final version. KvdH, MA, RvS, GH substantially contributed to design and interpretation of data, revised the article critically and approved the final version. PF, GN, CS substantially contributed to acquisition of data, revised the article and approved of the final version.

### Competing interests

The authors declare that they have no competing interests.

Received: 10 June 2011 Accepted: 5 September 2011
Published: 5 September 2011

### References

1. Orozco LJ, Buchleitner AM, Gimenez-Perez G, Roque IF, Richter B, Mauricio D: **Exercise or exercise and diet for preventing type 2 diabetes mellitus.** *Cochrane Database Syst Rev* 2008, CD003054.
2. Brook RD, Jerrett M, Brook JR, Bard RL, Finkelstein MM: **The relationship between diabetes mellitus and traffic-related air pollution.** *J Occup Environ Med* 2008, **50**:32-38.
3. Krämer U, Herder C, Sugiri D, Strassburger K, Schikowski T, Ranft U, Rathmann W: **Traffic-related air pollution and incident type 2 diabetes: results from the SALIA cohort study.** *Environ Health Perspect* 2010.
4. Sun Q, Yue P, Deiuliis JA, Lumeng CN, Kampfrath T, Mikolaj MB, Cai Y, Ostrowski MC, Lu B, Parthasarathy S, Brook RD, Moffatt-Bruce SD, Chen LC, Rajagopalan S: **Ambient air pollution exaggerates adipose inflammation and insulin resistance in a mouse model of diet-induced obesity.** *Circulation* 2009, **119**:538-546.
5. Puett RC, Hart JE, Schwartz J, Hu FB, Liese AD, Laden F: **Are Particulate Matter Exposures Associated with Risk of Type 2 Diabetes?** *Environ Health Perspect* 2010.
6. Brunekreef B, Holgate ST: **Air pollution and health.** *Lancet* 2002, **360**:1233-1242.
7. Pope CA, Dockery DW: **Health effects of fine particulate air pollution: lines that connect.** *J Air Waste Manag Assoc* 2006, **56**:709-742.
8. Mills NL, Donaldson K, Hadoke PW, Boon NA, MacNee W, Cassee FR, Sandstrom T, Blomberg A, Newby DE: **Adverse cardiovascular effects of air pollution.** *Nat Clin Pract Cardiovasc Med* 2009, **6**:36-44.
9. Evans JL, Goldfine ID, Maddux BA, Grodsky GM: **Oxidative stress and stress-activated signaling pathways: a unifying hypothesis of type 2 diabetes.** *Endocr Rev* 2002, **23**:599-622.
10. Pradhan AD, Manson JE, Rifai N, Buring JE, Ridker PM: **C-reactive protein, interleukin 6, and risk of developing type 2 diabetes mellitus.** *JAMA* 2001, **286**:327-334.
11. Ko K-P, Min H, Ahn Y, Park S-J, Kim C-S, Park JK, Kim SS: **A Prospective Study Investigating the Association Between Environmental Tobacco Smoke Exposure and the Incidence of Type 2 Diabetes in Never Smokers.** *Ann Epidemiol* 2011, 42-47.
12. Spijkerman AM, Adriaanse MC, Dekker JM, Nijpels G, Stehouwer CD, Bouter LM, Heine RJ: **Diabetic patients detected by population-based stepwise screening already have a diabetic cardiovascular risk profile.** *Diabetes Care* 2002, **25**:1784-1789.
13. Ruige JB, de Neeling JN, Kostense PJ, Bouter LM, Heine RJ: **Performance of an NIDDM screening questionnaire based on symptoms and risk factors.** *Diabetes Care* 1997, **20**:491-496.
14. World Health Organisation: **Definition and diagnosis of diabetes mellitus and intermediate hyperglycemia: report of a WHO/IDF consultation.** Geneva, World Health Organisation; 2006.
15. Kadaster: **Adres Coordinaten Nederland (ACN) 2005.** Apeldoorn, the Netherlands, Kadaster; 2005.
16. Beckerman B, Jerrett M, Brook JR, Verma DK, Arain MA, Finkelstein MM: **Correlation of nitrogen dioxide with other traffic pollutants near a major expressway.** *Atmos Environ* 2008, **42**:275-290.
17. Beelen R, Hoek G, van den Brandt PA, Goldbohm RA, Fischer P, Schouten LJ, Jerrett M, Hughes E, Armstrong B, Brunekreef B: **Long-term effects of traffic-related air pollution on mortality in a Dutch cohort (NLCS-AIR study).** *Environ Health Perspect* 2008, **116**:196-202.
18. Gilbert NL, Woodhouse S, Stieb DM, Brook JR: **Ambient nitrogen dioxide and distance from a major highway.** *Sci Total Environ* 2003, **312**:43-46.
19. Janssen NA, Van Vliet P, Aarts F, Harssema H, Brunekreef B: **Assessment of exposure to traffic related air pollution of children attending schools near motorways.** *Atmospheric Environment* 2001, **35**:3875-3884.
20. Dijkema MBA, Gehring U, van Strien RT, van der Zee SC, Fischer P, Hoek G, Brunekreef B: **A Comparison of Different Approaches to Estimate Small Scale Spatial Variation in Outdoor NO2 Concentrations.** *Environ Health Perspect* 2011.
21. Wood SN, Augustin NH: **GAMs with integrated model selection using penalized regression splines and applications to environmental modelling.** *Ecological Modelling* 2002, **157**:157-177.
22. Gan WQ, Koehoorn M, Davies HW, Demers PA, Tamburic L, Brauer M: **Long-Term Exposure to Traffic-Related Air Pollution and the Risk of Coronary Heart Disease Hospitalization and Mortality.** *Environ Health Perspect* 2010.
23. Pope CA, Burnett RT, Thun MJ, Calle EE, Krewski D, Ito K, Thurston GD: **Lung cancer, cardiopulmonary mortality, and long-term exposure to fine particulate air pollution.** *JAMA* 2002, **287**:1132-1141.
24. Beelen R, Hoek G, van den Brandt PA, Goldbohm RA, Fischer P, Schouten LJ, Armstrong B, Brunekreef B: **Long-term exposure to traffic-related air pollution and lung cancer risk.** *Epidemiology* 2008, **19**:702-710.
25. Hoek G, Brunekreef B, Goldbohm S, Fischer P, van den Brandt PA: **Association between mortality and indicators of traffic-related air pollution in the Netherlands: a cohort study.** *Lancet* 2002, **360**:1203-1209.
26. Madsen C, Gehring U, Haberg SE, Nafstad P, Meliefste K, Nystad W, Lodrup Carlsen KC, Brunekreef B: **Comparison of land-use regression models for predicting spatial NOx contrasts over a three year period in Oslo, Norway.** *Atmospheric Environment* 2011, **45**:3576-3583.
27. Eeftens M, Beelen R, Fischer P, Brunekreef B, Meliefste K, Hoek G: **Stability of measured and modelled spatial contrasts in NO2 over time.** *Occup Environ Med* 2011.
28. Kadata: **Address Coordinates Netherlands (ACN) - Quality survey 2000 [Adres Coordinaten Nederland (ACN) - Kwaliteitsonderzoek 2000].** *Apeldoorn, the Netherlands* 2001.
29. Peters A, Pope CA III: **Cardiopulmonary mortality and air pollution.** *Lancet* 2002, **360**:1184-1185.
30. Hoffmann B, Moebus S, Mohlenkamp S, Stang A, Lehmann N, Dragano N, Schmermund A, Memmesheimer M, Mann K, Erbel R, Jockel KH: **Residential Exposure to Traffic Is Associated With Coronary Atherosclerosis.** *Circulation* 2007, **116**:489-496.
31. Kan H, Heiss G, Rose KM, Whitsel EA, Lurmann F, London SJ: **Prospective analysis of traffic exposure as a risk factor for incident coronary heart disease: the Atherosclerosis Risk in Communities (ARIC) study.** *Environ Health Perspect* 2008, **116**:1463-1468.

doi:10.1186/1476-069X-10-76
**Cite this article as:** Dijkema *et al.*: Long-term Exposure to Traffic-related Air Pollution and Type 2 Diabetes Prevalence in a Cross-sectional Screening-study in the Netherlands. *Environmental Health* 2011 **10**:76.

**Submit your next manuscript to BioMed Central and take full advantage of:**

- **Convenient online submission**
- **Thorough peer review**
- **No space constraints or color figure charges**
- **Immediate publication on acceptance**
- **Inclusion in PubMed, CAS, Scopus and Google Scholar**
- **Research which is freely available for redistribution**

Submit your manuscript at
www.biomedcentral.com/submit

BioMed Central

# ER IS AL GENOEG VERPEST IN ZWAAGDIJK-WEST!!

Na het doorsnijden van ons dorp door de Westfrisiaweg, het afstaan van grond aan Hoorn voor bedrijventerrein Zevenhuis, de strijd tegen de windmolens en de projectontwikkelaars Kromme Leek, komt nu het volgende op ons af.
Een landelijk probleem dreigt opgelost te moeten worden in ons dorpje. Op basis van een simpel rekensommetje dreigt een stuk weiland volgepropt te worden met woningen voor spoedzoekers en statushouders. Spoedzoekers hebben veelal een sociale problematiek en statushouders een traumatisch verleden. Dit bij elkaar vraagt om problemen.



# Dit kan ons dorp niet hebben!!!

In ons dorp zijn geen voorzieningen als winkels, sporthallen en gezondheidszorg.
Geen OV-verbinding, ondanks jarenlange inzet vanuit het dorp om dit te realiseren.
Dit nog nog los van het zoeken naar huisvestingsmogelijkheden van arbeidsimmigranten.

werkgroep BWH 76/76A

**Van:** Jan Stoeltie <janstoeltie@amsterdamcity.nl>
**Verzonden:** woensdag 5 april 2023 10:15
**Aan:** Commissie RWK <rwk@noord-holland.nl>
**Onderwerp:** Gefeliciteerd

Geachte mevrouw van Boheemen,

Hierbij stuur ik u een felicitatiebrief voor de geïnstalleerde statenleden namens ondernemers en ondernemersorganisaties uit Noord-Holland. Wilt u zo vriendelijk zijn hen deze brief te doen toekomen?

Wij hopen dat we een mooie bestuursperiode tegemoet kunnen zien met aandacht voor leefbare en aantrekkelijke Noord-Hollandse binnensteden, dorpskernen en wijkwinkelcentra.

Namens centrumoverleg NH,
met hartelijke groet,

**David Lansen | INretail**

KONINKLIJKE
INRETAIL

en

**Jan Stoeltie**
AMSTERDAM CITY
De stem van betrokken ondernemers

Met gastvrije groet,

Jan Stoeltie
*06 – 31 64 23 38*

AMSTERDAM CITY
De stem van betrokken ondernemers



# AMSTERDAM CITY INDEX 2023

Het ondernemersklimaat van de binnenstad: feiten, cijfers en de mening van ondernemers

Aan: De nieuwe Provinciale Statenleden provincie Noord-Holland

CC: Statengriffier

**Betreft: Juist nu blijven werken aan vitale en toekomstige binnensteden, wijkwinkelcentra en dorpskernen Noord-Holland**

Noord-Holland, 31 maart 2023

Geacht Statenlid,

Van harte gefeliciteerd met uw benoeming als Statenlid! Veel succes met uw belangrijke en uitdagende taak de komende jaren in Noord-Holland.

Graag vragen we u deze eerste dag van uw periode uw aandacht voor een belangrijk thema waarvan we hopen dat u daar de komende vier jaar de nodige inzet en middelen voor beschikbaar wilt stellen. Het gaat om de **leefbaarheid en vitaliteit van binnensteden, dorpskernen en wijkwinkelcentra in Noord-Holland**. Dit is in navolging van onze brief 'Werken aan vitale en toekomstige binnensteden van Noord-Holland' verstuurd aan alle politieke fracties d.d. 15 augustus 2022.

Voor een leefbare provincie en sociale samenhang moet het maatschappelijke voorzieningenniveau (winkels, horeca, werk, zorg, onderwijs, sport, cultuur en vrijetijdsbesteding) op peil zijn en goed bereikbaar (wij zien een verschraling van OV op lokaal en regio vervoer). Behoud en versterk de leefbaarheid. Wij willen graag dat provincie Noord-Holland gemeenten en lokaal betrokken partijen zoals ondernemers ondersteunt met de ontwikkeling van aantrekkelijke binnensteden en vitale dorpskernen.

Winkels, winkelstraten en dorpspleinen zijn al eeuwen de solide basis die zorgen voor de vitaliteit van deze kernen. Ze zorgen voor leefbaarheid, dragen bij aan een sterke lokale economie, maken de woonomgeving aantrekkelijker, ze zijn een belangrijke bron van werkgelegenheid en vormen letterlijk en figuurlijk het hart van de gemeenschap. Maar deze belangrijke maatschappelijke rol staat onder druk. Winkelgebieden dienen te transformeren van de huidige monofunctionele winkelstraat naar een multifunctioneel gebied waar het aangenaam verblijven is. Die opgave is onverminderd groot. Daarnaast zien wij dat wij samen alles op alles moeten stellen om vitale functies te behouden in de kleinere dorpskernen.

**Ga juist nu verder met de Noord-Hollandse aanpak:**
Provincie Noord-Holland onderkende de afgelopen jaren al het belang van dit thema en de belangrijke rol die de provincie kan spelen om gemeenten en ondernemers te helpen hier serieus werk van te blijven maken. Wij zijn blij met subsidies als de HIRB+ Toekomstbestendige winkelgebieden en het aanbieden van kennisvoorzieningen zoals het Koopstromen Onderzoek (KSO), Wonen voor Winkels en het marktruimte onderzoek.

**De zes speerpunten voor komende vier jaar:**
Wij vragen om door te gaan met de Noord-Hollandse aanpak gericht op de leefbaarheid en vitaliteit van binnensteden, dorpskernen en wijkwinkelcentra in Noord-Holland. Komende vier jaar vragen we specifiek aandacht voor de volgende zes speerpunten.

**1. Ruimtelijk provinciaal beleid**
Concentreer maatschappelijke voorzieningen in de bestaande detailhandelsstructuur. Ga door met de visie over waar je winkels en andere voorzieningen wel of niet wil hebben. Ruimtelijk beleid van provincies en gemeenten is een krachtig instrument om de markt te stimuleren. Op lange termijn borgt de provincie hier het voorzieningenniveau mee. Wij vragen de regierol van de provincie in deze te handhaven: stel kaders waar detailhandel wordt toegestaan en wat de randvoorwaarden daarvoor zijn. Handhaaf beleid voor perifere detailhandel en heb aandacht voor de toekomst van perifere detailhandelsvestiging (PDV), zoals Woonboulevards. Besteed de komende jaren naast de noodzakelijke inspanning voor bruisende binnensteden extra aandacht aan vitale dorpskernen vanuit de brede maatschappelijke rol.

**2. Lokaal en regionaal beleid stimuleren**
De ontwikkeling van binnensteden en dorpen biedt kansen voor de provinciale woonopgave: er is een tekort aan ruimte voor wonen. Leegstaand winkelvastgoed kan door transformatie slim benut worden voor andere functies zoals werken en wonen. Blijf via bijvoorbeeld Wonen voor Winkels inzetten op verminderen winkelleegstand.
Transformatie komt onvoldoende tot stand met onnodige leegstand en druk op de leefbaarheid als gevolg. Help gemeenten met kennis en expertise bij het vernieuwen van slechtlopende winkelcentra. Streef diversiteit van winkelgebieden na.
Wij vragen door te gaan met kennis, financiën en een stimulerende rol voor een gezamenlijke aanpak van de provincie. Faciliteer initiatieven om herstructurering op gang te helpen via bijvoorbeeld herontwikkeling strategisch vastgoed of aanleg van infrastructuur. Subsidies helpen om lokale initiatieven met name bij gesplitst eigendom (opvangen van ‘onrendabele toppen’) op gang te helpen.

**3. Data en kennispartner**
Beschikbaarheid van goede informatie over functioneren winkelgebieden en koopstromen en aanwezigheid van een overleg tussen centrummanagers is belangrijk om ontwikkeling te stimuleren. Wij vragen de provincie om onderzoek, data en het netwerk – naast de bestaande detailhandelsadviescommissies - te faciliteren.

**4. Stimuleren van innovatie, onderwijs en arbeidsmarkt.**
Arbeidsmarktkrapte is een grote zorg. Wij vragen de provincie om een provinciale Human Capital Agenda te ontwikkelen samen met bedrijfsleven, gemeenten en onderwijs.

**5. Steun MKB-bedrijven.**
Middelgrote en kleine bedrijven leveren een belangrijke bijdrage aan de economische groei en werkgelegenheid van de provincie. Wij vragen de provincie om lokaal ondernemerschap te stimuleren en behouden door kleinere ondernemers te ontzorgen op het vlak van energie, klimaat, innovatie en digitalisering, want in de praktijk blijkt dat deze groep met adviesregelingen, subsidies en stimuleringsprogramma’s niet altijd bereikt wordt.

**6. Stimuleer lokale digitaliseringsprojecten.**
Wij vragen de provincie om lokale projecten die gericht zijn op het vergroten online zichtbaarheid van winkels en winkelgebieden te stimuleren.

Wij gaan graag met u aan de slag en blijven het voortouw nemen om binnensteden en dorpskernen aantrekkelijk en leefbaar te maken. De kernen spelen een cruciale rol in de regio: dat is de plek waar werknemers van bedrijven graag willen wonen en werken. Is dat op orde, dan trekt dat bedrijven aan dus dat is weer goed voor het vestigingsklimaat.

Wij hopen dat de ontwikkeling van sterke binnensteden en vitale dorpen op ondersteuning van de provincie Noord-Holland mag rekenen. Tevens vragen wij of u deze brief - indien u dat niet zelf bent - wilt delen met uw fractievoorzitter. En we zijn uiteraard bereid om onze brief in een gesprek toe te lichten,

Namens Centrumoverleg NH,
met vriendelijke groet,

*Jan Stoeltie, directeur Vereniging Amsterdam City*

Deze brief is opgesteld in overleg met en wordt inhoudelijk ondersteund door de centrummanagement organisaties:

- Alkmaar binnenstad, Alkmaars Bolwerk, Bjorn Mulder, voorzitter
- Alkmaar – De Mare, Wim de Ruiter, centrummanager
- Heemskerk, BIZ Heemskerk Centrum, Xander Kleijne
- Heemskerk, Centrummanagement, Charlie Hoge
- Hoorn, OSH Hoorn, Annet Kwantes
- KHN Amsterdam, Pim Evers
- MKB Amsterdam, Achmed Baâdoud
- Volendam, Ondernemend Volendam, Jacqueline Smit-Veerman
- Zaandam, BIZ Stadshart Zaandam, Paul van Nobelen

en door VNO NCW West enKHN Noord-Holland,

Partner in het netwerk is Lokaal Retailbelang, het samenwerkingsverband van 14 brancheorganisaties van de Nationale Winkelraad onder MKB Nederland. Lokaal Retailbelang vertegenwoordigt 38.000 ondernemers.

Contactpersonen:


- Jan Stoeltie, Amsterdam City, janstoeltie@amsterdamcity.nl, 06-31642338
- David Lansen, beleidsadviseur Lokaal Retailbelang, davidlansen@lokaalretailbelang.nl, tel: 06 1607 2 432


Bijlagen:

- Bijlage 1: Maak werk van aantrekkelijke winkelstraten, INretail
- Bijlage 2: Manifest VNO NCW West

**Van:** Vereniging Bovendebanken <bovendebanken@yahoo.com>
**Verzonden:** dinsdag 30 mei 2023 16:18
**Aan:** Servicepunt Provincie Noord-Holland <servicepunt@noord-holland.nl>; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>; Commissie NLG <nlg@noord-holland.nl>; Commissie RWK <rwk@noord-holland.nl>
**Onderwerp:** Zorgen en bezwaren tegen grootschalige arbeidsmigranten huisvesting aan Dwarsweg 18 te De Kwakel (gemeente Uithoorn)

Beste provincie Noord-Holland, Griffie van de Provincie Noord-Holland; Statenleden en Statencommissies Ruimte, Wonen en Klimaat; Statencomissie Natuur, Landbouw en Gezondheid

Wij hopen dat deze e-mail bij de juiste personen / afdeling binnen de provincie Noord-Holland terecht komt.

Als bewoners van het gebied rondom de Dwarsweg, Banken en Achterweg, hebben wij grote zorgen en bezwaren over de wens van enkele ondernemers uit de gemeente Uithoorn om grootschalige arbeidsmigranten huisvesting te mogen realiseren op een perceel aan Dwarsweg 18 te De Kwakel. Derhalve zijn wij samen gekomen in de vereniging “Boven de Banken”. Deze zorgen en bezwaren hebben wij uiteengezet in onze zienswijze (in de bijgevoegde PDF) aan B&W en raadsfracties van oktober 2021, welke wij aangehecht hebben in deze e-mail als bijlage 1.

Op 27 oktober 2021 hebben wij de provincie aangeschreven met het verzoek om uw mening te vormen over de door de gemeente gewenste bestemmingswijziging (welke nu tuinbouwgebieden Artikel 3 Agrarisch - Glastuinbouw 1 is). Graag willen wij u hierbij wijzen op iets dat ons recent ter oren is gekomen, wat ons inziens belangrijk is voor u om ook van op te hoogte te zijn.

Tijdens een vergadering Commissie Wonen & Werken op woensdag 9 november 2022, heeft onze vereniging ingesproken en een aantal van onze zorgen en bezwaren tegen de plannen uit een heeft gezet, kregen wij (wederom) te horen vanuit de wethouder dat er geen andere geschikte locaties waren voor grootschalige arbeidsmigratie. Het schetste recent onze verbazing dat [redacted] (bedrijf houdende en woonachtig op de Hoofdweg te De Kwakel, wat in het hetzelfde gebied ligt als de Dwarsweg 18) blijkbaar op 6 oktober 2022 een vooroverleg omgevingsvergunning met de gemeente Uithoorn heeft gehad inzake zijn verzoek voor het realiseren van grootschalige arbeidsmigrantenhuisvesting op zijn locatie aan de Hoofdweg 59. Deze zou hij willen realiseren op dezelfde plek waar hij in 2023 huisvesting voor 40 arbeidsmigranten gaat realiseren (en waarvoor hij de noodzakelijke vergunningen gekregen heeft), terwijl de wethouder altijd gezegd heeft dat men geen voorstander is van kwekers die dit op eigen terrein realiseren. Hierbij merken wij nog op dat deze realisatie naast zijn eigen privéwoning zou zijn, wat een betere controle waarborgt, evenals het feit dat hij met zijn twee uitzendbureaus en als verhuurder van vele woningen aan arbeidsmigranten ervaring in huis heeft.

Onze vereniging is recent met [redacted] in gesprek gegaan om zijn plannen, en dit proces met de gemeente, aan te horen. Daarbij hebben wij inzage gekregen in de bijlage (welke wij hieraan toevoegen als bijlage 3), waarin de gemeente Uithoorn in december 2022 terugkoppeling geeft aan [redacted]. Wij zijn erg verbaasd over het feit dat er dus wel degelijk andere locaties mogelijk zijn, en dat deze dus al bekend waren ten tijde van de vergadering op woensdag 9 november 2022. Daarbij kan men beargumenteren dat de Hoofdweg qua ligging en bereikbaarheid wellicht beter aansluit, en eveneens aan de rand van het glastuinbouwgebied ligt. Wij zijn echter vooral verrast door het feit dat de argumenten die de gemeente Uithoorn aandraagt in haar brief ook van toepassing zouden moeten zijn op de plannen voor de Dwarsweg 18, en waarbij zij refereert aan de Provincie. Wij maken daarbij graag referentie naar de conclusies van de gemeente op pagina 2/3 van de bijlage, namelijk dat “*de gewenste ontwikkeling niet binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan ‘Landelijk gebied – Glastuinbouwgebied’ valt. Ook passen flex-woningen niet binnen gebiedsvisie Kernglastuinbouwgebied omdat er kassen moeten worden gesloopt om de woningbouw mogelijk te*

*maken. Verder passen flex-woningen, aangezien deze door de Provincie Noord-Holland gezien worden als reguliere woningen, niet binnen de Omgevingsverordening 2020.Verder is ook volgens de Omgevingsverordening 2020 het slopen van kassen voor niet agrarische bedrijfsfuncties niet toegestaan".*

Dit is exact wat er op de Dwarsweg 18 wordt voorgesteld, in hetzelfde glastuinbouwgebied! Wij verzoeken de Provincie om deze informatie mee te wegen bij een mogelijk besluit om het huidige bestemmingsplan voor de Dwarsweg 18 te wijzigen. Wij hopen in ieder geval dat deze plannen niet doorgaan, die enkel het belang van een aantal ondernemers dienen (die ons inziens vooral geïnteresseerd zijn in de jaarlijkse huur van ruim EUR 1 miljoen voor deze 200 arbeidsmigrantenwoningen), en de bewoners in dit gebied op geen enkele wijze onderkennen in het besluitvormingsproces.

Verder zouden wij graag met u op korte termijn overleg voeren om dit verder te bespreken, want deze informatie geeft ons inziens wederom aan dat de plannen voor grootschalige arbeidsmigrantenhuisvesting op de Dwarsweg 18 niet uit te leggen is.

Met vriendelijke groet,

Vereniging Boven de Banken

bestuur



**Vereniging Boven de Banken**

[redacted]

College van burgemeester en wethouders alsmede alle afzonderlijke raadsfracties
Gemeente Uithoorn
Postbus 8
1420 AA Uithoorn

Betreft de gevraagde- of aan te vragen medewerking van de gemeenteraad aan de wens van enkele ondernemers uit Uithoorn om grootschalige arbeidsmigranten huisvesting te mogen realiseren op een perceel aan Dwarsweg 18 te De Kwakel.

De Kwakel, 20 oktober 2021

Geachte burgemeester, wethouders, raadsleden,

Wij, buurtbewoners rond Dwarsweg 18 te De Kwakel zijn bezorgd over onze leefomgeving. Deze bezorgdheid ontstond door de plotselinge aankondiging dat onze omgeving drastisch zou worden veranderd. Er is grootschalige huisvesting van arbeidsmigranten aangekondigd binnen enkele honderden- soms tientallen meters van ons leefgebied.

De initiatiefnemer tot deze grootschalige arbeidsmigranten huisvesting is de Commanditaire Vennootschap "Onder de Banken C.V.", Hoofdweg 10, 1424PH De Kwakel met KvK-nummer 81693389.
De CV heeft als SBI-code: 6810 - Handel in eigen onroerend goed en SBI-code: 6612 - Commissionairs en makelaars in effecten, beleggingsadviseurs e.d.
De UBO's van deze CV zijn: [redacted]

De UBO's hebben ieder grote kwekerijen en een financieel sterke positie. Het zijn ondernemers die gewend zijn goede financiële resultaten te boeken. Zij hebben ook ieder voldoende ruimte op hun bedrijven om zelfstandig arbeidsmigranten huisvesting te organiseren. Zoveel macht die zich in onze omgeving nestelt, voorspelt weinig goeds voor de waarden waar onze vereniging voor staat.

Om onze bezorgdheid vorm te geven hebben wij, buurtbewoners, een vereniging opgericht met de naam "Boven de Banken", KvK-nummer 84086262. Het doel van deze vereniging is te voorzien in de leefbaarheid van het veenweide gebied De Banken en omstreken, gelegen in De Kwakel. Wij trachten dit doel onder meer te bereiken door op te komen voor de belangen van onze leden, waaronder uitdrukkelijk maar niet limitatief begrepen de woonomgeving van deze leden in combinatie met planologische ontwikkelingen in het gebied.

Het procesverloop tot heden.
Op 8 september jl. werden wij, de omwonenden, telefonisch- en op 9 september schriftelijk overvallen met de mededeling dat grootschalige arbeidsmigranten huisvesting aan de Dwarsweg 18 gepland was. Via een niet officiële voorlichtingsavond op 5 oktober jl. werden deze plannen toegelicht en werd ons medegedeeld dat "De Buurt" zich mocht uitspreken over enkele details van de invulling maar geen invloed zou hebben op het plan als zodanig. De voornaamste spreker op deze avond was wethouder Hazen en de verslaglegging vond plaats door gemeentelijke medewerkers. Dit versterkte bij de aanwezigen het idee dat het hier niet alleen een plan betrof van enkele huisvesters maar een volledig door de gemeente Uithoorn ondersteund gemeentelijk plan. De omwonenden hebben hierna tijdens twee vergaderingen de ins en outs met elkaar besproken. De conclusie van deze vergaderingen was "dat alle omwonenden zich keren tegen dit plan". Het was de uitdrukkelijke wens van de vergaderingen elk legitiem middel aan te wenden om de uitvoering van dit plan te blokkeren. Boven de Banken is voornemens deze wens te honoreren.

De Buurt begrijpt de wens en noodzaak arbeidsmigranten te huisvesten. Volgens de gemeentelijke stukken zijn hiervoor een aantal opties grondig onderzocht. In geen van die onderzoeken werd ook maar gerept over de plaats die nu opeens "geschikt" wordt bevonden. Voor- en in opdracht van de gemeente Uithoorn zijn de afgelopen jaren een aantal onderzoeken verricht en onderzoeksrapporten gemaakt.

Zoals daar is:
*Het rapport "**RUIMTELIJKE ONDERBOUWING HUISVESTING ARBEIDSMIGRANTEN**" alsmede "BIJLAGEN BIJ **RUIMTELIJKE ONDERBOUWING HUISVESTING ARBEIDSMIGRANTEN**" nr: 20130049.R01b **Ordito B.V**. Huisvesting arbeidsmigranten datum: **31 januari 2014***
Dit rapport van 56 pagina's, alsmede de 472 pagina's in de bijlage geven een uitvoerige onderbouwing waarom op een aantal onderzochte plaatsen in de gemeente wel- of geen arbeidsmigranten huisvesting kan worden gerealiseerd.

- De Dwarsweg in De Kwakel werd nergens genoemd als mogelijke geschikte locatie.

Er verscheen in 2018 ook een gebiedsvisie van 56 pagina's over specifiek ons gebied met een uitvoerige onderbouwing hoe met onze omgeving om dient worden gegaan:
"***Gebiedsvisie KGG gebied Gemeente Uithoorn***", *Documentnummer 13270-R, Projectnummer 558.02 Imoss, stedenbouw, landschap Buitenruimte In opdracht van Uithoorn, Vastgesteld door de gemeenteraad van Uithoorn **20 DECEMBER 2018**-13270-R gebiedsvisie Kernglastuinbouwgebied*
De gebiedsvisie kwam tot stand na*:*
*Een eerste bijeenkomst, beschreven op pagina 23*
*De tweede bijeenkomst, beschreven op pagina 24*
*Scenario', beschreven op pagina 26*
*SCENARIO 1, beschreven op pagina 26*
*SCENARIO 2, beschreven op pagina 27*
*Bedrijfsbezoeken, beschreven op pagina 29*
*De Derde bijeenkomst, beschreven op pagina 29*
*Conclusie participatieproces, beschreven op pagina 30*

- De Dwarsweg in De Kwakel wordt in de gebiedsvisie op geen van deze bijeenkomsten, in geen enkel scenario, noch bij bezoeken of in de conclusie genoemd als mogelijke geschikte locatie. In deze Gebiedsvisie wordt juist de gevaarlijke verkeerssituatie aangehaald en aanbevolen om fietsers in het uitgekozen gebied te ontmoedigen. Dit staat haaks op de plannen van de huisvester die wil aanmoedigen dat de aanstaande bewoners zich fietsend gaan verplaatsen.

Tot slot nog een zeer recente studie:
*Het rekenkameronderzoek "**Huisvesting arbeidsmigranten Rekenkamer Uithoorn**" van I&O Research, Rapportnummer 2020/20, **Datum januari 2021 Opdrachtgever** Rekenkamer Uithoorn. Samengevat in een boekwerk van 45 pagina's met een uitvoerige onderbouwing waarom op een aantal onderzochte plaatsen in de Gemeente wel- of geen Migrantenhuisvesting kan worden gerealiseerd.*

- De Dwarsweg in De Kwakel werd ook hier op geen van 45 pagina's genoemd als mogelijke geschikte locatie. In de rapportage staat letterlijk: - "Conclusie 3: Het huidige beleid heeft zijn grenzen bereikt: er is meer vraag naar huisvesting dan aanbod en dat leidt tot ongewenste neveneffecten."

In dit *rekenkameronderzoek* is vervat de:
***Bestuurlijke reactie*** van ***burgemeester & wethouders*** van Uithoorn, dd 16 december 2020.
*https://uithoorn.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/c65aa286-5122-48ff-8797-781257e287a9?documentId=a2dd8134-4252-4e7a-89b0-c7c97e0bd08b*
In deze bestuurlijke reactie staat letterlijk:
"Ten slotte willen wij u ook meegeven dat in onze afweging voor uitbreiding van aanbod ook de vraag speelt ***welke gemeente wij willen zijn*** ten aanzien van arbeidsmigranten. Met andere woorden: ***de schaal voor aanbod van huisvesting aan arbeidsmigranten moet passend zijn bij de schaal van een kleine gemeente als gemeente Uithoorn. De belangen van groei van aanbod is interessant voor huisvesters. Het afwegingskader voor de gemeente is breder.***
Ook zaken als leefomgeving, voorzieningen, veiligheid en duurzame groei van het aanbod van woonruimte is van belang. Er zijn nu eenmaal grenzen aan de ruimtelijke ordening. Het buitengebied van Uithoorn valt onder de provincie en daar zijn in principe alleen kleinschalige initiatieven mogelijk."

De studies uit 2014, 2018 en 2020 waarborgen een zorgvuldig onderzoek alsmede een zorgvuldige afweging van de materie in de raad. De resultaten van de onderzoeken, inspraakrondes en gedane studies spreken voor zich. De locatie waarvoor nu uw medewerking wordt gevraagd komt geen keer aan de orde. Niet omdat deze is "vergeten" maar omdat zij ten ene male ongeschikt blijkt te zijn als alle overwegingen zorgvuldig worden meegewogen zoals in deze aangehaalde studies is gedaan. Deze stelling wordt in december 2020 onderschreven in de bestuurlijke reactie op het rekenkamer onderzoek:

Graag nodigen wij de burgemeester, raadsleden en wethouders van alle politieke partijen uit voor een gesprek ter plaatse om u te tonen waarom de gekozen plek niet geschikt is voor dit doel en haaks staat op eerder beleid.

Enkele van onze argumenten

***Grootschalige arbeidsmigranten huisvesting in het buitengebied niet gepast***

- Dwarsweg 18 grenst aan het kwetsbare veenweidegebied wat een unieke uitstraling heeft in de gemeente.
- Bij realisatie van het plan (3 woonlagen) torent de bebouwing ver uit boven het aangrenzend veenweidegebied en vervuilt de horizon.
- Migranten huisvesting verstoort deze omgeving, de natuur en het woongenot van de aanwonenden en het recreatiegenot van de wandelaar.
- Op 5 oktober stelde wethouder Hazen dat Uithoorn 500 arbeidsmigranten grootschalig wenste te huisvesten. Het staande gemeentelijk vastgestelde beleid zegt 350 slaapplaatsen. De grens is dus al bereikt en zelfs meer.
- Zelfs als we de 500 bedden als uitgangspunt nemen spreekt het rekenkamer rapport over 410 Geregistreerde logiesbedden aan Poelweg, Randweg en Noorddammerweg, zijn er dus nog max 90 te realiseren.
- Het plan is 100% in strijd met de nog zeer recente Bestuurlijke reactie van burgemeester & wethouders op het rekenkameronderzoek.

***Overleg met de provincie?***

- Dwarsweg 18 ligt onder de aanvliegroute Aalsmeerbaan, permanente gebouwen voor huisvesting (woorden van wethouder op 5 oktober) mogen hier van de provincie niet gebouwd worden.
- Het buitengebied van Uithoorn valt onder de provincie en daar zijn in principe alleen kleinschalige initiatieven mogelijk (bestuurlijke reactie op rekenkamer rapport).

***Gemeente zou niet moeten meewerken aan grondspeculatie***

- Dwarsweg 18 is nadrukkelijk aangekocht als tuinbouwbedrijf met een tuinbouw waarde van € 600.000,==. Gemeentelijke medewerking brengt de waarde (±1.2ha * € 300) naar meer dan € 3.6 miljoen. Uithoorn mag geen medewerking verlenen aan dusdanige speculatiewinsten.
- Door [redacted] werd op 5 oktober betoogd "als er een projectontwikkelaar bij betrokken wordt, dan ben ik weg". Dat klinkt nobel. Het achterliggende verdienmodel (€ 96,50 per slaapplaats per week) is >€ 10 miljoen winst in een periode van 15 jaar. Met dat bedrag voor ogen wil niemand er een projectontwikkelaar bij om mee te delen.
- Uithoorn staat voor 50 miljoen euro garant voor Greenpark Aalsmeer, waarin zij ook een 50% aandeel bezit. Dan is het economisch verstandiger arbeidsmigranten huisvesting te realiseren op terreinen waar Uithoorn, of GPA een financieel belang bij hebben.
- Onderzocht moet worden of de aankoop "eerlijk" is geschied. De indruk bestaat dat kopers informatie hebben achtergehouden die aan verkopers niet bekend kon zijn waardoor verkoper zou zijn misleid en benadeeld.

***De voorziene locatie lijkt niet te zijn ingegeven door een goede ruimtelijke ordening maar door toeval***

- Dwarsweg 18 is gekozen "omdat de ondernemers het nu eenmaal hadden aangekocht" (aldus de wethouder op 5 oktober jl.). Deze "toevalligheid" is geen zorgvuldig afgewogen reden. Hij en de initiatiefnemers erkenden dat geen andere locaties waren onderzocht op betere geschiktheid. Er is aan voorbij gegaan dat deze locatie planologisch en verkeerstechnisch ongeschikt is. Kijk eens hoe veel beter een gelijke wens planologisch is ingevuld op https://flexcampus.nl/

***In de huidige situatie al veel arbeidsmigranten in de omgeving Dwarsweg / Achterweg / Hoofdweg***

- De buurt Dwarsweg, Achterweg, Hoofdweg huisvest (rekenkamer rapport) reeds 200 arbeidsmigranten en is daarmee al onevenredig zwaar belast.
- De buurt Dwarsweg, Achterweg, Hoofdweg heeft zich nimmer verzet tegen het omkatten van woningen naar arbeidsmigranten huisvesting. Deze souplesse tot op heden mag geen reden zijn er ook nog eens 200+ man bij te huisvesten.
- De buurt Dwarsweg, Achterweg, Hoofdweg is in het verleden nimmer betrokken bij- of geïnformeerd over het omkatten van woningen naar arbeidsmigranten huisvesting. Dit, terwijl de richtlijnen vroegtijdige informatie van omwonenden nadrukkelijk aanbeveelt.
- Wethouder Hazen gaf aan dat de grootschalige huisvesting de bewoning door arbeidsmigranten van "ondernemerswoningen" zou innemen en deze weer vrij zouden komen voor gezinnen. Hij erkende echter hier geen machtsmiddelen voor te hebben. Deze woningen leveren nu een huur op ad € 2.000 per maand. Deze huur ruilt geen enkele eigenaar van de bedoelde woningen in tegen de marktprijs voor een gezinswoning.
- Arbeidsmigranten huisvesting betekent "fietsende jonge mannen met een blikje in de hand". [redacted], een buurtbewoonster, zien we wekelijks langs de Achterweg lopen, vuilniszak in 1 hand, afvalpakker in de andere. Haar manier om de toch al zwaar belaste buurt leefbaar te houden. Een nog hogere belasting kan de buurt niet aan. ook andere buurtbewoners reinigen met regelmaat hun deel van de besproken wegen. Deze belasting mag je niet verdubbelen.
- Nog eens 200+ arbeidsmigranten er in deze buurt betekent dat de Dwarsweg 10X het aantal arbeidsmigranten zal huisvesten t.o.v. bewoners in gezinsverband. .

***Andere locaties zijn geschikter***

- Het is ons niet duidelijk waarom de huisvestingswensen niet kleinschalig worden opgezet en bijvoorbeeld worden gesitueerd in kortdurende huisvesting op de bedrijven zelf. De ondernemer houdt dan toezicht op wat er op zijn bedrijf gebeurt. Gezien de individuele mogelijkheden en invullingen is extra grootschalige huisvesting waarschijnlijk niet nodig.
- Door de grote concentratie arbeidsmigranten dreigen er nu een soort arbeidsmigranten ghetto's te ontstaan. Wij stellen voor om arbeidsmigranten huisvesting met andere tijdelijke huisvesting te combineren.
- Voor de leefbaarheid voor de arbeidsmigranten zou de huisvesting aan doorgaande, ruimere wegen moeten liggen, niet "ergens verstopt" aan een doodlopende weg aan de uiterste rand van onze gemeente.
- Combineer grootschalige arbeidsmigranten huisvesting met andere tijdelijke huisvesting, bevorder integratie en voorkom ghetto's.
- De initiatiefnemers beloven een mooi complex, dat mag dan ook gezien worden aan een goede weg, dichtbij de gemeentekern.
- Wethouder Hazen stelde dat ieder der initiatiefnemers eerder op hun eigen erf kleinschalig arbeidsmigranten wilden huisvesten en dat deze ideeën door hem waren afgewezen. Bestaande wetgeving biedt geen ruimte voor deze afwijzing die daarmee onterecht was.

***Verkeerssituatie***

- De verkeerssituatie Dwarsweg en Achterweg is nu reeds overbelast en gevaarlijk. (zie kernvisie 2018) De wegen zijn niet geschikt voor het aantal bewoners die er nu reeds zijn gehuisvest en kan er zeker geen uitbreiding bij hebben.

***Consequenties voor Kudelstaart***

- Is de gemeente Aalsmeer wel bij de plannen betrokken? Dit lijkt met name relevant omdat de dichtstbijzijnde voorzieningen zich in Kudelstaart bevinden. Een deel van de te verwachten (verkeers)overlast, wordt door de beoogde ligging afgewenteld op Kudelstaart. Aalsmeer heeft haar eigen huisvesting, ruim ontsloten, bij de Legmeerdijk gesitueerd.
  https://www.hercuton.nl/projecten/nieuwbouw-appartementencomplex-flower-tower-aalsmeer/

Tot zover wat wij op dit moment graag met u willen doorspreken voor verdere stappen richting realisatie worden ondernomen.

Om een compleet beeld te krijgen van de tijdslijn en de geschiedenis van de huidige plannen verzoeken wij u ons wat meer informatie toe te sturen.

Graag ontvangen wij van u:

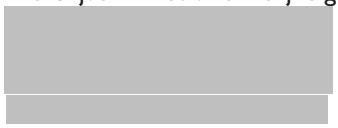
- Een complete tijdslijn van de gemeente vanaf 01 januari 2018 t/m heden. Dit betreft elk gesprek waarin huisvesting van arbeidsmigranten aan de orde kwam, gevoerd met elk van de initiatiefnemers of hun vertegenwoordigers met gemeentelijke ambtenaren, raadsleden, wethouder of andere medewerkers ontvangen wij graag de data, afspraken en het gespreksverslag.
- Een overzicht van de bestaande soorten bewoning aan de Dwarsweg, Achterweg en Hoofdweg. Welk huis heeft een bewoning met Arbeidsmigranten en welk huis niet.
- De notulen van de bijeenkomst op 5 oktober jl.

Graag zijn wij in het vervolg betrokken bij- en verwachten we een uitnodiging voor:

- Elke vergadering of bijeenkomst betreffende arbeidsmigranten huisvesting
- Elke vergadering of bijeenkomst betreffende de toekomst of wijzigingen in de status van onze omgeving rond De Banken, De Kwakel, Gemeente Uithoorn en omstreken.

Wij herhalen onze uitnodiging om met de burgemeester, wethouders en gemeenteraadsleden ter plaatse in gesprek te gaan en met u allen van gedachten te wisselen over de noodzaak en wenselijkheid om de voorgenomen plannen uit te voeren op deze locatie.

Verblijvend met vriendelijke groet,



Vereniging Boven de Banken

bestuur



**Vereniging Boven de Banken**
Banken 3, 1424 PS De Kwakel
bovendebanken@yahoo.com
KvK-nummer 84086262
RSIN 863091295

Aantekenen en per E-mail: servicepunt@noord-holland.nl Fax: (023) 514 30 30

Bestuur Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Dreef 3, 2012 HR Haarlem
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

De Kwakel, 27 oktober 2021

Geacht bestuur,

Ik schrijf u namens de vereniging "Boven de Banken" inzake een voorgenomen grootschalige arbeidsmigranten huisvesting in de gemeente Uithoorn. Uithoorn wil meewerken aan het omkatten van een kwekerij naar een grootschalige huisvesting voor 200+ arbeidsmigranten.

Wij vinden de gekozen plek, aan het eind van een doodlopend klein weggetje grenzend aan het natuurgebied De Banken, volkomen ongeschikt. Onze bezwaren zijn grotendeels samengevat in onze zienswijze van 20 oktober jl.

Bijgesloten: De zienswijze die wij op 20 oktober jl aan de Gemeente Uithoorn zonden.

Wij verzoeken de Provincie hierbij speciale aandacht te schenken aan enkele van de punten
***Overleg met de provincie?***
- Dwarsweg 18 ligt onder de aanvliegroute Aalsmeerbaan, "permanente gebouwen voor tijdelijke huisvesting" (woorden van wethouder op 5 oktober) mogen hier van de provincie niet gebouwd worden.
- Het buitengebied van Uithoorn valt onder de provincie en daar zijn in principe alleen kleinschalige initiatieven mogelijk (bestuurlijke reactie B&W op rekenkamer rapport 2020).

Desondanks lijkt Uithoorn (onder het mom "tijdelijk") van plan de provincie buiten haar besluitvorming te houden.

Bijkomende aandachtspunten:

***Strijdig met staand gemeentelijk beleid & bestemmingsplan***
Gemeente Uithoorn weigert volgens de initiatiefnemers en de wethouder medewerking aan arbeidsmigranten huisvesting op hun tuinbouwbedrijven. De initiatiefnemers zeggen om deze reden hun initiatief te hebben opgestart.
- Het vingerende bestemmingsplan voor de tuinbouwgebieden Artikel 3 Agrarisch - Glastuinbouw 1 stelt bij 3.1 Bestemmingsomschrijving bij punt d: "ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – huisvesting arbeidsmigranten toegestaan 1': permanente en/of tijdelijke voorziening voor de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten, met bijbehorende buitenruimte;"

Gemeente Uithoorn heeft derhalve onjuist gehandeld bij het weigeren van hun eerdere medewerking. Bestemmingsplan wordt gemaakt door de gemeente. Gemeenteraad stelt de kaders en B&W moet dit uitvoeren naar het gevormde beleid en plan.

Noodzaak of wenselijkheid van nog meer grootschalige arbeidsmigranten huisvesting is niet aangetoond. Men stelt dat er 200 arbeidsmigranten werken op de bedrijven van de initiatiefnemers waarvoor de woonruimte is bestemd. Grootschalige huisvesting dient echter uitsluitend te worden ingezet voor die werknemers die hier tussen 9 maanden en maximaal 3 jaar willen blijven. Hieraan gaat de gemeente voorbij.

Bijgesloten: Visie-LTO_Nederland op huisvesting Internationale Werknemers
https://www.lto.nl/oproep-aan-gemeenten-maak-werk-van-wonen/

LTO splitst hierin drie groepen arbeidsmigranten waarvoor zij 3 verschillende huisvestingsvormen schetst:

***Visie van LTO Nederland (samengevat)*** complete visie op: https://werkgeverslijn.nl/huisvesting/

LTO schetst drie groepen arbeidsmigranten
***1. Huisvesting voor internationale werknemers die zich hier permanent willen vestigen:***
Voor deze doelgroep (vaak met een gezin) is huisvesting in reguliere woningen in de woonkernen het meest geschikt.

***2. Huisvesting voor internationale werknemers die hier tussen 9 maanden en maximaal 3 jaar willen blijven.***
Voor deze doelgroep is comfortabele, grootschalige, ruime huisvesting op centrale locaties het meest geschikt.

***3. Huisvesting voor internationale werknemers die hier kort willen verblijven, (tot een maand of 6).***
Voor deze categorie werknemers is huisvesting op de bedrijven het meest geschikt.

Wij verzoeken u als provinciebestuur onze aandachtspunten mee te wegen en u een mening te vormen over de door de gemeente gewenste bestemmingswijziging. Hierbij rekening houdend met de omgeving en de bestaande bewoners. Iets wat de gemeente Uithoorn momenteel over het hoofd lijkt te zien.

Verblijvend met vriendelijke groet,

Vereniging Boven de Banken

bestuur



Gemeente Uithoorn

| | | |
|---|---|---|
| **Zaaknummer** | : | [redacted] |
| **Documentnummer** | : | [redacted] |
| **Kenmerk** | : | |
| **Bijlagen** | : | |
| **Beh. ambtenaar** | : | [redacted] |
| **Telefoonnummer** | : | [redacted] |
| **E-mailadres** | : | gemeente@uithoorn.nl |

[redacted]

**Onderwerp**
brief beoordeling vooroverleg

**Datum**
14 december 2022

Geachte [redacted]

Op 6 oktober 2022 hebben wij uw vooroverleg omgevingsvergunning ontvangen voor het realiseren van flexwoningen op het perceel [redacted] bestaande uit de activiteit .

Uw aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer [redacted]. Wij verzoeken u vriendelijk dit kenmerk bij eventuele verdere correspondentie te vermelden.

**Beoordeling vooroverleg**
Op basis van de door u ingediende gegevens heeft RO het plan beoordeelt en een advies afgegeven.
Het RO advies luidt als volgt:

*Initiatiefnemer heeft een vooroverleg aangevraagd voor het slopen van een deel van de bestaande kassen en het realiseren van een (niet gespecificeerd) aantal flexwoningen op het perceel [redacted]. Hierbij wordt aangegeven dat een deel van de kassen dat aan de kant van de Hoofdweg is gelegen, behouden blijven.*

***Bestemmingsplan***

*Het adres [redacted] is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Landelijk gebied – Glastuinbouwgebied' en heeft hierbinnen de enkelbestemming 'Agrarisch – Glastuinbouw 1' en de dubbelbestemmingen 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' en 'Waarde – Archeologie 4'. Verder is het gelegen binnen de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – 20Ke', de huidige LIB 5 contour. Ook heeft een gedeelte van het perceel de gebiedsaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – huisvesting arbeidsmigranten toegestaan 1'*
*Ter plaatse van de bestemming Agrarisch – Glastuinbouw 1 is enkel een bedrijfswoning toegestaan. Logiesverstrekking voor arbeidsmigranten is, onder voorwaarden, echter wel toegestaan binnen de gebiedsaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – huisvesting arbeidsmigranten toegestaan 1'. De in de tekeningen voorgestelde locatie van de flexwoningen overlapt echter niet met de betreffende gebiedsaanduiding. De voorgestelde flexwoningen passen hierdoor niet binnen het bestemmingsplan.*

*Verder valt het perceel binnen de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – 20Ke'. Dit is de huidige LIB-5 contour. In het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol staat aangegeven dat buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties zijn toegestaan. Kleinschalige woningbouwontwikkelingen in LIB5 in het buitengebied zijn wel mogelijk, indien het ook aan de andere regels voldoet. Waarbij een woningbouwontwikkeling kleinschalig in het geval van 11 woningen of minder.*
*Ook moet in de toelichting van een plan ter plaatse van het werkingsgebied LIB 5 rekenschap gegeven worden van het feit dat er op de locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer. Er is dus een onderbouwing nodig voor waarom er wel woningen gebouwd kunnen worden op deze locatie binnen de contour.*





*Gebiedsaanduiding- Huisvesting arbeidsmigranten toegestaan 1.*

***Gebiedsvisie Kernglastuinbouwgebied***

*In de gebiedsvisie wordt aangegeven dat nieuwe burgerwoningen in dit gebied zijn uitgesloten. Ook staat de gemeente negatief tegenover het verwijderen van bestaande kasgebouwen om daar woningen voor in de plaats te bouwen.*

***Provinciale Omgevingsverordening 2020***

*In de Omgevingsverordening (Artikel 6.37 lid 3) wordt aangeven dat nieuwe burgerwoningen, waaronder de omzetting van bedrijfswoning naar burgerwoningen, niet zijn toegestaan. Door de Provincie Noord-Holland worden flexwoningen in het landelijk gebied hetzelfde beoordeeld als reguliere woningen.*
*Verder wordt in Artikel 6.37 lid 6 voorgeschreven dat niet agrarische bedrijfsfuncties, zoals huisvesting van arbeidsmigranten, niet is toegestaan indien er aantasting plaatsvindt van de omvang van het glastuinbouwconcentratiegebied voor glastuinbouw. Door de sloop van de bestaande kassen is er wel sprake van aantasting van de omvang en is dit initiatief dus niet wenselijk.*

***Conclusie***

*Concluderend past de gewenste ontwikkeling niet binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk gebied – Glastuinbouwgebied' en valt het binnen de LIB5-contour. Ook passen flexwoningen niet binnen gebiedsvisie Kernglastuinbouwgebied omdat er kassen moeten worden gesloopt om de woningbouw mogelijk te maken. Verder passen flexwoningen, aangezien deze door de Provincie Noord-Holland gezien worden als reguliere woningen, niet binnen de Omgevingsverordening 2020.Verder is ook volgens de Omgevingsverordening 2020 het slopen van kassen voor niet agrarische bedrijfsfuncties niet*

*toegestaan. In het verleden is al een gebiedsaanduiding toegewezen op het perceel voor huisvesting van arbeidsmigranten, mogelijk dat hier gebruik gemaakt van kan worden. Vanwege deze beperkingen worden het slopen van bestaande kassen en het bouwen van flexwoningen op het perceel niet wenselijk geacht.*

Zoals u hierboven kunt lezen heeft het plan een negatief advies gekregen.
Mocht u hiervoor een omgevingsvergunning aanvragen zal de aanvraag geweigerd worden.

**Vragen**
Indien u vragen heeft over deze brief, kunt u contact opnemen met

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Uithoorn,
namens dezen,
teamleider Vergunningen, Toezicht en Handhaving Duo+
afdeling Buurt

Dit document is in een geautomatiseerd proces aangemaakt en daarom niet ondertekend.

Niet goed leesbaar? Bekijk de webversie

Provincie Noord-Holland logo




# ARO JAARVERSLAG 2022

## URGENTE KWALITEIT

Graag bied ik u het Jaarverslag 2022 van de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) aan. In deze twaalfde editie gaan de leden van de ARO, aan de hand van de in 2022 uitgebrachte adviezen, met elkaar in gesprek over ruimtelijke kwaliteit en de rol van de commissie.

Het lijkt wel of ieder jaar de druk op de ruimte in Noord-Holland substantieel toeneemt. Zo is er meer ruimte nodig voor woningbouw en bedrijventerreinen, maar ook voor zonnevelden, windturbines en transformatorstations en voor maatregelen met het oog op klimaatadaptatie zoals waterberging. Tegelijkertijd liggen er vanuit onder meer NNN, Natura2000 en Bijzonder Provinciaal Landschap beperkingen op deze ontwikkelingen. De in 2022 vernieuwde commissie wil in gesprek met gemeenten, ontwikkelaars en ontwerpbureaus een creatieve, constructieve en oplossingsgerichte bijdrage leveren aan plannen die antwoord geven op onder meer de woningnood, de energietransitie, versterking van de duurzaamheid en de economische ontwikkeling van Noord-Holland. De ARO draagt graag bij aan kwalitatief goede oplossingen.

Ik wens u veel leesplezier!

Han ter Heegde
Voorzitter ARO

P.S.: Wilt u nog meer informatie over de ARO? Kijk dan op www.noord-holland.nl/ARO

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12636 |
| **Extern Zaak ID** | 2003866 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.t |
| **Titel** | Ruimte: Ontheffingsverzoek Hornweg 246 Aalsmeer (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 11 september 2023 |

## Toelichting

De gemeente Aalsmeer heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de bouw van een woning aan de Hornweg 246 te Aalsmeer. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

INGEKOMEN 28 MAART 2023

**Gemeente Aalsmeer**

**Stedelijke Ontwikkeling**

**Uw contact** I. Termond
**T** (020) 540 44 29
**F** (020) 540 45 59
Info@aalsmeer.nl

Postbus 253, 1430 AG Aalsmeer
*Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum van deze brief*

Gedeputeerde Staten van Noord Holland
Directie Beleid
Sector Ruimtelijke Ordening
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

**Datum** 20 maart 2023
**Uw brief van**
**Uw kenmerk**
**Ons kenmerk** -Z23-016100

**Betreft** Verzoek ontheffing Omgevingsverordening.

Geacht college,

Het college van burgemeester en wethouders heeft een principeverzoek ontvangen voor het verlenen van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Oost' ten behoeve van het realiseren van een vrijstaande woning op het perceel Hornweg 246 (perceel tussen Hornweg 244 en 248), kadastraal perceel B, nummer 10293 (gedeeltelijk) te Aalsmeer. Het college staat positief tegenover deze ontwikkeling. Doordat het perceel deel uitmaakt van het werkingsgebied MRA-Landelijk Gebied, verzet de omgevingsverordening zich tegen de woningbouwontwikkeling die het college ter plaatse mogelijk wil maken. Gelet hierop is ontheffing van de provinciale verordening noodzakelijk, om het plan doorgang te kunnen laten vinden.

Het college doet hierbij een verzoek aan het college van gedeputeerde staten om ontheffing te verlenen van de provinciale verordening voor het perceel Hornweg 246 (kadastraal perceel B, 10293 gedeeltelijk).

Dit verzoek is opgebouwd uit de volgende onderdelen:
1. Beschrijving van de huidige planologische en feitelijke situatie.
2. Beschrijving van het initiatief.
3. De ligging van het perceel in het werkingsgebied Landelijk Gebied.
4. De ontheffingsvoorwaarden.
5. Toetsing aan het gemeentelijke ruimtelijke beleid.

## 1. Huidige planologische en feitelijke situatie

Het initiatief heeft betrekking op het perceel gelegen tussen de Hornweg 244 en 248 te Aalsmeer. De Hornweg is een bebouwingslint met overwegend woonbebouwing. Aan de zijde van de planlocatie is woningbouw aanwezig met daarachter agrarische gronden met hoofdzakelijk glastuinbouw. Aan de overzijde van het perceel is eveneens lintbebouwing in de vorm van wonen aanwezig. Achter de Hornweg ligt aan die zijde een woonwijk.



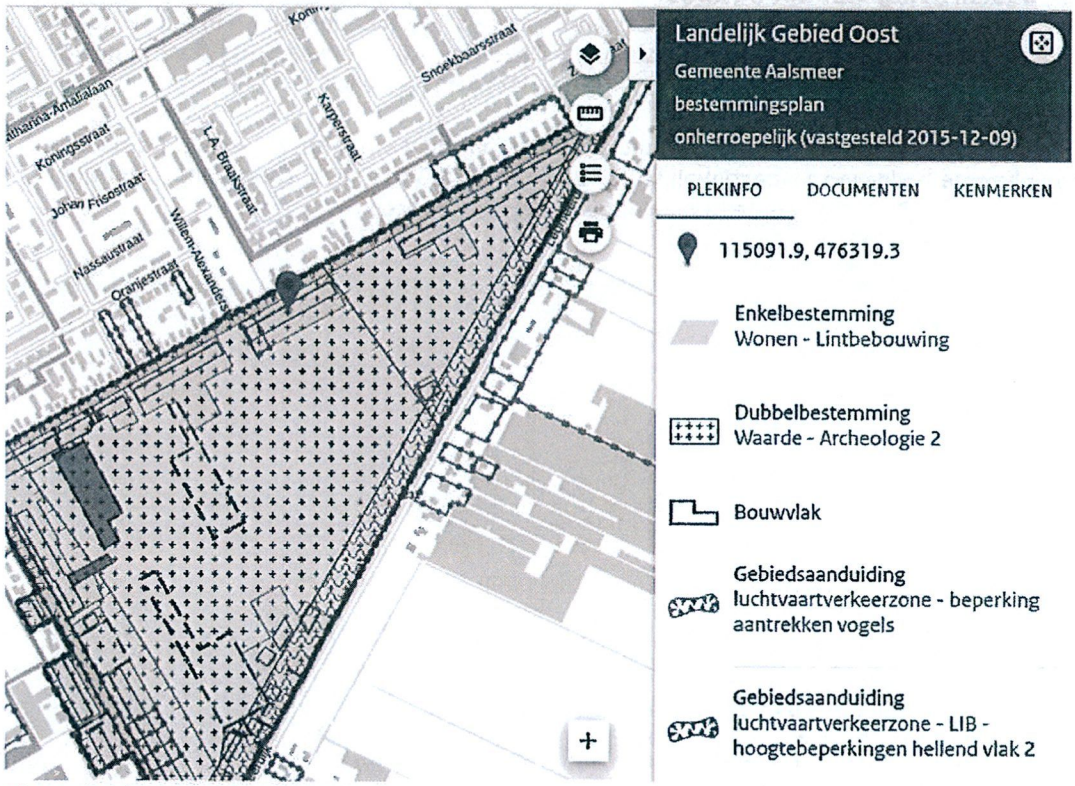

*Luchtfoto plangebied in groter verband*




*Luchtfoto bestaande situatie*

Het perceel is gelegen binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Oost', vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 9 december 2015. Aan het peerceel is de bestemming 'Wonen – Lintbebouwing' toegekend. Deze gronden zijn bestemd voor het wonen in woongebouwen. Binnen deze bestemming zijn woningen, tuinen

en erven, bijbehorende bouwwerken, overkappingen, parkeervoorzieningen en ontsluitingen ten behoeve van het wonen toegestaan. Op grond van het bestemmingsplan mag het aantal woningen, zoals aanwezig op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Oost', niet worden vermeerderd. De gewenste ontwikkeling is met het oog hierop in strijd met het vigerende bestemmingsplan.



*Plangebied ruimtelijke plannen.nl*

In artikel 15.7 van de regels van het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Oost' is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (Wijzigingsbevoegdheid 15.7.1 nieuwe woning), welke een bevoegdheid van burgemeester en wethouders bevat om extra woningen toe te staan ten opzichte van het bepaalde in artikel 15.2.2. sub a, om daarmee de bestaande woonlinten verder op te vullen en door te trekken. Het toepassing geven aan deze wijzigingsbevoegdheid is gebonden aan een aantal voorwaarden. Deze voorwaarden zijn:

a. bij een vrijstaande woning dient te perceelsbreedte minimaal 25 meter te bedragen;
b. bij een blok tweekappers dient de perceelsbreedte minimaal 40 meter te bedragen;
c. van de perceelsbreedten zoals zijn genoemd onder a en b van dit onderdeel mag worden afgeweken tot een perceelsbreedten van minimaal 18 meter respectievelijk 26 meter indien de stedenbouwkundige situatie daartoe aanleiding geeft, mits:
    1. de frontbreedte van het hoofdgebouw inclusief aan- en uitbouwen niet meer bedraagt dan 50% van de perceelsbreedte; en
    2. het perceel zich voegt in de ritmiek van het bestaande lint.
d. andere type woningen niet zijn toegestaan;
e. verder de bouwregels als opgenomen in 15.2.2 van dit artikel in acht moet worden genomen;
f. aangetoond wordt dat de nieuwe woning ruimtelijk en milieutechnisch past binnen de locatie, waaronder een akoestisch onderzoek;
g. aangetoond wordt dat de nieuwe woning geen nadelige effecten heeft op de waterhuishouding;

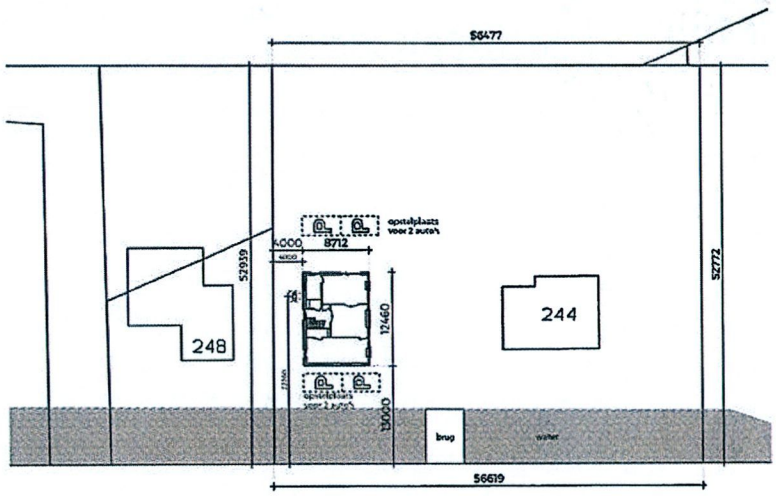
h. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Het initiatief voldoet aan de hiervoor genoemde criteria.

## 2. Beschrijving van het initiatief

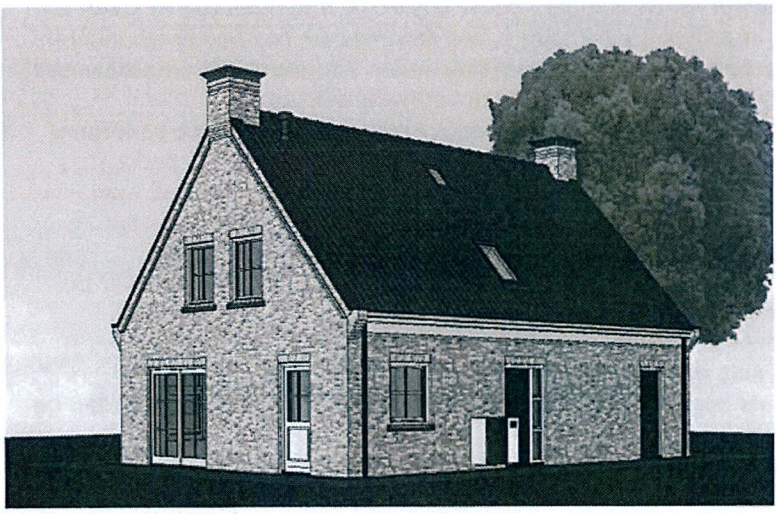
Het initiatief heeft betrekking op de realisatie van één vrijstaande woning in het bestaande bebouwingslint aan de Hornweg te Aalsmeer. Deze weg wordt gekenmerkt door in hoofdzaak (half)vrijstaande woonbebouwing individueel vormgegeven.

De nieuw te bouwen woning bestaat uit één bouwlaag met een kapverdieping. De goot- en bouwhoogte bedragen respectievelijk 3.442 meter en 8.348 meter. De woning krijgt een breedte van 8.712 meter en een bouwdiepte van 12.46 meter.




Hornweg

*Situatie nieuwbouw*



*Impressie nieuwbouw*

## 3. Ligging in werkingsgebied Landelijk Gebied

Het perceel is op grond van de Omgevingsverordening NH2020 gelegen binnen de werkingsgebieden 'Landelijk Gebied' en 'MRA – Landelijk Gebied', zoals blijkt uit de onderstaande uitsnede van de kaart van de verordening.




*Uitsnede kaart Omgevingsverordening NH2020*

Artikel 6.9 van de verordening is op het perceel van toepassing. Dit artikel luidt:

*Artikel 6.9 MRA Landelijk Gebied*

1. Een ruimtelijk plan kan ter plaatse van het werkingsgebied MRA landelijk gebied niet voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling.
2. In afwijking van het eerste lid kan een ruimtelijk plan voorzien in functiewijziging van een stedelijke functie of van een agrarisch bouwperceel naar wonen in de vorm van maximaal twee burgerwoningen, indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
    a. Ter plaatse van de bestaande stedelijke functie of het agrarisch bouwperceel is ten minste één bedrijfswoning planologisch toegestaan;
    b. De functiewijziging naar een woonfunctie beperkt de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet;
    c. De bestaande bedrijfsbebouwing op de overige gronden wordt gesloopt en aan deze gronden wordt een bestemming toegekend zonder bouwmogelijkheden; en
    d. Een tweede burgerwoning is alleen mogelijk als meer dan 1.500 m2 grondoppervlakte aan bestaande bedrijfsbebouwing op het bestemmingsvlak wordt gesloopt.
3. In afwijking van het eerste lid kan een nieuwe burgerwoning worden toegestaan, indien deze woning wordt gesitueerd in een dorpslint en hierbij een aanwezige bedrijfswoning binnen het werkingsgebied glastuinbouwconcentratiegebied wordt wegbestemd en gesloopt.
4. In afwijking van het eerste lid kan een ruimtelijk plan voorzien in een functiewijziging van een karakteristieke boerderij naar een woonfunctie waarbij de

karakteristieke boerderij mag worden gesplitst in meerdere burgerwoningen, indien geen afbreuk wordt gedaan aan het oorspronkelijke karakter van de bebouwing.

Het initiatief betreft een kleinschalige woningbouwontwikkeling van één vrijstaande woning. Er kan in dit geval niet worden voldaan aan de voorwaarden in het derde lid van artikel 6.9. De geplande woning is weliswaar gelegen in een dorpslint, maar er is geen sprake van een aanwezige bedrijfswoning en er kan derhalve niet worden voorzien in sloop van een bestaande bedrijfswoning.

De verordening staat gezien artikel 6.9 in de weg aan de gewenste ontwikkeling voor woningbouw, zodat een ontheffing vereist is.

## 4. Ontheffingsvoorwaarden

In de omgevingsverordening is de mogelijkheid tot verlening van de ontheffing opgenomen in artikel 13.4. Die bepaling luidt als volgt:

*Artikel 13.4 Ontheffingsbevoegdheid Wet ruimtelijke ordening*

1. Gedeputeerde Staten kunnen op aanvraag van burgemeester en wethouders een ontheffing als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening verlenen van de regels in hoofdstuk 6 van deze verordening, voor zover deze zicht richten op ruimtelijke plannen, en voorzover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciaal belang.
2. Gedeputeerde Staten kunnen aan de ontheffing als bedoeld in het eerste lid voorschriften verbinden indien de betrokken provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken.
3. Een aanvraag om een ontheffing bevat in ieder geval:
    a. Een beschrijving van de redenen waarom ontheffing wordt gevraagd;
    b. Een beschrijving van de mogelijke gevolgen van de ontheffing voor het belang dat beschermd wordt door de regels waarvan ontheffing wordt gevraagd;
    c. Een verbeelding van het beoogde werkingsgebied van de gevraagde ontheffing.
4. Een verleende ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Volgens artikel 13.4 kan ontheffing worden verleend van de bepalingen in hoofdstuk 6 van de verordening voor zover deze zich richten op ruimtelijke plannen. Artikel 6.9 is een dergelijke bepaling, zodat in beginsel ontheffing kan worden verleend wanneer aan de voorwaarden wordt voldaan.

## 5. Het gemeentelijk ruimtelijk beleid

Uit artikel 13.4 van de verordening volgt dat ontheffing kan worden verleend van de verordening indien de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciale belangen.

*Gemeentelijk lintenbeleid*

Op het initiatief is de Nota Ruimtelijke beoordeling bouwen in de Linten van de gemeente Aalsmeer, 2e herziening van 18 juni 2020 (hierna: het lintenbeleid) van toepassing. Het doel van het lintenbeleid is om te komen tot een helder toetsingskader voor het beoordelen van ontwikkelingen in woonlinten. Inzet van het beleid is om de bestaande

lintenstructuur te behouden en te versterken. In het lintenbeleid staat dat de bebouwingslinten een belangrijke rol spelen in de ruimtelijke opbouw van Aalsmeer en bijdragen aan de collectieve identiteit van de gemeente. De oorsprong van de linten komt voort uit de agrarische bedrijfswoningen die in het lint stonden met daarachter de agrarische bedrijfsbebouwing. Doordat het buitengebied, gelegen achter heet lint, in Aalsmeer veelal ten dienste stond van de glastuinbouw, is het ruimtegebruik van het buitengebied intensiever en de bebouwingsdichtheid hoger.

De linten van Aalsmeer hebben van oorsprong een hoge landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit. Er zijn echter ontwikkelingen, zoals het verdwijnen van de glastuinbouw door de schaalvergroting die de linten bedreigen. Ander gewenst gebruik en andere architectuur zijn soms niet in overeenstemming met de oorspronkelijke lintstructuur.

Om de lintenstructuur te beschermen zijn in het lintenbeleid diverse ruimtelijke en architectonische uitgangspunten geformuleerd. De uitgangspunten hebben onder meer betrekking op de bouwperceelbreedte, de rooilijn, de bebouwingsrichting, de bebouwingsbreedte en -diepte en de goot- en bouwhoogte. Deze eisen hebben (gedeeltelijk) vertaling gevonden in de voorwaarden voor de wijzigingsbevoegdheid zoals die is opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk Gebied Oost. Aan die voorwaarden voldoet het initiatief.

Naast algemeen geformuleerde uitgangspunten zijn voor bepaalde linten specifieke uitgangspunten opgenomen. Voor de Hornweg zijn dat:

- Versterken visuele relatie met het achtergelegen gebied.
- Op de kruising Hornweg/Machineweg is bebouwing toegestaan met een bouwhoogte van maximaal 2 bouwlagen met kap, goothoogte maximaal 6 meter, bouwhoogte maximal 12 meter.
- Geen verdere lintbebouwing ter plaatse van Hornweg 261 (boerderij, gemeentelijk monument).
- Bij de als "monument" aangewezen woning is de huidige bouwmassa uitgangspunt.
- Woningen mogen een minder ingetogen karakter hebben.

Het initiatief past zowel binnen de algemene als de specifieke uitgangspunten in het gemeentelijke beleidskader voor wonen in het lint. Het college acht het realiseren van een woning ter plaatse aanvaardbaar en vanuit een oogpunt van ruimtelijke kwaliteit bovendien ook wenselijk. Daarbij is ook van belang dat het perceel in het voornoemde bestemmingsplan reeds een woonbestemming heeft. Ander gebruik van de gronden, zoals agrarisch gebruik en eventuele oprichting van agrarische bedrijfsbebouwing is gelet op de omvang van de kavel, de korte afstand tot de woonbebouwing en vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is niet wenselijk. Het onbebouwd blijven van het perceel is eveneens onwenselijk vanuit een oogpunt van ruimtelijke kwaliteit. Thans bestaat er vanaf de Hornweg zicht op de bedrijfsbebouwing gelegen achter het perceel. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het wenselijk dat deze bebouwing vanaf de Hornweg aan het zicht wordt onttrokken door het oprichten van woonbebouwing die passend is bij de omgeving en de woonbebouwing in het lint.

Wij verwachten hierbij te hebben voldaan aan de ontheffingsvoorwaarden en zijn in afwachting van uw besluit. In dit kader merken wij tenslotte nog op dat voor een soortgelijke ontwikkeling naast Hornweg 244 te Aalsmeer door uw college op 23 maart 2022, kenmerk 1757742/1760942 ontheffing is verleend van de Omgevingsverordening voor de bouw van één vrijstaande woning. In deze situatie is sprake van een identieke (planologische) situatie.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,
de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

Hornweg 246 Aalsmeer




*Hornweg 246 met in lichtgroen het MRA-LG*



Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
Mw. J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 023-5145123
jolanda.dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
31 MEI 2023

**Kenmerk**
2003866/2026878

**Betreft: Verzoek van de gemeente Aalsmeer om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor de bouw van een woning aan de Hornweg 246**

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u op de hoogte van ons besluit van 22 maart 2022 om de door de gemeente Aalsmeer gevraagde ontheffing voor de bouw van een woning aan de Hornweg 246 te verlenen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)
- Brief van de gemeente Aalsmeer met ontheffingsverzoek
- Brief GS aan de gemeente Aalsmeer

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Aalsmeer
Postbus 253
1430 AG AALSMEER

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
Mw. J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 023-5145123
jolanda.dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
31 MEI 2023

**Kenmerk**
2003866/2026867

**Uw kenmerk**
Z23-016100

**Betreft:** **Verzoek van de gemeente Aalsmeer om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor de bouw van een woning aan de Hornweg 246**

Geacht college,

In uw brief van 20 maart 2023 verzoekt u ons om op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 ontheffing te verlenen van het artikel 6.9 ten behoeve van een te verlenen omgevingsvergunning voor de bouw van een woning aan de Hornweg 246 te Aalsmeer (kadastraal perceel B 10293). Het plangebied ligt in het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Oost' dat is vastgesteld op 9 december 2015. Op het beoogde bouwperceel rust de bestemming 'Wonen-Lintbebouwing', waar volgens het bestemmingsplan niet meer woningen mogen worden gerealiseerd dan aanwezig op het moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. U geeft in uw brief aan dat u van mening bent dat de woning hier gerealiseerd kan worden omdat ter plaatse sprake is van een bebouwingslint.

Na afweging van uw casus zijn we tot de conclusie gekomen de door u gevraagde ontheffing te verlenen. Hieronder lichten we dit besluit toe.

**Beoordelingskader**

Op grond van artikel 4.1a van de Wet Ruimtelijk Ordening en artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 kunnen wij ontheffing verlenen van het artikel 6.9, voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding met de door de Omgevingsverordening te dienen provinciale belangen. De wetsgeschiedenis en jurisprudentie zijn zeer strikt in de toepassingsmogelijkheden van deze ontheffingsbevoegdheid. Uitgangspunt is onverkorte toepassing van de Omgevingsverordening NH2020. Het moet om een uitzonderlijke situatie gaan, zodat de toepassing van deze ontheffingsbevoegdheid een incidenteel karakter heeft.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 1
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

**Beoordeling inhoudelijke aspecten**

De locatie (perceel Aalsmeer B 10293) is bestemd als Wonen-Lintbebouwing. De hoofdfunctie betreft het wonen in woongebouwen. Binnen deze bestemming is parallel aan de Hornweg een strook ingetekend waarin hoofdgebouwen kunnen worden gebouwd. Ook op de locatie is een dergelijk bouwvlak ingetekend. Bouw van een hoofdgebouw is echter slechts mogelijk indien daardoor het aantal woningen binnen de bestemming Wonen-Lintbebouwing niet toeneemt. Hiervoor heeft de gemeenteraad een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarbij een nieuwe woning kan worden toegestaan binnen een aantal stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Gelet op deze bestemming is duidelijk dat het gemeentelijk ruimtelijk beleid erop is gericht dat dit perceel onderdeel is van het woonlint. Een andere functie dan wonen is planologisch niet toegestaan. Het niet toestaan van een nieuwe woning op deze locatie leidt ertoe dat het perceel niet zelfstandig bruikbaar is en alleen gebruikt kan worden voor ondergeschikte functies (tuinen en erven) ten behoeve van een ander perceel.

In de Omgevingsverordening NH2020 ligt de locatie binnen de werkingsgebieden landelijk gebied en MRA landelijk gebied. Hierbij hebben Provinciale Staten bewust gekozen om lintbebouwing naast wegen onderdeel te maken van de werkingsgebieden landelijk gebied en MRA landelijk gebied. Deze keuze staat wat ons betreft niet ter discussie, ook niet voor de betrokken locatie. Door de ligging in MRA landelijk gebied is het echter niet mogelijk het aantal woningen uit te breiden. Op grond van artikel 6.9, eerste lid, van de Omgevingsverordening NH2020 geldt hier een verbod op zogenoemde kleinschalige woningbouwontwikkelingen. Provinciale Staten beogen hiermee te beschermen tegen de druk van verdere verstedelijking via kleinschalige woningbouwontwikkelingen. Ook deze keuze staat niet ter discussie, ook niet op deze locatie.

Wij zijn echter van mening dat in dit geval een onverkorte toepassing van de verordening zou leiden tot een onevenredige belemmering van de gebruiksmogelijkheden van dit perceel. De in 2015 opgenomen bestemming wonen is hier immers door de later vastgestelde Omgevingsverordening NH2020 niet meer mogelijk als zelfstandige functie.

**Procedurele aspecten**

Om realisatie van de nieuwe woning mogelijk te maken wordt toepassing gegeven aan artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Uw gemeente dient de inhoud van dit besluit op grond van artikel 3.10, eerste lid, onder e, van de Wabo te verwerken in het ontwerp besluit omtrent de omgevingsvergunning en dit ontwerp gedurende zes weken conform de voorgeschreven wijze ter inzage te leggen. U dient na afloop van de termijn GS te verzoeken een definitieve ontheffing te verlenen. In geval er zienswijzen worden ingediend dient u de nota van beantwoording met het verzoek mee te zenden.

**Conclusie**

Gelet op al het voorgaande besluiten wij:

1. Op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 de door u gevraagde ontheffing van artikel 6.9, lid 2 onder d in ontwerp te verlenen;
2. Om, in het geval er geen zienswijzen worden ingediend, de ontwerp ontheffing te beschouwen als een definitieve ontheffing en de afhandeling ervan aan de sectormanager, sector Ruimtelijke Ontwikkeling te mandateren;
3. Om, in geval er wel zienswijzen worden ingediend, de nota van beantwoording zienswijzen ter beoordeling aan ons voor te leggen zodat wij deze kunnen betrekken bij de definitieve ontheffing.

Wij wijzen u erop dat op grond van artikel 14.4, vierde lid, van de OVNH2020 de ontheffing vervalt, indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman
Rechtsbescherming

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Tegen dit ontheffingsbesluit staat geen zelfstandig bezwaar of beroep open. Voor wat betreft bezwaar of beroep wordt dit ontheffingsbesluit gezien als onderdeel van het gemeentelijk besluit waarvoor de ontheffing is verleend. Het gemeentebestuur zal u in het betreffende besluit informeren over de mogelijkheid tot het instellen van bezwaar of beroep.

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12959 |
| **Extern Zaak ID** | 2014325 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.u |
| **Titel** | Ruimte: Ontheffingsverzoek Noordereinde 249 's-Graveland, gemeente Wijdemeren (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

De gemeente Wijdemeren heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 ingediend voor de realisatie van drie woningen aan het Noordereinde 249 te 's-Graveland. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

Wijdemeren

INGEKOMEN - 7 APR. 2023

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

| Uw kenmerk: | Uw brief van: | Ons kenmerk: | Datum: |
|---|---|---|---|
| | | Z.72442 | 21 maart 2023 |
| Behandelend ambtenaar: | Doorkiesnummer: | Bijlagen: | Verzonden: |
| De heer M. Kurum | (035) 6559 410 | | VERZONDEN - 5 APR. 2023 |

Onderwerp: Aanvraag het bouwen van drie woningen

Geacht college,

Het college van burgermeester en wethouders van Wijdemeren heeft een verzoek ontvangen voor het verlenen van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan 'Kern 's-Graveland en landgoederen' ten behoeven van het realiseren van drie woningen op het perceel Noordereinde 249 te 's-Graveland (kadastraal bekend onder sectie A, nummer 1287).

Het college staat, gezien de verdwenen bedrijfsfunctie, positief tegenover deze ontwikkeling. Doordat het perceel valt binnen werkingsgebied 'Provinciaal landelijk gebied' (Vechtstreek-zuid), verzet de woningbouwontwikkeling zich tegen de verordening die het college ter plaatse mogelijk wil maken. Gelet hierop is ontheffing van de provinciale verordening noodzakelijk, om het plan doorgang te kunnen laten vinden.

Het college doet hierbij een verzoek aan het college van gedeputeerde staten om voor het betreffende perceel Noordereinde 249 te 's-Graveland ontheffing te verlenen van de provinciale Omgevingsverordening als bedoeld in artikel 13.4 gelezen in samenhang met de artikelen 6.9 en 6.46 van de Omgevingsverordening en artikel 4.1a Wet ruimtelijke ordening.

Dit verzoek is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

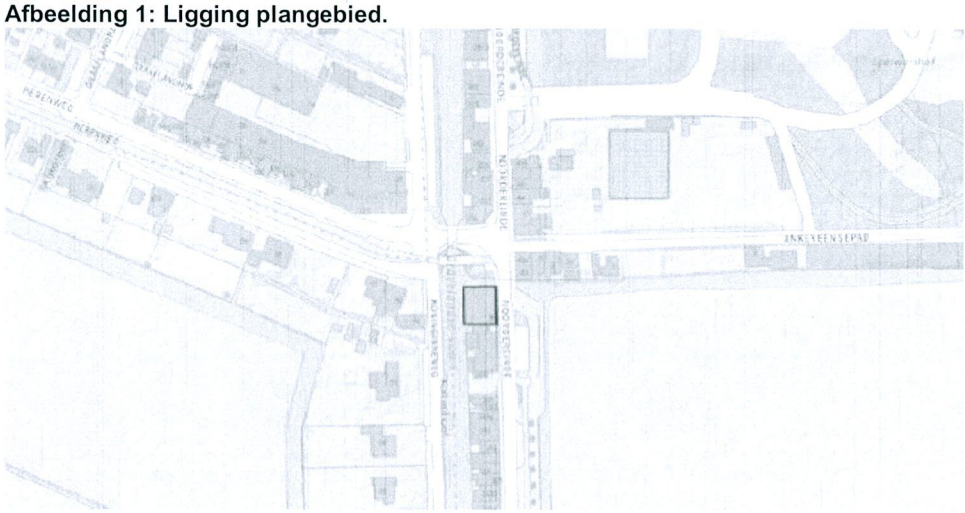
1. Beschrijving van het initiatief
2. Geldend bestemmingsplan
3. Beschrijving van de huidige situatie
4. De ligging van het perceel in de werkingsgebieden
5. De ontheffingsvoorwaarden
6. Afsluiting en verzoek

**bezoekadres** Rading 1, 1231 KB Loosdrecht
**postadres** Postbus 190, 1230 AD Loosdrecht
**tel** 14 035 (vanuit het buitenland 00 31 35 65 59 595)
**e-mail** info@wijdemeren.nl **website** www.wijdemeren.nl
**fax** (035) 65 59 599
**IBAN** NL41BNGH 028.50.98.233

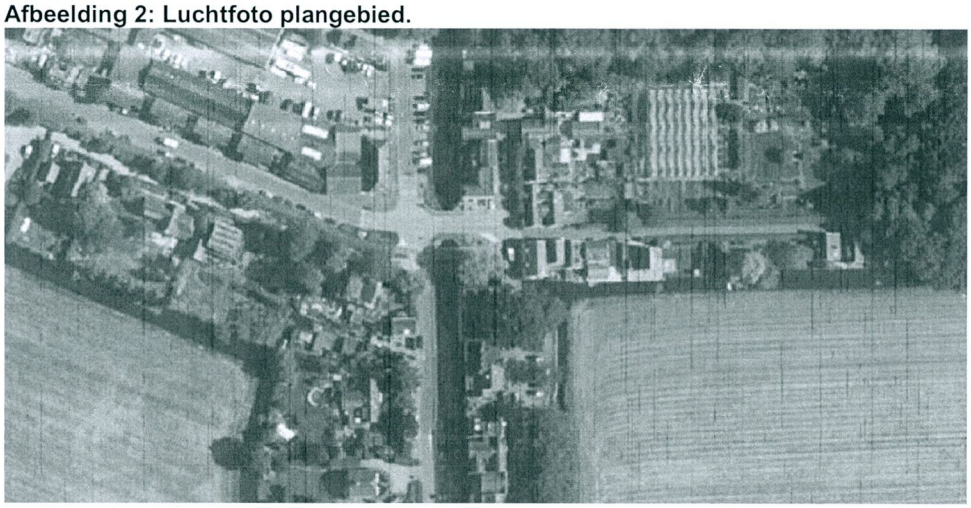
## *1. Beschrijving van het initiatief*

De ontheffing wordt aangevraagd voor de verwezenlijking van een ruimtelijk plan (verder te noemen 'plan') tot het oprichten van drie woningen op het perceel Noordereinde 249 te 's-Graveland, kadastraal bekend gemeente 's-Graveland sectie A nummer 1287. Zie voor de locatie van het Plan onderstaande afbeelding.

**Afbeelding 1: Ligging plangebied.**



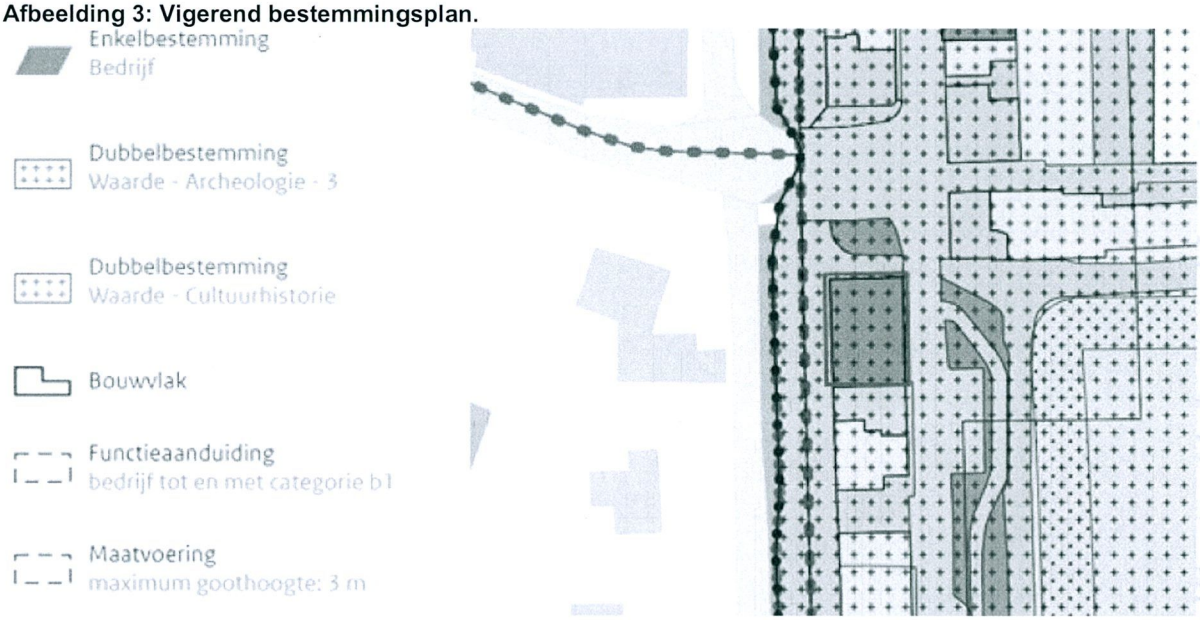
**Afbeelding 2: Luchtfoto plangebied.**



## *2. Vigerend bestemmingsplan*

Ter plaatse van het betreffende perceel vigeert het onherroepelijke bestemmingsplan 'Kern 's-Graveland en landgoederen' (NL.IMRO.1696.BP0200kernGVL2008-va03) zoals vastgesteld op 26 mei 2016. Dit bestemmingsplan kent aan de betreffende gronden de bestemming 'Bedrijf' inclusief bouwvlak toe. De functieaanduiding 'tot en met categorie b1' regelt dat ter plaatse bedrijven tot en met categorie B1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemening' zijn toegestaan. Het vigerende bestemmingsplan staat het realiseren van het woningbouwproject niet toe.

**Afbeelding 3: Vigerend bestemmingsplan.**




## *3. Beschrijving van de huidige situatie*

Momenteel is er op het perceel een winkel gevestigd ten behoeve van de verkoop van outlet-kleding en meubels. De functie en het gebouw zijn gevestigd binnen het bouwvlak dat is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan. De bebouwing bestaan uit één bouwlaag met kap. Aan de westzijde (aan de vaart) is er sprake van één bouwlaag met plat dak. Het pand ligt in een kilometerslang lint van voornamelijk (relatief kleinschalige) woonbebouwing, incidenteel afgewisseld met detailhandel, horeca, kantoren en bedrijvigheid. Dit bebouwingslint ligt op een smalle strook grond tussen de 's-Gravelandsevaart en de ontsluitingsweg (Noordereinde en Zuidereinde). Aan de oostzijde hiervan grenzen de uitgestrekte 's-Gravelandse buitenplaatsen en landgoederen. Dit geheel, en daarmee ook de planlocatie, maakt deel uit van het beschermd dorpsgezicht van 's-Graveland.

**Afbeelding 4: Foto voorzijde (Noordereinde)**



**Afbeelding 5: foto zijzijde met de 's-Gravelandsevaart (Herenweg)**



## *4. De ligging van het perceel in de werkingsgebieden*

Wat de ligging ten opzichte van de provinciale werkingsgebieden betreft merken wij het volgende op. Het perceel is gelegen binnen een achttal werkingsgebieden van de op 16 november 2020 vastgestelde Omgevingsverordening NH2020.
Het gaat om de werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven', 'Bijzonder provinciaal landschap (totaal)', 'Kernkwaliteiten bijzonder provinciaal landschap', 'Bodemsanering', 'Landelijk gebied', 'Natura2000', 'Peilbesluit' en 'Regionale verdringingsreeks AGV'. Zie hiervoor onderstaande uitsneden van de plankaart van de Omgevingsverordening NH2020.






Vanwege het bepaalde in de artikel 6.9 lid 1 van de Omgevingsverordening NH2020, kan het college geen medewerking verlenen aan het initiatief. Deze provinciale instructieregels bepalen namelijk dat een ruimtelijk plan ter plaatse van genoemde werkingsgebieden, niet mag voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling in de vorm van drie burgerwoningen.

Dit ervaart de gemeente Wijdemeren als knelpunt. Deze locatie is in de notitie 'Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' aangeduid als probleemlocatie (bijlage 1 nummer 15). De gemeente kan als gevolg van de werkingsgebieden aan haar Omgevingsvisie 2040 dat onder meer gericht is op het versterking van de woon- en leef kwaliteit in de kernen en linten, onvoldoende uitvoering geven.

Medewerking aan het Plan kan het college thans vanwege de Omgevingsverordening NH2020 echt alleen geven als het college daarvoor een ontheffing verkrijgt van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland ("GS") als bedoeld in artikel 13.4, gelezen in samenhang met artikel 6.9 Omgevingsverordening NH2020 en artikel 4.1a Wet ruimtelijke ordening. Tot het verkrijgen van die ontheffing voor het Plan ziet onderhavige ontheffingsaanvraag van het college aan GS.

### *5. De ontheffingsvoorwaarden*

Op grond van artikel 4.1a van de Wet Ruimtelijke Ordening en artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 kan er ontheffing verleend worden van het bepaalde in artikel 6.9, voor zover de verwezenlijking van de gemeentelijke omgevingsvisie wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding met de door de Omgevingsverordening te dienen provinciale belangen. De wetsgeschiedenis en jurisprudentie zijn zeer strikt in de toepassingsmogelijkheden van deze

ontheffingsbevoegdheid. Uitgangspunt is onverkorte toepassing van de Omgevingsverordening NH2020. Het moet om een uitzonderlijke situatie gaan, zodat de toepassing van deze ontheffingsbevoegdheid een incidenteel karakter heeft.

In dit concrete geval is de toepassing van artikel 6.9 van de provinciale Omgevingsverordening NH2020 onevenredig tot het voorliggende verzoek. Deze onevenredigheid blijkt ons inziens uit het volgende:

- de regeling ziet op het niet toestaan van kleinschalige woningbouw. Dit kunnen projecten zijn tot 11 woningen. In dit geval is sprake van 3 woningen. Dit staat nog ver af van 8, 9 of 10 woningen;
- er is geen sprake van het toevoegen van bebouwing. Er wordt gebruik gemaakt van het bestaande bouwvlak. Dit sluit aan bij de intentie van artikel 6.9 in geval van functiewijziging;
- de ruimtelijke kwaliteit verbetert sterk door het verzoek. In verval rakende bedrijfsbebouwing wordt vervangen door drie nieuwe woningen, die in karakter en vormgeving goed aansluiten bij de overige bebouwing in het lint;
- hoewel bedrijvigheid in de historische linten vaker voorkomt, is er steeds meer sprake van overlast situaties tussen deze bedrijfsfuncties en omliggende woonfuncties. Om deze reden zet Wijdemeren in op een concentratie van bedrijvigheid op haar bedrijventerreinen. Met voorliggende verzoek wordt een impuls gegeven aan een verdere verbetering van het woon- en leefklimaat ter plaatse;
- de locatie valt binnen het werkingsgebied 'MRA landelijk gebied', maar is in ruimtelijke zin vrijwel een doorzetting van de kern 's-Graveland-Kortenhoef dat hier meer het karakter heeft van een langgerekte kern. Het vervangen van een bedrijfsfunctie door een woonfunctie past binnen deze omgeving.

### *6. Afsluiting en verzoek*

Gelet op de ruimtelijke kwaliteitsverbetering die ter plaatse kan worden bereikt, het kleinschalige karakter, de aansluiting bij de overige bebouwing en de ligging bij de kern 's-Graveland/Kortenhoef, wordt een ontheffing op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH 2020 aangevraagd.

Ons college is dan ook van mening dat in dit geval een onverkorte toepassing van de verordening zou leiden tot een onevenredige belemmering van de gebruiksmogelijkheden van dit perceel.

Ter voorkoming van onevenredige belemmering van de gebruiksmogelijkheden van het perceel, wordt u verzocht tot ontheffingsverlening als bevoeld in artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 te besluiten ten behoeve van het Plan.

Met vriendelijke groet,

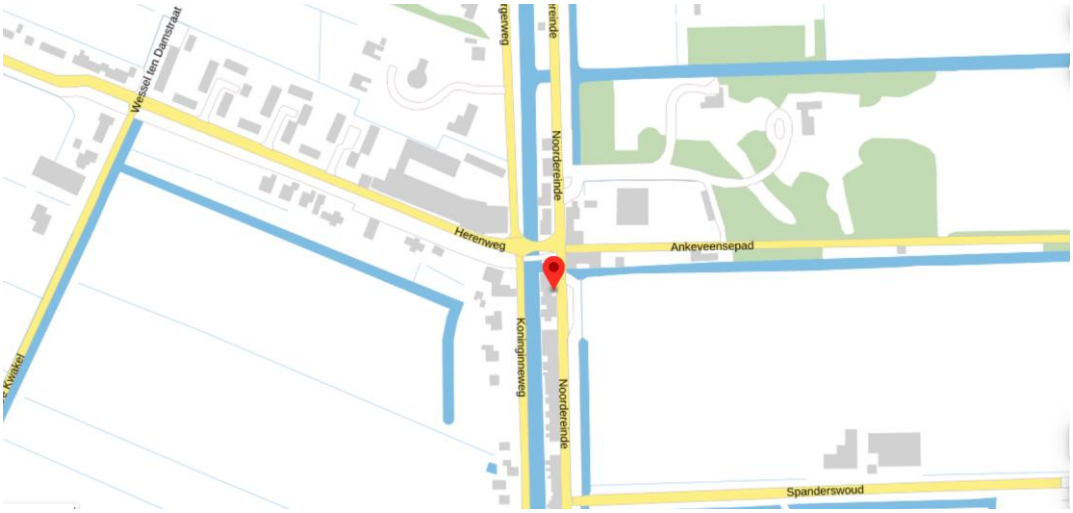
Burgemeester en wethouders van Wijdemeren,

de secretaris,
mr. E.T. Halman-van der Linden MBA

de burgemeester,
drs. C.R. Larson

Bijlage kaartje Noordereinde 249 ’s-Gravenland, gemeente Wijdemeren








# NOTITIE LINTBEBOUWING: PROBLEEMLOCATIES IN DORPSLINTEN

Bijlage bij Brief GS aan PS 1712781/1712783

## 1. Toezegging voor Notitie lintbebouwing

Bij de vaststelling (22-10-2020) van de Omgevingsverordening 2020 hebben GS aan PS toegezegd een notitie op te stellen "over de wijze waarop in Noord-Holland, inclusief de MRA, omgegaan kan worden met lintbebouwing" Deze notitie was eerder toegezegd in de commissie RWK (29-9-2020: id 2441 Notitie lintbebouwing). In het overzicht te beleggen moties en toezeggingen is dit opgenomen als 'Onderzoek naar leefbaarheid in linten / rotte plekken in linten'. De 'rotte plekken' zijn verder aangeduid als problematische locaties of probleemlocaties.

## 2. Probleemschets

De Omgevingsverordening stelt regels om in landelijk gebied te kunnen bouwen.
Soms gelden er beschermingsregimes zoals Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Kleinschalige woningbouw (max. 11 woningen) en overige ontwikkelingen tot 500m2 zijn mogelijk in en aan dorpslinten of in en aan kernen, maar dan alleen in NHN. Gelegen in BPL kan dat alleen als de kernkwaliteiten niet worden aangetast. Grootschalige woningbouw (meer dan 11 woningen) is niet mogelijk in BPL, tenzij sprake is van groot maatschappelijk belang en er geen reële alternatieven zijn.

Vanwege afspraken in het Coalitieakkoord is in de omgevingsverordening geregeld dat woningbouw in de MRA in het stedelijke gebied plaats vindt. In specifieke gevallen levert dit een probleemsituatie op in de lintbebouwing in het landelijk gebied. Dat zijn situaties, vaak rond een bedrijf, waar (compenserende) woningbouw de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid ter plekke aanzienlijk kan verbeteren.

## 3. Doel Notitie lintbebouwing

Het gaat nadrukkelijk om een verantwoorde aanpak van een aantal probleemlocaties en niet om een algemene verruiming van de bouwmogelijkheden in linten. Hoewel diverse gemeenten vragen om ook in de MRA kleinschalige woningbouw mogelijk te maken, is dit niet de uitkomst van deze notitie. In een verantwoorde aanpak vraagt elke plek om een balans tussen woningbouw, bedrijfsontwikkeling en ook natuurontwikkeling. Dit is maatwerk, dat een bijdrage levert aan leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit en waarbij kritisch gekeken wordt naar wat nodig is om tot een oplossing te komen. De notitie geeft antwoord op de vraag: Hoe kunnen we de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid met woningbouw (doorgaans woningbouw, maar niet persé) op probleemlocaties in linten verbeteren zonder de algemene lijn uit de omgevingsverordening aan te tasten?

## 4. Uitwerking van de opgave

### *4.1 Wat verstaan we onder linten?*

Het gaat om dorpslinten. Voor agrarische linten is er een specifieke regeling (VAB), waar apart een voorstel aan GS/PS zal worden aangeboden in het kader van afdoening van Motie 2020-147.
Dorpslinten maken deel uit van het landelijke gebied. Een lint is een langgerekte lijn van aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing ten behoeve van overwegend stedelijke functies. Karakteristiek is een lijnvormige structuur, relatie met ontstaansgeschiedenis van het landschap, doorzichten naar omringend landschap en een bepaalde mate van ritmiek en

afwisseling. Wij sluiten hier aan bij de definities uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL), de Omgevingsverordening en de Leidraad landschap en Cultuurhistorie[1].

### *4.2 Wat is een probleemlocatie?*

Wat onder een probleemlocatie verstaan kan worden, is wat subjectiever. Je kunt zeggen dat iedereen een probleemsituatie direct herkent als hij/zij ervoor staat. Op basis van voorbeelden vanuit de zienswijzen omgevingsverordening en ontwikkelingen waarover door de ARK of ARO is geadviseerd, kunnen we het volgende over probleemlocaties zeggen.

Een probleemlocatie heeft de volgende kenmerken:

- De locatie oogt rommelig vanaf de weg/vanuit het lint of vanuit de omgeving bezien. Het kan ook zijn dat de locatie door zijn grootte afwijkt van de rest van het lint en daarmee ongewenste invloed heeft op het 'dorpse' karakter van het lint;
- De locatie heeft een negatieve impact op het aangrenzende landschap of natuur door de zichtbaarheid ervan of de omvang (bijv. kavel steekt gemiddeld verder het landschap in dan de meeste kavels in het lint);
- De aard en mate van verstoring is locatie-specifiek; het betreft vaak een dissonant in het lint, waarbij de vorm of functie afwijkt en als storend ervaren wordt;
- Er is een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit mogelijk en/of een verbetering van de leefbaarheid (denk aan bodemsaneringslocaties of locaties die verkeersoverlast met zich meebrengen).

### *4.3 Om welke locaties gaat het?*

---

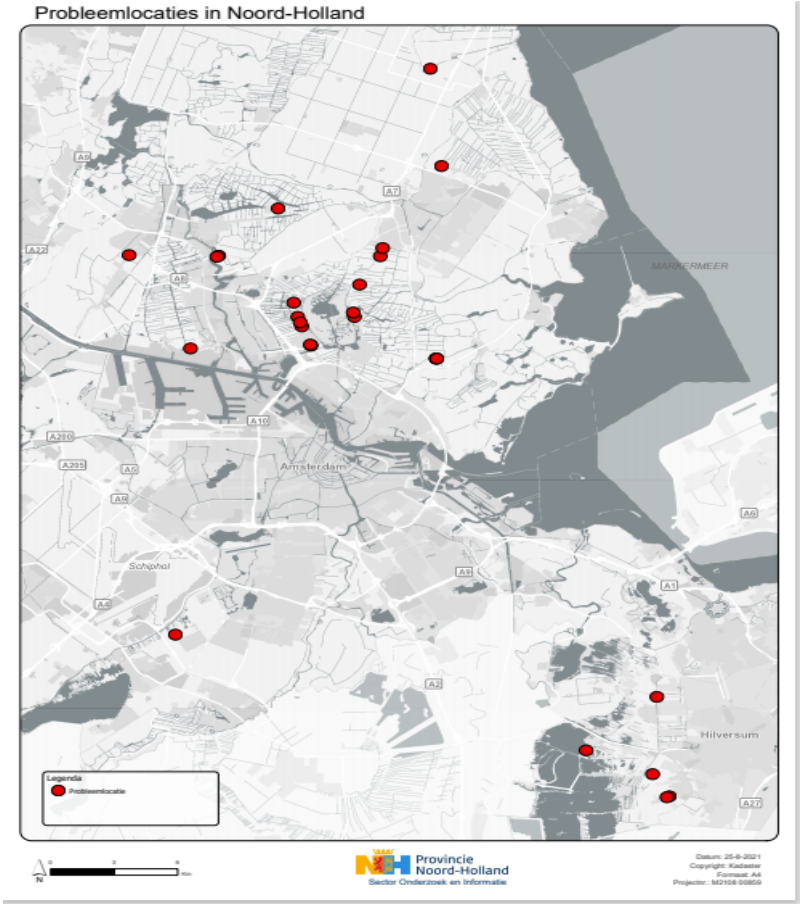
[1] Hierbij sluiten we aan bij het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL) en de definitie in de Omgevingsverordening en de Leidraad voor landschap en cultuurhistorie. In de BKL wordt het begrip stedelijk gebied gehanteerd. In de definitie daarvan wordt lintbebouwing uitgesloten. In de Nota van Toelichting legt men uit wat men onder lintbebouwing verstaat:

BKL: Lintbebouwing is de beleid neutrale voortzetting van het begrip "lineaire bebouwing", dat in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening werd gebruikt. Daarbij gaat het om vrijwel aaneengesloten bebouwing langs wegen, waterwegen of dijken, terwijl de achtergelegen gronden open blijven.

In de Omgevingsverordening is een (dorps)lint als volgt gedefinieerd: een langgerekte lijn van aaneengesloten of op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing ten behoeve van overwegend stedelijke functies. Kleine kernen (<500 inwoners), linten en onderdelen van landelijke villawijken maken deel uit van het landelijk gebied. Ze worden wel gerekend tot het bestaand stedelijk weefsel.

In de Leidraad landschap en cultuurhistorie onderscheiden we 3 typen lintbebouwing: Het *aaneengesloten dorpslint* bevindt zich vaak het hart van een dorp. De bebouwing staat dicht op elkaar, is divers en kleinschalig, vrijstaand of geschakeld en heeft een directe relatie met de weg of het water. Er is beperkt zicht op het achterliggende landschap. De percelen zijn relatief klein en het groen wordt bepaald door beplanting langs de weg en/of in de tuinen. Naar de randen van het dorpslint toe worden tussenruimten breder en wordt de relatie met het aangrenzende landschap sterker. Het *open lint* heeft meer ruimte tussen de bebouwing, en relatief veel onbebouwde ruimte. Er zijn bredere doorzichten tussen de bebouwing naar het landschap. Hier is vaak een mix van kleinschalige en grootschalige bebouwing en functies te vinden. De beplanting staat op de erven en soms ook langs de weg. In het *agrarisch lint* overheerst het landschap; de bebouwing staat verspreid, soms op regelmatige en soms op onregelmatige afstand. De bebouwing heeft vaak een agrarisch karakter, is doorgaans grootschaliger en de erven zijn ruim opgezet. Het aantal burgererven neemt er momenteel vaak toe. De beplanting staat vaak op de erven, die als groene toeven in het landschap liggen

Met bovenstaande omschrijving van een lint en probleemlocatie is aan 21 gemeenten met lintbebouwing gevraagd om locaties aan te dragen. Hierop is van 15 gemeenten in totaal 59 locaties ontvangen. Daarvan voldoen 22 locaties aan de criteria in de omschrijving. Daarnaast is een (voormalig) bedrijvengebied met 2 probleemlocaties langs de Zaan aangedragen. Daar is nu geen sprake van een dorpslint, maar met een juiste transformatie van het gebied kan wel een mooi dorpslint ontstaan.




Bovenstaande kaart geeft aan waar de geselecteerde locaties zich bevinden. In bijlage 1 staat een overzicht van deze locaties.

### *4.4 Hoe komen we tot de gewenste oplossing?*

Gemeenten is gevraagd welke oplossing zij zien voor de aangedragen locaties en welke problemen zij daarmee willen oplossen. Bij enkele locaties  is direct duidelijk dat dit ook de gewenste oplossing is. Dat is een oplossing met voldoende ruimtelijke kwaliteit en een verbetering van de leefbaarheid. Bij de meeste locaties zal er in meer of mindere mate wat aan het plan moeten veranderen om dat te bereiken. Dat kan op twee manieren; de gemeente een nieuwe set (ruimere) regels meegeven en het resultaat afwachten, of met de gemeente om tafel en met de juiste mensen samen naar de gewenste oplossing zoeken. Dat laatste lijkt het meest effectief, omdat het altijd maatwerk betreft. Er lopen twee pilots (in Oostzaan en Landsmeer) om na te gaan of het op die manier ook werkbaar is. De resultaten zijn positief en daarom willen we ook de andere probleemlocaties op die manier oppakken. In een startgesprek met de gemeente delen we de beschikbare informatie en bespreken we de doelen en randvoorwaarden voor het vervolg. Zo is voor de locatie in Oostzaan een ‘Reken en tekensessie’ georganiseerd met gemeente en ontwikkelaar. Daar is een set concrete verbeterpunten

voor het plan besproken en direct doorgerekend. De architect van de ontwikkelende partij kan hiermee aan de slag en weet daarbij onze deskundigen te vinden. Uiteindelijk leidt dat tot ‘de gewenste oplossing’, dat behalve een mooie oplossing voor de betreffende situatie ook plan-economisch uitvoerbaar is. In Q3 en Q4 van 2021 kunnen de startgesprekken over de andere 19 locaties met de betreffende gemeenten plaatsvinden.

## 5. Locatiegerichte aanpak, zonder de algemene lijn te verlaten

Als we er met de gemeenten uitkomen, liggen er straks 22 gewenste oplossingen voor probleemlocaties die soms al meer dan 10 jaar de aandacht vragen. Het voorstel is om voor deze 22 locaties een uitzondering te maken, zonder dat daarmee de algemene lijn uit de omgevingsverordening wordt verlaten. Die algemene lijn zorgt in brede zin voor de gewenste ontwikkeling, terwijl het duidelijk is dat die lijn op specifieke plekken niet goed uitpakt. Daar wordt nu gevraagd een uitzondering voor te maken. De uitzondering geldt voor 22 welomschreven gevallen, zodat het risico op ongewenste precedenten klein is.

## 6. Besluitvorming

Om samen met de gemeenten naar een oplossing te zoeken geven GS aan dat zij bereid zijn om voor de 22 locaties een uitzondering op de regels van de OVNH-2020 te maken als daar een plan met voldoende ruimtelijke kwaliteit voor ligt, dat de leefbaarheid aantoonbaar verbetert. Als deze oplossing er is, kunnen gemeenten een ontheffing aanvragen onder art. 13.4 van de OVNH-2020. Met deze ontheffing van GS kan de gemeente de ruimtelijke procedure afronden.

**Artikel 13.4 Ontheffingsbevoegdheid Wet ruimtelijke ordening**

1. Gedeputeerde Staten kunnen op aanvraag van burgemeester en wethouders een ontheffing als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening verlenen van de regels in hoofdstuk 6 van deze verordening, voor zover deze zich richten op ruimtelijke plannen, en voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciaal belangen.
2. Gedeputeerde Staten kunnen aan de ontheffing als bedoeld in het eerste lid voorschriften verbinden indien de betrokken provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken.

GS gaan ervan uit dat deze ronde voor probleemlocaties in linten een eenmalige actie blijft en daarbij is gebruik van art. 13.4 de aangewezen weg. Dit artikel is bedoeld om bij onvoorziene situaties af te kunnen wijken van de regels als die de belangen van de gemeente of die van de provincie onevenredig schaden. Indien er een wens ontstaat om de aanpak van probleemlocaties te herhalen en dus onderdeel te maken van het reguliere beleid, dan kan dat met een artikel in de omgevingsverordening worden geborgd.

## 8. Samen met gemeenten zoeken naar een oplossing

Nadat GS hebben ingestemd met het vinden van een oplossing voor de 22 probleemlocaties, gaan we samen met gemeenten ambtelijk een gewenste oplossing voor de geselecteerde locaties zoeken. De twee pilots laten zien dat een paar sessies daarvoor voldoende kunnen zijn. Omdat het maatwerk betreft zal elke locatie zijn eigen doorlooptijd kennen. De verwachting is de ontheffingen voor de zomer 2022 verleend te hebben.

BIJLAGE 1: Probleemlocaties in Dorpslinten

| | |
|---|---|
| Aalsmeer: | 1. Oosteinderweg/Machineweg/Aalsmeerderweg (locatie omgrensd door) |
| Edam-Volendam: | 2. Kwadijk 16, Warder |
| | 3. De Beets 123, Zeevang |
| Landsmeer: | 4. Purmerland 25, Purmerland |
| | 5. Den Ilp 85, Den Ilp |
| | 6. Noordeinde 19-21, Oostzaan |
| | 7. Den Ilp 187A, Den Ilp |
| | 8. Dorpshuis De Burght, Purmerland |
| | 9. Den Ilp 63, Den Ilp |
| Waterland: | 10. Broekermeerdijk 16, 16A en 16B, Watergang |
| Wijdemeren: | 11. Tjalk 1, Loosdrecht |
| | 12. Nieuw Loosdrechtsedijk 105, Loosdrecht |
| | 13. Moleneind 65, Kortenhoef |
| | 14. Oud Loosdrechtsedijk 42A, Loosdrecht |
| | 15. Noordereinde 249, ’s-Gravenland |
| Wormerland/Oostzaan | 16. De Heul 18 en 20, Oostzaan |
| | 17. Dorpsstraat 60, Jisp |
| | 18. Noordeinde 65, Oostzaan |
| | 19. Kerkbuurt 83, Oostzaan |
| Zaanstad: | 20. Westzanerdijk 388, Krommenie |
| | 21. Zuideinde 94 en 100, Westzaan |
| | 22. Dorpsstraat 707, Assendelft |

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
Mw. J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 023-514 5123
Jolanda.Dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

– 5 JULI 2023

**Kenmerk**
2014325/2054094

**Betreft: Verzoek van de gemeente Wijdemeren om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor de realisatie van drie woningen aan het Noordereinde 249 te 's-Graveland**

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u op de hoogte van ons besluit van 4 juli 2023 om de door de gemeente Wijdemeren gevraagde ontheffing voor de realisatie van drie woningen aan het Noordereinde 249 te 's-Graveland te verlenen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)
- Brief van de gemeente Wijdemeren met ontheffingsverzoek
- Brief GS aan de gemeente Wijdemeren

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**
Mw. J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 023-5145123
Jolanda.dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

- 5 JULI 2023

**Kenmerk**
2014325/2054093

**Uw kenmerk**
Z.72442

**Betreft: Verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor de realisatie van drie woningen aan het Noordereinde 249 te 's Graveland gemeente Wijdemeren**

Geacht college,

In uw brief van 21 maart 2023, verzonden 5 april 2023, verzoekt u ons op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 ontheffing te verlenen van artikel 6.9 MRA landelijk gebied en 6.46 Bijzonder provinciaal landschap van deze verordening. Op basis van deze ontheffing wilt u de realisatie van drie woningen aan het Noordeinde 249 te 's Graveland (hierna ook: het plan) mogelijk maken.

In het geldende bestemmingsplan 'Wijdemeren, Kern 's Graveland en landgoederen', vastgesteld 26 mei 2016, is aan het perceel de bestemming 'Bedrijf' toegekend. In de huidige situatie is het bouwvlak volledig bebouwd. De realisatie van drie woningen is in strijd met de planregels. Het bestemmingsplan kent geen afwijkingsmogelijkheden om de voorgestelde ontwikkeling alsnog mogelijk te maken.

Momenteel is in de voormalige bedrijfsbebouwing een winkel gevestigd voor de verkoop van outletkleding en meubels. De bebouwing aan de voorzijde, de zijde van Noordereinde, bestaat uit één bouwlaag met kap. De bebouwing aan de achterzijde, de zijde van de vaart, heeft één bouwlaag met een plat dak. Deze bebouwing zal worden gesloopt en plaats maken voor drie nieuwe woningen bestaande uit twee bouwlagen met een kapverdieping. Het bebouwd oppervlak neemt in de nieuwe situatie niet toe.

Uw college geeft aan dat met de herontwikkeling van het voormalige bedrijfspand naar woningbouw sprake is van een gewenste ruimtelijke invulling van het perceel. De uitvoering van het plan wordt onevenredig belemmerd door de instructieregels van de Omgevingsverordening in verhouding met de te dienen provinciale belangen. U meent in aanmerking te komen voor een ontheffing omdat sprake is van een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit doordat de in verval rakende bedrijfsbebouwing wordt vervangen door drie nieuwe woningen, die in karakter en vormgeving goed aansluiten bij de overige functies in het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 1
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

lint. De ontwikkeling past binnen het beschermd dorpsgezicht van 's Graveland.

Daarnaast geeft u aan dat wij in onze notitie 'Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' de locatie ook hebben aangeduid als probleemlocatie (bijlage 1 nummer 15), waar mogelijk ontheffing kan worden verleend als sprake is van verbetering van de woon- een leefkwaliteit.

Na afweging van uw belangen ten opzichte van de hier relevante provinciale belangen komen we tot de conclusie dat de door u gevraagde ontheffing in dit specifieke geval in ontwerp kan worden verleend. Hieronder lichten we -na uiteenzetting van het beoordelingskader- deze afweging en conclusie toe.

**Beoordelingskader**

Op grond van artikel 4.1a van de Wet ruimtelijk ordening en artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 kunnen wij ontheffing verlenen van de in hoofdstuk 6 genoemde instructieregels voor ruimtelijke plannen voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding met de door de Omgevingsverordening en -regeling te dienen provinciale belangen. De wetsgeschiedenis en jurisprudentie zijn zeer strikt in de toepassingsmogelijkheden van deze ontheffingsbevoegdheid. Uitgangspunt is onverkorte toepassing van de Omgevingsverordening en -regeling NH2020. Het moet om een uitzonderlijke situatie gaan, zodat de toepassing van deze ontheffingsbevoegdheid een incidenteel karakter heeft.

**Beoordeling inhoudelijke aspecten**

De planlocatie ligt in het lint van het Noordereinde te 's Graveland. Het betreft een kilometerslang gerekt lint met voornamelijk (relatief kleinschalige) woonbebouwing, incidenteel afgewisseld met detailhandel, horeca en bedrijvigheid. Dit bebouwingslint ligt op een smalle strook grond tussen de 's-Gravelandsevaart en het Noordereinde en Zuidereinde. Aan de oostzijde hiervan grenzen de uitgestrekte 's-Gravelandse buitenplaatsen en landgoederen. Dit geheel, en daarmee ook de planlocatie, maakt deel uit van het beschermd dorpsgezicht van 's-Graveland.

Het plan past binnen de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Wijdemeren 2040, vastgesteld op 16 september 2021, waarin is opgenomen dat het beleid van uw gemeente gericht is op het versterken van de woon- en leefkwaliteit in kernen en linten. Doordat de uitbreidingsmogelijkheden relatief gering zijn, wil de gemeente extra inzetten op inbreiding en transformatie. Hiertoe liggen verspreid in de kernen en linten mogelijkheden tot transformatie of inbreiding. Dit kan zowel kleinschalig gebeuren - door een enkele toevoeging van een (extra) woning, het splitsen van woningen of door het transformeren van panden. Met de transformatie van het bedrijfsperceel naar wonen wordt uitvoering gegeven aan het gemeentelijk beleid zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie.

Om uitvoering te kunnen geven aan uw beleid vraagt u een ontheffing aan van de instructieregels voor het MRA landelijk gebied (artikel 6.9 OVNH2020) en het Bijzonder provinciaal landschap (6.46 OVNH2020).

Provinciale Staten hebben er bewust voor gekozen om de lintbebouwing onderdeel te laten uitmaken van deze werkingsgebieden. Deze keuze staat wat ons betreft niet ter discussie, ook niet voor de betrokken locatie.

Bijzonder Provinciaal Landschap Het Gooi
De instructieregels voor het BPL Het Gooi (artikel 6.46 van de Omgevingsverordening NH2020) sluiten de realisatie van het plan, dat wij niet aanmerken als nieuwe stedelijke ontwikkeling, niet uit. Wij verlenen dan ook geen ontheffing van de instructieregels voor het BPL. Voorwaarde voor de ontwikkeling is dat het plan de voorkomende kernkwaliteiten niet aantast. In uw ontheffingsverzoek heeft u het plan nog niet getoetst aan de kernkwaliteiten van dit gebied. In de toelichting op het ruimtelijk plan dient u alsnog te motiveren waarom het plan voor de realisatie van drie woningen de kernkwaliteiten van het BPL niet aantast.

MRA landelijk gebied
De instructieregels van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening NH2020 (MRA Landelijk Gebied) geven aan dat een ruimtelijk plan niet mag voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling. Hierop zijn in artikel 6.9 uitzonderingen geformuleerd. Het onderhavig plan past niet binnen de in dit artikel gestelde vereisten om in aanmerking te komen voor een dergelijke uitzondering. De huidige bedrijfsbebouwing wordt weliswaar gesloopt, maar vervangen door nieuwe bebouwing ten behoeve van de drie gewenste woningen. De oppervlakte van de bebouwing blijft gelijk.

Het plan past niet binnen de instructieregels omdat het op deze locatie niet mogelijk is om meer dan 1.500m2 aan grondoppervlak aan bestaande bedrijfsbebouwing te slopen en er geen sprake is van twee maar van drie burgerwoningen.

Doel van artikel 6.9 is om verdere verstedelijking van het landelijk gebied te voorkomen. Om deze reden is het bij bedrijfsbeëindiging slechts onder voorwaarden toegelaten extra woonbebouwing mogelijk te maken. Hierbij geldt dat sprake moet zijn van een substantiële verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door sloop van bestaande bedrijfsbebouwing en dat de nieuwe woningen de bestaande bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van nabijgelegen agrarische bedrijven niet mogen beperken.

Wij zijn van mening dat weliswaar niet aan de vereisten van artikel 6.9, tweede lid, maar wel aan het doel van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening OVNH2020 wordt voldaan. Met het bouwplan ontstaat geen verdere verstedelijking van het landelijk gebied. Verder geldt dat met het plan sprake is van een verbetering van de omgevingskwaliteit door het wegbestemmen van een in verval rakende bedrijfsfunctie uit de woonomgeving. De nieuwe woningen sluiten in karakter en qua vormgeving aan bij de overige bebouwing in het lint.

'Notitie Lintbebouwing probleemlocaties in dorpslinten'
Op 2 november 2021 hebben wij de 'Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. De locatie Noordereinde 249 komt als nummer 15 voor op deze lijst.

Voor deze locaties is aan de betreffende gemeenten een positieve grondhouding aangekondigd om een ontheffing te verlenen van regels

in de Omgevingsverordening, die een oplossing voor het probleem in de weg staan. Deze oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Gelet op het voorgaande zijn wij van oordeel dat aan deze criteria wordt voldaan.

Woonakkoord regio Gooi en Vechtstreek
In het woonakkoord voor de regio Gooi en Vechtstreek van mei 2021 zijn de gedeelde ambities van de portefeuillehouders wonen van de regio Gooi en Vechtstreek, de woningcorporaties in deze regio en de provincie Noord-Holland voor woningbouw in de regio weergegeven. Hierin is aangegeven dat binnen de kaders van de Omgevingsverordening met maatwerkoplossingen ook in kleine kernen evenwichtige woningbouw kan worden toegevoegd.

Samenvattend
Gelet op bovenstaande komen wij tot de conclusie dat onverkorte toepassing van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening NH2020 in dit specifieke geval leidt tot een onevenredige belemmering van de gebruiksmogelijkheden van het onderhavige perceel en het daarop van toepassing zijnde ruimtelijk beleid van uw gemeente in verhouding tot de door de Omgevingsvergunning hier te dienen provinciale belangen. Om die reden zal de door u verzochte ontheffing in ontwerp worden verleend.

De instructieregels van artikel 6.46 van de Omgevingsverordening NH2020 blijven onverkort van toepassing. De gemeente dient in de toelichting op het ruimtelijk plan te motiveren dat geen sprake is van de aantasting van de voorkomende kernkwaliteiten van het BPL.

**Procedurele aspecten**

Om realisatie van het onderhavige woningbouwplan mogelijk te maken wordt toepassing gegeven aan artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Uw gemeente dient de inhoud van dit besluit op grond van artikel 3.10, eerste lid, onder e, van de Wabo te verwerken in het ontwerp besluit omtrent de omgevingsvergunning en dit ontwerp gedurende zes weken conform de voorgeschreven wijze ter inzage te leggen. U dient na afloop van de termijn GS te verzoeken een definitieve ontheffing te verlenen. In geval er zienswijzen worden ingediend dient u de nota van beantwoording met het verzoek mee te zenden.

**Conclusie**

Gelet op al het voorgaande besluiten wij:

1. Op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 de door u gevraagde ontheffing van artikel 6.9 Omgevingsverordening NH2020 in ontwerp te verlenen;
2. De door u gevraagde ontheffing van artikel 6.46 Omgevingsverordening NH2020 te weigeren omdat deze instructieregel zich niet tegen het plan verzet;
3. Om, in het geval er geen zienswijzen worden ingediend, de ontwerp ontheffing te beschouwen als een definitieve ontheffing en de afhandeling ervan aan de sectormanager, sector Ruimtelijke Ontwikkeling te mandateren;

4. Om, in geval er wel zienswijzen worden ingediend, de nota van beantwoording zienswijzen ter beoordeling aan ons voor te leggen zodat wij deze kunnen betrekken bij de besluitvorming over de definitieve ontheffing.

Wij wijzen u erop dat op grond van artikel 14.4, vierde lid, van de OVNH2020 de ontheffing vervalt, indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

**Rechtsbescherming**

Voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep is van belang dat deze ontheffing wordt aangemerkt als een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dit betekent dat tegen deze ontheffing alleen rechtstreeks beroep kan worden ingesteld door het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen. Andere belanghebbenden kunnen geen rechtstreeks beroep instellen tegen deze ontheffing. Zie kunnen wel beroep instellen tegen de omgevingsvergunning waarvoor deze ontheffing als verklaring van geen bedenkingen dient.

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12998 |
| **Extern Zaak ID** | 2062329 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.v |
| **Titel** | Ruimte: Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio (C-agenda Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Binnen de regio Schiphol gaan vier ministeries, vier betrokken provincies, waaronder Noord-Holland, en 56 gemeenten met elkaar uitwerken hoe ze de ruimtelijke opgaven in regio willen invullen. Het doel is om een impuls te geven aan de kwaliteit van de leefomgeving. Dit wordt gedaan onder de naam NOVEX regio Schiphol. Rijk en regio hebben vrijdag 23 juni 2023 het Ontwikkelperspectief voor NOVEX Schipholregio gepresenteerd. Het Ontwikkelperspectief geeft informatie om te komen tot een Uitvoeringsagenda binnen de NOVEX Schipholregio, welke dit najaar wordt opgeleverd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**
S. Willemsen
BEL/RO

Telefoonnummer 31235145654
willemsens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

19 JULI 2023

**Kenmerk**
2062329/2063677

**Betreft: Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio

**Inleiding**
In juni 2022 kondigde Minister Harbers aan toe te willen werken naar een nieuwe balans tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van onze leefomgeving. Op 10 oktober 2022 ondertekenden vier provincies, waaronder provincie Noord-Holland, en 56 gemeenten in de Schipholregio samen met vier ministeries* de Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio, waarin samenwerkingsafspraken zijn opgenomen over de wijze waarop zij met elkaar de schaarse ruimte rond Schiphol kunnen en willen inrichten. Deze samenwerking is gericht op de versnelling en versterking van de (interbestuurlijke) besluitvorming rondom verschillende urgente opgaven in de Schipholregio op het gebied van geluidshinder en luchtkwaliteit, maar ook natuurherstel, woningbouw en infrastructuur. Rijk en regio werken hierin samen onder de naam NOVEX Schipholregio.

**Nieuwe mijlpaal: Ontwikkelperspectief**
In juni 2023 presenteerden de gezamenlijke overheden hierin de eerste stap: het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio**. Met dit Ontwikkelperspectief beschrijven zij op welke manier zij efficiënt samenwerken binnen de vele, samenhangende opgaven in de Schipholregio. Hierin is aandacht voor de verschillende verantwoordelijkheden en belangen, alsook aandacht voor afstemming en samenhang tussen de luchtzijdige en de landzijdige programma's en projecten. De samenwerkende partijen zien het Ontwikkelperspectief als een nieuwe mijlpaal.

**Normen voor geluid en luchtkwaliteit**
Met het Ontwikkelperspectief leggen Rijk en regio uitgangspunten vast die onze leefomgeving beter moeten beschermen. Daarbij ligt de focus op normen voor geluid en luchtkwaliteit en komt er bredere aandacht voor hinderbeleving. Het Ontwikkelperspectief beschrijft ook een aantal korte termijn maatregelen. Zo komen partijen overeen om de ruimtelijke contouren te actualiseren op de huidige situatie en is

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

onlangs de ruimtereservering van de Parallelle Kaagbaan opgeheven, waardoor er een reële mogelijkheid ontstaat voor ontwikkelingen in Rijsenhout. Naast maatregelen voor de leefomgeving, biedt het Ontwikkelperspectief ook perspectief op lange termijn voor de luchtvaartsector.

**Hoofdopgaven NOVEX Schipholregio**
Het Ontwikkelperspectief biedt een analyse van de acht hoofdopgaven uit de Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio, hun onderlinge samenhang en de maatregelen die vanuit de NOVEX opgepakt worden. De acht hoofdopgaven betreffen:
1. Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol
2. Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw
3. Toekomstbestendig maken landelijk gebied
4. Verduurzaming industrie
5. Versnellen versterking elektriciteitsnet
6. Aanpak geluidbelasting Schiphol
7. Aanpak luchtkwaliteit en ultrafijn stof
8. Aanpassingen ruimtelijke beperkingen

Het Ontwikkelperspectief geeft inzicht in gedeelde principes, doelen en maatregelen. Het laat zien dat niet alle maatregelen bij de NOVEX Schipholregio worden uitgevoerd maar (groten)deels in andere programma's zijn ondergebracht.

**Vervolgstap naar maatregelen**
De volgende stap is de uitwerking naar een Uitvoeringsagenda. Deze agenda vertaalt het Ontwikkelperspectief naar een aanpak met concrete maatregelen op korte, middellange en lange termijn. De NOVEX Schipholregio levert de Uitvoeringsagenda op in het laatste kwartaal van dit jaar. Net als het Ontwikkelperspectief, zal ook de Uitvoeringsagenda gedeeld worden met de gemeenteraden en staten binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol. Ook overige stakeholders rondom Schiphol worden geïnformeerd en betrokken bij de totstandkoming van de Uitvoeringsagenda.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

* De samenwerking vindt plaats tussen de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Economische Zaken en Klimaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland en de 56 gemeenten in de Schipholregio.

** De documenten behorend bij het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio staan op de website 'Luchtvaart in de toekomst' en zijn te vinden via deze link: NOVEX regio Schiphol | Schiphol | Luchtvaart in de toekomst of via dit pad: www.luchtvaartindetoekomst.nl/schiphol/documenten/publicaties/2023/06/23/ontwikkelperspectief-novex-regio-schiphol

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12736 |
| **Extern Zaak ID** | 1966223 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.w |
| **Titel** | Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-I (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/OMB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

GS stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I en de Nota van beantwoording vast. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen en zijn besproken met PS. In deze ronde gaat het om wijzigingen in onder meer het Natuurnetwerk Nederland, het Bijzonder Provinciaal Landschap en Provinciale Wegen.

Provincie Noord-Holland

2023

PROVINCIAAL BLAD

**Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 04-07-2023, nr. 1966223/2032502, tot wijziging van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020**

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op de artikelen 6.43, zesde en zevende lid, 13.7 en 13.8 van de Omgevingsverordening NH2020

Besluiten:

**ARTIKEL I**

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 wordt als volgt gewijzigd:

**A**

De begrenzing van de werkingsgebieden wordt gewijzigd overeenkomstig de dataset met idn NL.IMRO.9927.WBOVNH1E2023-VG01 bij dit besluit.

**B**

De beschrijving van WKW Texel Waalenburg (T7) in bijlage 5 Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen wordt als volgt gewijzigd:

1. In paragraaf 3 Landschapsecologische karakteristiek onder het kopje Abiotische en ruimtelijke karakteristiek wordt in de tweede alinea na “Kenmerkend voor het dijkje is de opgaande beplanting langs de dijk en een aantal wielen, die ontstaan zijn als gevolg van dijkdoorbraken.” de volgende zin ingevoegd:

> Grenzend aan deze dijk liggen een aantal percelen die worden verschraald tot soortenrijke graslanden.

2. In paragraaf 3 Landschapsecologische karakteristiek wordt onder het kopje Kernkwaliteiten “· Waalenburgerdijk met opgaande begroeiing en wielen.” vervangen door:

> · Waalenburgerdijk met opgaande begroeiing, wielen en soortenrijke graslanden.

3. In paragraaf 4 Natuurwaarden wordt “*Kernkwaliteit: Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing en wielen*” vervangen door:

> Kernkwaliteit: *Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing, wielen en soortenrijke graslanden*

4. In paragraaf 4 Natuurwaarden wordt onder het kopje Actuele natuurwaarden na “De open gedeelten op de dijk en naast de wielen worden beheerd als N12.01 Bloemdijk of N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland.” de volgende zin ingevoegd:

> Aan de dijk grenzen een aantal percelen waarop soortenrijke graslanden worden

ontwikkeld (N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland).

5. In paragraaf 4 Natuurwaarden wordt onder het kopje Potentiële natuurwaarden na “De opgaande beplanting heeft vooral een landschappelijke betekenis en is ecologisch minder van belang.” de volgende zin toegevoegd:

Door verschraling worden in de graslanden soortenrijke vegetaties ontwikkeld.

6. In paragraaf 5 Abiotische en ruimtelijke condities wordt in tabel 1 “Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing en wielen” vervangen door:

Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing, wielen en soortenrijke graslanden.

**C**

De beschrijving van WKW Noord-Kennemerland, Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder (N5) in bijlage 5 Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen wordt als volgt gewijzigd:

1. In paragraaf 1 Algemene gegevens wordt bij “Eigendom/beheer” toegevoegd:

Zuurvenspolder: Landschap Noord-Holland

2. In paragraaf 3 Landschapsecologische karakteristiek komt de tekst onder het kopje Kernkwaliteiten te luiden:

Op basis van het voorgaande worden in Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder de volgende ecologische kernkwaliteiten onderscheiden, die de basis vormen voor het behoud van biodiversiteit die (inter)nationaal en/of regionaal van belang is:

- Open landschap met extensieve graslanden voor weidevogels (Over ’t Hek)
- Kwelgevoed open landschap met extensieve graslanden (Zuurvendpolder)”.

3. In paragraaf 4 Natuurwaarden onder het kopje Actuele natuurwaarden komt de zin “In de Zuurvenpolder zijn geen extensieve graslanden aanwezig, al is het gebied verder zeer vergelijkbaar met Over ’t Hek.” te vervallen.

4. Onder Natuurwaarden, onder het kopje potentiële natuurwaarden, worden de woorden “In beide gebieden” gewijzigd in:

In de waterberging Over ’t Hek

5. In paragraaf 4 Natuurwaarden wordt na de alinea met kopje Potentiële natuurwaarden toegevoegd:

*Kernkwaliteit: Kwelgevoed open landschap met extensieve graslanden*

***Actuele natuurwaarden***
De zuurvenspolder wordt gekenmerkt door een waterberging waarin ruige soortenrijke graslanden voorkomen. Daarnaast is er extensief grasland aanwezig dat is aangewezen als beheertype **N10.02 vochtig hooiland.** De invloeden van zowel nutriëntrijk polderwater als kalkhoudend kwelwater zijn zichtbaar in de vegetatie van de sloten en graslanden. Een netwerk aan wandelpaden ligt over de kaden in het gebied. Weidevogels komen hier niet tot broeden. Wel komt de rugstreeppad hier voor.

***Potentiële natuurwaarden***
De Zuurvenspolder heeft door de aanwezigheid van kwel, de grote variatie aan bodem- en watertypen en de verschillen in hoogteligging veel potentie voor natuurontwikkeling. Het belangrijkste onderdeel van de inrichting bij natuurontwikkeling betreft de waterhuishouding en het verlagen van de voedselrijkdom van de bodem. Er zijn kansen voor N10.02 vochtig hooiland (op de overgangen van hoge naar lage delen; dotterbloemhooiland met invloed van kwel), N12.03 zilt en overstromingsgrasland (in

de lagere delen met rijkere bodems; zilverschoongrasland), N05.03 Veenmoeras (in de laagste delen, bij de Molensloot; rietland en ruigte) en bijbehorende sloten en wateren met grote diversiteit aan water en oevergebonden flora en fauna."

**ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 10 juli 2023.

Haarlem, 4 juli 2023.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter
M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Provincie Noord-Holland

2023

PROVINCIAAL BLAD

**Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 04-07-2023, nr. 1966223/2032502, tot wijziging van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022**

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op

- Artikelen 4.1, 6.13, tweede lid, 6.19, vijfde lid, 6.55, 6.56 en 13.4 van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022
- Artikelen 6.1, 6.3, 6.7 en 13.2 en 13.3 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening Noord-Holland 2022

Besluiten:

**ARTIKEL I**
De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 wordt als volgt gewijzigd:

**A**

De begrenzing van de werkingsgebieden wordt gewijzigd overeenkomstig de dataset met idn NL.IMRO.9927.WBOVNH1E2023-VG01 bij dit besluit.

**B**

De beschrijving van WKW Noord-Kennemerland, Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder (N5) in bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen wordt als volgt gewijzigd:

1. In paragraaf 3 Landschapsecologische karakteristiek wordt onder het kopje Abiotische en ruimtelijke karakteristiek in de tweede alinea na “Kenmerkend voor het dijkje is de opgaande beplanting langs de dijk en een aantal wielen, die ontstaan zijn als gevolg van dijkdoorbraken.” de volgende zin toegevoegd:

> Grenzend aan deze dijk liggen een aantal percelen die worden verschraald tot soortenrijke graslanden.

2. In paragraaf 3 Landschapsecologische karakteristiek wordt onder het kopje Kernkwaliteiten “· Waalenburgerdijk met opgaande begroeiing en wielen.” vervangen door:

> · Waalenburgerdijk met opgaande begroeiing, wielen en soortenrijke graslanden.

3. In paragraaf 4 Natuurwaarden wordt “*Kernkwaliteit: Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing en wielen”* vervangen door:

> *Kernkwaliteit: Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing, wielen en soortenrijke graslanden*

4. In paragraaf 4 Natuurwaarden wordt onder het kopje Actuele natuurwaarden na “De open gedeelten op de dijk en naast de wielen worden beheerd als N12.01 Bloemdijk of N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland.” de volgende zin toegevoegd:

> Aan de dijk grenzen een aantal percelen waarop soortenrijke graslanden worden ontwikkeld (N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland).

5. In paragraaf 4 Natuurwaarden wordt onder het kopje Potentiële natuurwaarden na “De opgaande beplanting heeft vooral een landschappelijke betekenis en is ecologisch minder van belang.” de volgende zin toegevoegd:

> Door verschraling worden in de graslanden soortenrijke vegetaties ontwikkeld.

6. In paragraaf 5 Abiotische en ruimtelijke condities wordt in tabel 1 “Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing en wielen” vervangen door:

> Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing, wielen en soortenrijke graslanden.

**C**

De beschrijving van WKW Noord-Kennemerland, Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder (N5) onder bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen wordt als volgt gewijzigd:

1. In paragraaf 1 Algemene gegevens wordt bij “Eigendom/beheer” toegevoegd:

> Zuurvenspolder: Landschap Noord-Holland

2. In paragraaf 2 Oppervlakte en samenhang wordt “Zuurvenspolder (circa 22 ha.)” vervangen door:

> Zuurvenspolder (circa 25 ha.)

3. In paragraaf 3 Landschapsecologische karakteristiek komt de tekst onder het kopje Kernkwaliteiten te luiden:

> Op basis van het voorgaande worden in Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder de volgende ecologische kernkwaliteiten onderscheiden, die de basis vormen voor het behoud van biodiversiteit die (inter)nationaal en/of regionaal van belang is:
> - Open landschap met extensieve graslanden voor weidevogels (Over ’t Hek)
> - Kwelgevoed open landschap met extensieve graslanden (Zuurvendpolder)”.

4. In paragraaf 4 Natuurwaarden onder het kopje Actuele natuurwaarden komt de zin “In de Zuurvenpolder zijn geen extensieve graslanden aanwezig, al is het gebied verder zeer vergelijkbaar met Over ’t Hek.” te vervallen.

5. Onder Natuurwaarden, onder het kopje potentiële natuurwaarden, worden de woorden “In beide gebieden” gewijzigd in:

> In de waterberging Over ’t Hek

6. In paragraaf 4 Natuurwaarden wordt na de alinea met kopje Potentiële natuurwaarden toegevoegd:

> *Kernkwaliteit: Kwelgevoed open landschap met extensieve graslanden*

***Actuele natuurwaarden***
De zuurvenspolder wordt gekenmerkt door een waterberging waarin ruige soortenrijke graslanden voorkomen. Daarnaast is er extensief grasland aanwezig dat is aangewezen als beheertype **N10.02 vochtig hooiland.** De invloeden van zowel nutriëntrijk polderwater als kalkhoudend kwelwater zijn zichtbaar in de vegetatie van de sloten en graslanden. Een netwerk aan wandelpaden ligt over de kaden in het gebied. Weidevogels komen hier niet tot broeden. Wel komt de rugstreeppad hier voor.

***Potentiële natuurwaarden***
De Zuurvenspolder heeft door de aanwezigheid van kwel, de grote variatie aan bodem- en watertypen en de verschillen in hoogteligging veel potentie voor natuurontwikkeling. Het belangrijkste onderdeel van de inrichting bij natuurontwikkeling betreft de waterhuishouding en het verlagen van de voedselrijkdom van de bodem. Er zijn kansen voor N10.02 vochtig hooiland (op de overgangen van hoge naar lage delen; dotterbloemhooiland met invloed van kwel), N12.03 zilt en overstromingsgrasland (in de lagere delen met rijkere bodems; zilverschoongrasland), N05.03 Veenmoeras (in de laagste delen, bij de Molensloot; rietland en ruigte) en bijbehorende sloten en wateren met grote diversiteit aan water en oevergebonden flora en fauna.

**D**

In paragraaf 1 Algemene gegevens van alle WKW beschrijvingen van bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen wordt het aantal hectares per gebied bij “Oppervlakte NNN” als volgt aangepast:

| **NNN-gebied** | |
|---|---|
| T1 De Hoge Berg | 200 |
| T2 Noordelijke duinen Texel | 1750 |
| T3 Zuidelijke duinen Texel | 2300 |
| T4 Polderlandschap Texel | 350 |
| T5 Natuurgebieden Waddenkust | 400 |
| T6 De Hors en de Razende Bol | 1000 |
| T7 Waalenburg | 550 |
| | |
| K1 Huisduinerpolder | 40 |
| K2 Grafelijkheidsduinen | 250 |
| K3 Het Nollenlandschap | 30 |
| K4 Noordduinen, Mariëndal & Botgat | 400 |
| K5 Uitlandse Polder en Zandpolder | 200 |
| K6 De Nollen | 60 |
| K7 Zwanenwater en Pettemerduinen | 700 |
| K8 Wildrijk en Ananas | 30 |
| K9 Wielen Westfriese Omringdijk Eenigenburg | 20 |
| K10 Balgzand | 100 |
| K11 Amstelmeer en omgeving | 700 |
| K12 Wieringen | 300 |
| K13 Robbenoord | 700 |
| K14 Lage Oude Veer | 150 |
| K15 Eendenkooien | 100 |
| K16 Stapstenen Waardkanaal | 30 |
| K17 Schagerwad en reservaten rond Kolhorn | 200 |
| K18 Oeverlanden Kanaal Alkmaar Omval | 30 |
| K19 Waterbergingsgebieden langs Ringvaart Dirkshorn | 20 |

| | |
|---|---|
| K20 Boomerwaal | 40 |
| | 0 |
| W1 Weel- en Braakpolder, Kolk van Dussen en omgeving | 150 |
| W2 Twisk-Oostermare en omgeving | 60 |
| W3 Grote en Kleine Vliet en polder het Lichtewater | 100 |
| W4 Boxwei Egboetswater en eendenkooi Wervershoof | 50 |
| W5 Koopmanspolder en Onderdijk | 30 |
| W6 De Weelen en Streekbos | 300 |
| W7 De Ven | 40 |
| W8 De Weel, de Weijdemeer en graslandreservaten de Gouw | 400 |
| W9 Rustenburg en Hensbroek | 20 |
| W10 Uiterdijk en de Hulk | 100 |
| W11 Putten van Oosterleek en Kleiput De Nek | 100 |
| | |
| N1 Abtskolk, Harger- en Pettemerpolder | 450 |
| N2 Catrijpmoor | 100 |
| N3 Schoorlse Duinen | 1750 |
| N4 Noordhollands Duinreservaat | 5300 |
| N5 Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder | 50 |
| N6 Kleimeer en Geestmerambacht | 250 |
| N7 Damlander- en Philisteinse Polder | 100 |
| N8 Bergermeerpolder en Loterijlanden | 200 |
| N9 Oosterdel | 100 |
| N10 Oeverlanden Kanaal Alkmaar Omval-Kolhorn Zuid | 10 |
| N11 Waarderhout | 60 |
| N12 Polder Egmond aan den Hoef | 10 |
| N13 Ter Coulster, Nijenburg & Heilooër Bos | 350 |
| N14 Limmerpolder | 300 |
| N15 Duinrand Bakkum | 80 |
| N16 Castricummerpolder en eendenkooi Uitgeest | 150 |
| N17 Marquette en het Krengenbos | 150 |
| N18 Duinen bij Wijk aan Zee | 100 |
| N19 Westerhout en de Lunetten bij Beverwijk | 60 |
| N24 Rietlanden Westbeverkoog, Oterleek en Molendijk | 70 |
| N25 Hondsbossche Duinen | 90 |
| | |
| L1 Hempolder en Klaas Hoorn- en Kijfpolder | 100 |
| L2 Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Zwaansmeer en Dorregeesterpolder | 700 |
| L3 Westwouderpolder | 200 |
| L4 Crommenije | 50 |
| L5 Krommenieër-Woudpolder | 150 |
| L6 Omgeving Markervaart | 30 |
| L7 Waterlinie Beverwijk | 40 |
| L8 Noorderham en Zuiderham | 40 |
| L9 Weijenbus, Vroonmeer en Fort Krommeniedijk | 150 |
| L10 Driehoek van Assum | 40 |
| L11 Eilandspolder | 1250 |
| L12 Polder Mijzen | 350 |
| L13 Oeverlanden Beemsterringvaart | 10 |
| L14 Kogen bij Schardam | 150 |

| | |
|---|---|
| L15 Zeevang en Kwadijkervlot | 450 |
| L16 Waterling, Het Schot en oeverlanden Beemsterringvaart | 20 |
| L17 Wormer- en Jisperveld | 1500 |
| L18 Polder Westzaan, Noorderveen en Zuiderpolder | 1000 |
| L19 De Engewormer en de Wijde Wormer | 200 |
| L20 Kalverpolder | 100 |
| L21 Jagersveld | 100 |
| L22 Oostzanerveld | 500 |
| L23 Twiske | 600 |
| L24 Ilperveld en Varkensland | 1500 |
| L26 Purmerbos | 250 |
| L27 Ringvaart van de Wijde Wormer en oeverlanden | 30 |
| L28 Groengebied Purmerland | 50 |
| L29 Polder Katwoude | 40 |
| L30 Hemmeland | 40 |
| L31 Waterland oost | 1250 |
| L33 Koksloot en oeverland | 3 |
| | |
| Z1 Nationaal Park Zuid-Kennemerland | 3550 |
| Z2 Amsterdamse Waterleiding Duinen | 2500 |
| Z3 Landgoederen bij Driehuis en Santpoort | 150 |
| Z4 Landgoederen bij Haarlem | 150 |
| Z5 Landgoederen bij Heemstede en Bennebroek | 450 |
| Z6 Oosterbroek & Buitenhuizen | 400 |
| Z7 Heksloot, Westbroekplas en omgeving | 150 |
| Z8 Houtrakpolder en omgeving | 500 |
| Z9 Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede | 200 |
| Z10 Dijkland | 650 |
| Z11 Eendenkooi Vijfhuizen | 40 |
| Z12 Haarlemmermeersebos en Groene Weelde | 200 |
| Z13 Haarlemmermeer | 250 |
| Z14 Amsterdam west | 150 |
| Z15 Amsterdamse Bos, Nieuwe Meer en Amstelveense Poel | 850 |
| | |
| A1 Westeinderplassen, Molenpoel en Schinkelbos | 1250 |
| A2 Kalslagerpolder | 5 |
| A3 Zijdelmeer en Uithoornse Polder | 50 |
| A4 Bovenkerkerpolder | 100 |
| A5 Middelpolder | 200 |
| A6 Polder de Rondehoep, Holendrechter Bullewijkerpolder | 250 |
| A7 Ouderkerkerplas en Nieuwe Bullewijk | 150 |
| A8 Gaasperplas, Gaasperzoom en De Hoge Dijk | 350 |
| A9 Diemerpolder en Diemerbos | 400 |
| A10 Diemervijfhoek, De Drost, Warenar, Hooft en De Schelp | 150 |
| A11 Vecht en oeverlanden | 40 |
| A12 Naardermeer en Zuidpolder beoosten Muiden | 1200 |
| A13 Oostelijke Vechtplassen | 4800 |
| A14 Laegieskamp, Gijzenveen en Cruysbergen | 90 |
| A15 's-Gravenlandse landgoederen | 450 |
| A16 Spanderswoud en Corversbosch | 500 |
| A17 Gooi Noord | 1200 |

| | |
|---|---|
| A18 Gooi Midden en Zuid | 2200 |
| A19 De Kampen, Huizerhoef en De Dode Hond | 200 |
| A20 Bossen Muiderberg | 50 |
| A22 Oeverlanden Holendrecht en Bullewijk | 5 |

**F**

In alle WKW beschrijvingen van bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen worden de kaarten met de ligging en exacte grenzen verijderd.

**ARTIKEL II**
Dit besluit treedt in werking tegelijk met de Omgevingswet.

Haarlem, 4 juli 2023.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter
M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

**Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 04-07-2023, nr. 1966223/2032502, tot wijziging van Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening Noord-Holland 2022**

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op

- Gelet op artikel 2.8 en artikel 4.15, vierde lid, van de Omgevingswet;

Besluiten:

**ARTIKEL I**
Het voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel IV Voorbeschermingsregels provinciale monumenten wordt de link naar https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Cultuur_en_Erfgoed/Monumenten_en_herbestemming/Publicaties/Provinciaal_Erfgoedregister.pdf toegevoegd waar staat ‘in de bijlage’.

**ARTIKEL II**
Dit besluit treedt in werking tegelijk met de Omgevingswet.

Haarlem, 4 juli 2023.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter
M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Provincie Noord-Holland

# Nota van beantwoording

# Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & NH2022

# Ronde 2023-I

Kenmerk 1966223/2032501

# Inhoud

1 Algemene reactie ..... 3
1.1 Algemeen ..... 3
1.2 Proces ..... 3
2 Overzicht wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling ..... 3
2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling ..... 3
2.2 Overzicht wijzigingen ..... 4
3 Lijst met zienswijzen ..... 52
4 Beantwoording per zienswijze ..... 54
5. Overzicht met hectaren per NNN-wijzigingsverzoek ..... 117

# 1 Algemene reactie

## 1.1 Algemeen

De Omgevingsverordening Noord – Holland 2020 (OV NH2020) en de Omgevingsverordening Noord – Holland 2022 (OV NH2022) bevatten zogeheten werkingsgebieden.[1] Werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden.[2] Met het in werking treden van de OV NH2020 is intensief naar meerdere werkingsgebieden gekeken alvorens deze zijn vastgesteld. De uitgangspunten van de werkingsgebieden staan niet ter discussie en daarmee de werkingsgebieden zelf ook niet. Door specifieke ontwikkelingen kan een werkingsgebied echter wel aan verandering onderhevig zijn.

De bevoegdheid om deze werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.7 OV NH2020 en artikel 13.3 OV NH2022).2 Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH (artikel 13.8 OV NH2020 en artikel 13.4 OV NH2022).

De Provincie Noord-Holland past de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen van de Omgevingsverordening aan door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. De provincie doet dit elk half jaar, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 juli van het lopende jaar en 1 januari van het daaropvolgende jaar.

## 1.2 Proces

De ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2020 & OV NH2022 ronde 2023-I is op 1 maart 2023 ter inzage gelegd. De terinzagelegging bestond voor de werkingsgebieden uit de tabel voorgestelde wijzigingen en de daarbij behorende viewer. Voor de bijlagen bestond de terinzagelegging uit een tabel met daarin de voorgestelde wijzigingen. Zienswijzen konden tot en met 30 april ingediend worden. Hiermee zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om hun visie te geven op de voorgestelde wijziging(en) voorafgaand aan het definitieve besluit door Gedeputeerde Staten.

Er zijn 47 zienswijzen ingediend. Een overzicht van de zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 3. In verband met privacy zijn alleen de namen van organisaties weergegeven en niet de namen van individuele indieners. Elke zienswijze is per onderdeel beantwoord in de tabel die te vinden is in hoofdstuk 4.

In deze ronde zijn voorgestelde wijzigingen opgenomen die vallen binnen de categorie “klein en ingrijpend” en/of “groots en meeslepend”, of die voortkomen uit moties en toezeggingen. Provinciale Staten zijn via de betreffende Statencommissie over deze wijzigingen geconsulteerd voorafgaand aan het definitieve besluit.

# 2 Overzicht wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling

## 2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling

Samengevat concluderen wij dat het grootste deel van de binnengekomen zienswijzen betrekking heeft op de wijzigingen van de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De belangrijkste wijzigingen tussen het ontwerp en de vaststelling van de wijziging werkingsgebieden betreffen dan ook het NNN. Naar aanleiding van de zienswijzen worden een aantal voorgenomen wijzigingen van het NNN niet doorgevoerd of slechts ten dele doorgevoerd (zie in paragraaf 2.2 onder categorie B en C). Het gaat hier om een aantal locaties waar onvoldoende was afgestemd met de eigenaar, waardoor uitstel van begrenzing op zijn plaats is. Daarnaast gaat het om een aantal percelen die door ons per abuis zijn begrensd als NNN. Door deze wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit door te

[1] De OV NH2020 is de Omgevingsverordening die nu geldt. De OV NH2022 treedt in werking per 1 januari 2024, tegelijkertijd met de Omgevingswet.
[2] Denk aan Natuurnetwerk Nederland (NNN), Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), Landelijk gebied (LG), provinciale wegen, glastuinbouwconcentratiegebied, UNESCO werelderfgoed, etc.

voeren, zou het NNN in omvang afnemen. Aangezien het NNN wettelijk niet in omvang mag afnemen, hebben wij een aantal nieuwe begrenzingen toegevoegd zodat het NNN in omvang gelijk blijft. Het overzicht hieronder (zie in paragraaf 2.2 onder categorie D) omvat een nadere toelichting. Paragraaf 5 omvat een overzicht waarin per NNN-wijzigingsverzoek het aantal hectaren genoemd wordt.

## 2.2 Overzicht wijzigingen

In de eerste ronde van 2023 gaat het om de volgende soorten wijzigingen in de werkingsgebieden:

- Wijzigingen die voortkomen uit gebiedsprocessen om te komen tot optimalisatie en afronding van het NNN;
- Wijzigingen die zijn verzocht via zienswijzen op de OV NH2022 en de ronde wijziging werkingsgebieden van 2021;
- Wijzigingsvoorstellen die door externe partijen zijn ingediend;
- Verbeteringen van kennelijke onjuistheden in de kaart;
- Situaties waar de uitgangspunten voor het begrenzen niet juist zijn toegepast.

Het betreft de volgende werkingsgebieden:

- NNN
- Natuurverbindingen
- Bijzonder Provinciaal Landschap
- Landelijk Gebied
- Glastuinbouwconcentratiegebied
- Agrarische bedrijven
- Provinciale monumenten
- Provinciale wegen + Beperkingengebied
- Vaarwegbeheer + Nautisch beheer AGV
- Vaarwegbeheer - beheer gemeente
- Varend ontgassen

In onderstaande tabellen (pagina 6 t/m 45) wordt per categorie een overzicht van de wijzigingen gegeven.

Leeswijzer tabel:

- Het nummer van de wijziging waarmee de locatie in de viewer ook terug te vinden is;
- De locatie en het werkingsgebied waar het om gaat;
- Het voorstel (ontgrenzen, begrenzen of beiden) en de toelichting bij het voorstel;
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of er sprake is van een wijziging in de beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het NNN of de beschrijving van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL);
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

De wijzigingen zijn zichtbaar in ondergenoemde viewers. Deze viewers dienen te worden bekeken in samenhang met het overzicht van wijzigingen zoals beschreven in de tabellen op pagina 6 t/m 44.

De volgende viewer laat het ontwerpbesluit zien:

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=49cd7b62997d421897483c1aebc4f5d0

De volgende viewer geeft inzicht in de verschillen tussen het ontwerpbesluit en de definitieve vaststelling:

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=2e14dc7d0a6344969d6c38e49ea9f456

De volgende viewer biedt een totaaloverzicht van de gewijzigde begrenzingen per werkingsgebied n.a.v. dit besluit:

https://noord-holland.tercera-go.nl/MapViewer/Default.aspx?id=NLIMRO9927WBOVNH1E2023-VG01

Naast wijzigingen in de werkingsgebieden bevat deze ronde ook wijzigingen in de inhoud van de bijlagen van de OV NH. Het gaat om wijzigingen in de volgende bijlagen:

- De beschrijvingen van de Wezenlijke Kenmerken en Waarden van het NNN (bijlage 5 OV NH2020 & bijlage 6 OV NH2022)
- Het voorbereidingsbesluit (OV NH2022)

Deze wijzigingen zijn beschreven in de tabellen op pagina 46 t/m 51.

Categorie A:

Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de werkingsgebieden door te voeren in de OV NH2020 en de OV NH2022 conform het ontwerpbesluit. De voorstellen waarbij het GS besluit 'niet wijzigen' vermeld, worden niet doorgevoerd (conform het ontwerpbesluit). Het betreft:

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigingsnummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| 001.1.2023 | Uithoorn | Glastuinbouwconcentratiegebieden agrarische bedrijven | Ontgrenzen: glastuinbouwconcentratiegebied. Begrenzen: agrarische bedrijven | Gemeente Uithoorn verzoekt de begrenzing van het 'glastuinbouwconcentratiegebied' overeenkomstig de vastgestelde gebiedsvisie De Ruilverkaveling te wijzigen. Het gaat daarbij om het gebied dat als "transformatiegebied" is opgenomen in de Gebiedsvisie. | Wijzigen | Er is sprake van een gebied met verouderd glas, dat niet langer toekomstbestendig is voor wat betreft de ontwikkeling van (glas)tuinbouw. Voor het gebied is, zoals opgenomen in de uitvoeringsagenda Ruimtelijke Visie Greenport, een gebiedsvisie opgesteld. Het advies is mee te werken aan het verzoek van de gemeente door de aanduiding glastuinbouwconcentratie gebied te laten vervallen. De overige regimes blijven in stand. | Nee | Nee |
| 002.1.2023 | Broekermeerdijk, Watergang | Landelijk gebied | Ontgrenzen | DLZ beheer vraagt om een ontgrenzing van een projectlocatie gelegen in het landelijk gebied. De projectlocatie heeft op basis van het vigerende bestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied Waterland 2013" de bestemming 'Bedrijf'. Verder is de projectlocatie gelegen in een lint waar overwegend de bestemming 'Wonen' aanwezig is. De verzoeker stelt dat de projectlocatie onderdeel uitmaakt van het bestaand stedelijk gebied (ABRvS 28 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724). Onder de voor de OV NH2020 en de OV NH2022 was de ontwikkeling van twee woningen | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen we dat we in dit geval de begrenzing correct is toegepast. Lintbebouwing langs wegen is altijd landelijk gebied. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | derhalve toegestaan (artikel 5a, ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied). De OV NH2020 en NH2022 kwalificeren de projectlocatie derhalve onterecht als landelijk gebied. | | | | |
| 003.1.2023 | Zandzoom, Heiloo | Landelijk gebied | Ontgrenzen | Gemeente Heiloo verzoekt het wijzigen van het werkingsgebied Landelijk Gebied. Het betreffend plangebied is gelegen aan de Oostkant van gemeente Heiloo en is als het ware ingeklemd door de Oosterzijweg/Lagelaan/Golfbaan. Het gebied heeft in de loop der jaren een actieve agrarische functie verloren en is toebedeeld als woon(-werk)gebied aan de nieuwe plangrenzen bestemmingsplan Zandzoom Heiloo. In het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Zandzoom Heiloo (eerder door uitspraak van Raad van State vernietigd in 2021) bevat voor dit gebied aan de oostkant in Heiloo een woonprogramma. | Wijzigen | De provincie heeft in 2019 al positief gereageerd op woningbouw op deze locatie en de uitbreiding van de kern Heiloo. Er is ook regionaal afgestemd en het plan is opgenomen in de woningbouwafspraken. | Nee | Nee |
| 004.1.2023 | Zwaluwenweg, Aerdenhout | Landelijk gebied | Ontgrenzen | Een particulier verzoekt tot het ontgrenzen van een deel dat direct naast het hockeyterrein RoodWit te Aerdenhout ligt (30 lichtmasten) en achter de woningen aan de Zwaluwenweg te Aerdenhout. Dit verzoek tot ontgrenzing gaat om het realiseren van 1 karakteristieke woning, waarvoor reeds een natuurvergunning door de Omgevingsdienst NHN is afgegeven ter plaatse van het plangebied (op de rechthoek die geen deel uitmaakt van Natuur Netwerk Nederland). De aanvraag tot het gedeeltelijk wijzigen van het | Niet wijzigen | De lintbebouwing langs wegen en ruim opgezette villawijken aan de rand van een kern maken onderdeel uit van het landelijk gebied. Ze zijn veelal onlosmakelijk verbonden met het landschap. Vanuit de wens te kunnen sturen op bijvoorbeeld het openhouden van het landschap of juist het voorkomen van verdere verdichting ter plaatse, zijn deze bebouwingsvormen begrensd als landelijk gebied. Ook het Rijk heeft in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) lintbebouwing langs wegen uitgezonderd van de definitie ‘bestaand stedelijk gebied’. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | bestemmingsplan ligt bij de gemeente Bloemendaal. | | | | |
| 005.1.2023 | Zwaanshoek | Landelijk gebied MRA, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Intern verzoek tot het corrigeren van de begrenzing van de kaart landelijk gebied, die niet correct loopt ter hoogte van Zwaanshoek. | Wijzigen | Er ligt een onherroepelijk bestemmingsplan uit 2019. De begrenzing wordt aangepast in lijn met dit bestemmingsplan. | Nee | Nee |
| 006.1.2023 | Drs. J. van Disweg, Broek in Waterland | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Een particulier verzoekt om de percelen te ontgrenzen en de huidige kaartgrenzen te verschuiven ten noorden van de Drs. J. van Disweg. De gemeente heeft de locatie alsmede naastgelegen nieuwbouwlocaties in haar Omgevingsvisie 2030 (vastgesteld 2017) aangemerkt als kerngebied van Broek in Waterland en geen landelijk gebied. Daarnaast is door de realisatie van nieuwbouw op de naastgelegen percelen geen sprake meer van Bijzonder Provinciaal Landschap. Het naastgelegen nieuwbouwplan heeft de aanmerkingen ook niet op de percelen rusten. | Niet wijzigen | Het gebied is door de provincie aangewezen als BPL omdat het, ook al ligt het aan de zuidzijde van de Doctorandus J. Van Disweg en relatief klein is, ruimtelijk onlosmakelijk verbonden is met het open poldergebied. Hier geldt dus de kernkwaliteit openheid. Door de aanwezigheid van de open zone is er ook nu nog zicht op de beplante dorpsrand van Broek in Waterland, die de begrenzing vormt van de open polder. Het bouwen op deze plek, waardoor een nieuw en strakke dorpsrand ontstaat, zou deze kwaliteiten dus tenietdoen. | Nee | Nee |
| 007.1.2023 | Geesterweg /Meidoornstraat, Uitgeest | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Uitgeest verzoekt om het ontgrenzen van een gebied gelegen binnen stedelijk weefsel met een stedelijke groenfunctie. Het is gelegen tussen bebouwing en (doorgaande) wegen/straten. Het sluit verder niet/nauwelijks aan op het landelijk gebied. De gemeente stelt dat dit overduidelijk een stedelijk groengebied is. De concrete | Wijzigen | Dit is geen logische locatie voor het Bijzonder Provinciaal Landschap en er zijn ook geen belangrijke kernwaarden aanwezig. De locatie wordt omsloten door stedelijk gebied en is dus een logische plek voor ontwikkelingen. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | aanleiding voor dit voorstel is de wens om tijdelijk noodlokalen te plaatsen bij de aangrenzende school. De gemeente stelt dat dit goed inpasbaar is op deze locatie en direct aansluit bij de bestaande schoollocatie aan de Populierenlaan. | | | | |
| 008.1.2023 | Krommenie dijk, Krommenie | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Zaanstad verzoekt om deze percelen te ontgrenzen van het MRA-landelijk gebied. Het argument daarbij is de huidige tuinbestemming met de ligging in bestaand stedelijk gebied (met de huidige woonbestemmingen). | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen we dat we in dit geval de begrenzing van het landelijk gebied correct is toegepast. Het gaat hier om lintbebouwing en dit valt onder het Landelijk gebied. | Nee | Nee |
| 009.1.2023 | Uitweg, Krommenie | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Zaanstad verzoekt om ontgrenzing van deze locatie. In de landelijke linten van Assendelft en Westzaan is op een aantal plekken kans om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren door bestaande, verouderde bebouwing en/ of overlast gevende functies te vervangen door kleinschalige (woningbouw) ontwikkelingen. Deze voorzien vaak in een grote lokale behoefte, bijv. zorgwoningen. Hierdoor vergroot zowel de ruimtelijke kwaliteit als de leefbaarheid in de linten. | Niet wijzigen | Wij hebben een inventarisatie gemaakt van probleemlocaties in de linten. Daar zat deze locatie niet bij. Wij moeten nog een evaluatie uitvoeren van de eerste inventarisatie en besluiten of wij hier vervolg aan willen geven, maar op dit moment is de begrenzing correct. | Nee | Nee |
| 010.1.2023 | Middel, Westzaan | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Zaanstad verzoekt om ontgrenzing van deze locatie. In de landelijke linten van Assendelft en Westzaan is op een aantal plekken kans om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren door bestaande, verouderde bebouwing en/of overlast gevende functies te vervangen | Niet wijzigen | Wij hebben een inventarisatie gemaakt van probleemlocaties in de linten. Daar zat deze locatie niet bij. Wij moeten nog een evaluatie uitvoeren van de eerste inventarisatie en besluiten of wij hier vervolg aan willen geven, maar op dit moment is de begrenzing correct. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | door kleinschalige (woningbouw) ontwikkelingen. | | | | |
| 011.1.2023 | Westergeest, Uitgeest | Landelijk gebied + BPL | Beiden | Gemeente Uitgeest stelt dat de begrenzing van het BPL / landelijk gebied ten oosten van de percelen aan de Westergeest willekeurig en onlogisch lijkt. Bij sommige percelen loopt de begrenzing door tot aan de Westergeest en soms tot aan het water van de Westergeestervaart. Ook wordt geconstateerd dat het BPL / landelijk gebied tot over bestaande bebouwing van de kern wordt getrokken. Voorgesteld wordt om voor de percelen ten oosten van de Westergeest het bestemmingsplan “Wonen Noord en Centrum” als uitgangspunt te nemen. De bestemmingsgrens tussen ‘Wonen’ en ‘Agrarisch’ vormt dan de grens voor het BPL of landelijk gebied. | Niet wijzigen | Voor zowel het BPL als het landelijk gebied geldt dat de grenzen correct zijn getrokken en er geen reden is tot wijziging. Uitgeest is één van de locaties waarover lopend overleg wordt gevoerd i.v.m. een verkenning in de context van woningbouw. | Nee | Nee |
| 012.1.2023 | Den Hoorn, Texel | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Texel vraagt om ontgrenzing van de linten Diek en Klif, die onderdeel zijn van het dorp Den Hoorn. De gemeente ziet dit niet als woonlinten in het landschap, maar als straten met functies en bedrijven die onderdeel zijn van het dorp. Als deze functies willen wijzigen of transformeren naar een andere invulling wordt dit bemoeilijkt of zelfs onmogelijk gemaakt door het BPL. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 013.1.2023 | Groote Keeten, Schagen | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Schagen vraagt om een ontgrenzing van een deel van het dorp Groote Keeten. Groote Keeten is deels aangemerkt als stedelijk gebied, maar aan de noordzijde is een deel van het dorp aangemerkt als BPL. Dit deel bevat functies die onderdeel zijn van het dorp. Als deze functies willen wijzigen of transformeren naar een andere invulling wordt dit bemoeilijkt of zelfs onmogelijk door het BPL. Gemeente Schagen stelt dat de uitgangspunten voor de indeling in LG of BPL niet goed zijn toegepast. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval, aan de noordzijde, de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |
| 014.1.2023 | Callantsoog, Schagen | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Schagen verzoekt om ontgrenzing aan de noordzijde van Callantsoog. De gemeente stelt dat een deel van het stedelijk gebied in BPL ligt en dat er geen sprake is van lintbebouwing of solitair gelegen terreinen. De gemeente stelt dat de uitgangspunten voor de indeling in LG of BPL niet goed zijn toegepast. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |
| 015.1.2023 | Zuidzijde Petten, Schagen | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Schagen verzoekt om een ontgrenzing aan de noordzijde en direct aansluitend aan de zuidzijde van Petten. De gemeente stelt dat een deel van het stedelijk gebied in BPL ligt en dat er geen sprake is van lintbebouwing of solitair gelegen terreinen. De gemeente stelt dat de uitgangspunten voor de indeling in LG of BPL niet goed zijn toegepast. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 016.1.2023 | Hippolytushoef, Hollands Kroon | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Hollands Kroon stelt dat de grenzen van de aanduiding BPL/Landelijk gebied rond Hippolytushoef niet overeenkomen met de feitelijke situatie. Zo zijn er gebieden die in het bestemmingsplan een stedelijke functie hebben en volledig aansluiten op de kern, maar wel tot Landelijke gebied/BPL gerekend worden. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |
| 017.1.2023 | Kolhorn, Hollands Kroon | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Hollands Kroon stelt dat de grenzen van de aanduiding BPL/Landelijk gebied rond Kolhorn niet overeenkomen met de feitelijke situatie. De gronden aan de westkant van het dorp, waar het dorp feitelijk doorloopt, is niet aan te merken als Landelijk gebied en/of heeft geen toegevoegde waarde binnen de aanduiding BPL. Hetzelfde geldt voor de gronden aan de oostkant van het dorp, met daarbij de stedelijke bebouwing en richting De Strook. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |
| 021.1.2023 | Texel | NNN | Begrenzen | De eigenaar heeft ambities om de natuurwaarde te vergroten (grondwaterpeil verhogen, natuurvriendelijke oevers aanleggen, tuinwallen herstellen, hooilandbeheer toepassen) en wil dit voor de toekomst zeker stellen. | Wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van gebiedsprocessen en een grotere overeenkomst tot herbegrenzing op Texel (n.a.v. een voorstel van een werkgroep met de provincie en externe partijen met als doel te komen tot realisatie van het restant NNN op Texel). De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden, maar de beschrijving wordt wel aangepast. | Ja | Ja |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 022.1.2023 | Noord-Kennemerland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Dit verzoek tot begrenzing is conform het besluit van 17 december 2020 van de gemeenteraad van Castricum. Tijdens deze vergadering heeft de gemeenteraad het Kaderstellend Besluit vastgesteld voor de transformatie van het huidige agrarische gebied tot een volwaardige natuurontwikkeling. | Wijzigen | De provincie wil de gemeente ondersteunen in haar plannen om de Zanderij te ontwikkelen als natuurgebied en is bereid om – op verzoek van de gemeente - de Zanderij te begrenzen als NNN. Gelet op de ligging van de gronden in de Zanderij (binnenduinrand en grenzend aan de duinen) is begrenzing als NNN wenselijk: 1. Begrenzing draagt bij aan realisatie N2000-doelen in het Noordholands duinreservaat; 2. Herstel van gradiënten in de duinzoom zorgt in potentie voor de ontwikkeling van (inter)nationaal bijzondere, weinig voorkomende natuurtypen; 3. De bijzondere abiotische omstandigheden in de duinzoom met kwel en regenwater en weinig invloed van voedselrijk oppervlaktewater maken bijzondere natuur mogelijk. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |
| 023.1.2023 | Texel | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Het perceel heeft de bestemming natuur en heeft de potentie zich te ontwikkelen tot vochtig hooiland. Naastgelegen percelen behoren al tot dit type. Door realisatie van dit perceel als NNN wordt het natuurgebied beschermd van externe invloeden van landbouw. | Wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van gebiedsprocessen en een grotere overeenkomst tot herbegrenzing op Texel (n.a.v. een voorstel van een werkgroep met de provincie en externe partijen met als doel te komen tot realisatie van het restant NNN op Texel). De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het | Nee | Ja |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 024.1.2023 | Texel | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen : BPL | Het gedeelte van het perceel wat niet begrensd is was een depot, maar is inmiddels ingericht als grasland. Het verzoek is om dit deel te begrenzen, net als de rest van het perceel. | Wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van gebiedsprocessen en een grotere overeenkomst tot herbegrenzing op Texel (n.a.v. een voorstel van een werkgroep met de provincie en externe partijen met als doel te komen tot realisatie van het restant NNN op Texel). De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |
| 025.1.2023 | Alkmaarder meer en waterlinie | NNN | Ontgrenzen | De percelen hebben de bestemming recreatie. De eigenaar heeft de gemeente verzocht om de bestemming recreatie in het bestemmingsplan te behouden (en niet om te zetten naar de bestemming natuur). | Niet wijzigen | De percelen hebben een belangrijke functie in de overgangszone van open water naar land. Het betreft een robuust gebied met veel moerasruigte en rietland samen met ten zuiden gelegen percelen. Het gaat om een relatief onverstoord gebied. | Nee | Nee |
| 026.1.2023 | Gooi | NNN + BPL | Ontgrenzen : NNN Begrenzen: BPL | Het gaat om garageboxen en de bijbehorende toerit. Deze hebben een stedelijke functie en kunnen geen deel zijn van het NNN. | Wijzigen | Deze ontgrenzing betreft het corrigeren van onjuistheden in de kaart. De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 7 OV NH2020 wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 028.1.2023 | Noord-Kennemerland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Landschap Noord-Holland heeft overeenstemming met de eigenaar bereikt over de aankoop. De percelen grenzen aan bestaande NNN in Zuurvensepolder. | Wijzigen | Deze percelen grenzen aan bestaande NNN in de Zuurvensepolder. De begrenzing draagt bij aan de uitbreiding van natuurdoelen Zuurvensepolder:<br>- vrij zeldzame natuur in de vorm van vochtige hooilanden mogelijk;<br>- onder invloed van kwel is ontwikkeling van soortenrijke waterplantenvegetaties, kruidenrijke oevervegetaties mogelijk.<br>De begrenzing leidt tot een versterking van de robuustheid van het NNN. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden, maar de beschrijving wordt wel aangepast. | Ja | Nee |
| 029.1.2023 | Oostelijke Vechtplassen | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | De beheerder wil in ruil voor ontgrenzing een ander stuk grond in het NNN gaan beheren. Deze ontgrenzing is onderdeel van het gebiedsproces Horstermeerpolder Noord. | Wijzigen | Deze ontgrenzing is onderdeel van een ruil binnen het gebiedsproces Horstermeerpolder om te komen tot realisatie van de restantopgave NNN binnen het gebied. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 031.1.2023 | Kop van Noord-Holland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Verzoek tot begrenzing van eigendommen van Provincie Noord-Holland en (semi)overheden grenzend aan het NNN. | Wijzigen | De begrenzing draagt bij aan groter en robuuster NNN en aan het functioneren van de natuurverbinding, inclusief de ontsluitingsweg i.v.m. beheer. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 032.1.2023 | Harger- en Pettermerpolder | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Het betreft een voorstel tot begrenzing van eigendommen van de terreinbeherende organisatie grenzend aan het NNN. | Wijzigen | De percelen liggen in Natura 2000 en dragen bij aan een robuuster NNN. Bovendien zijn de percelen gelegen in weidevogelleefgebied. Het Westelijk perceel vormt een verbinding tussen Abtskolk en westelijk gelegen rietlanden, westzijde Hazedijk. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 033.1.2023 | Oostelijke Vechtplassen | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Het verzoek is om de zuidelijke delen van deze percelen te begrenzen als NNN wegens de potentie voor natuur. | Wijzigen | Onderdeel van ruil binnen het gebiedsproces Horstermeerpolder om te komen tot realisatie van restantopgave NNN binnen het gebied. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 034.1.2023 | Alkmaardermeer en waterlinie | NNN | Ontgrenzen | De percelen worden beheerd via agrarisch natuurbeheer. Het omzetten van de grond naar natuur heeft grote negatieve financiele en bedrijfstechnische gevolgen. | Niet wijzigen | De percelen zijn (inter)nationaal van (potentieel) belang voor weidevogels. De weidevogeldichtheid in de percelen e.o. is hoog. Om een gunstige staat van instandhouding van de weidevogelpopulaties te waarborgen is het van belang om de omvang van het natuurgebied te behouden en maatregelen te treffen om de aanwezige habitat voor weidevogels te verbeteren. | Nee | Nee |
| 035.1.2023 | Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske | NNN | Ontgrenzen | Dit verzoek tot ongtrenzing wordt gedaan omdat in de toekomst de bedrijfsvoering niet meer is uit te voeren. | Niet wijzigen | De percelen voldoen aan vrijwel alle ecologische criteria: bijdrage aan Natura2000, gunstige staat van instandhouding weidevogelpopulatie en robuustheid NNN. | Nee | Nee |
| 036.1.2023 | Naardermeer, Diemersche g en Oeverlanden | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Het verzoek is om dit sportterrein te ontgrenzen van het NNN. | Wijzigen | Dit betreft een sportveld. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 037.1.2023 | Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Het verzoek is om deze jachthaven met steigers en steile kades te ontgrenzen van het NNN. | Wijzigen | Dit betreft een haven. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 038.1.2023 | Oostelijke Vechtplassen | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen BPL en Begrenzen: NNN | Verzoek om kleine kaartfouten te corrigeren. | Deels wijzigen | Deze wijziging betreft het corrigeren van kleine kaartfouten. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 7 OV NH2020 wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Ontgrenzen: BPL | | | | | |
| 040.1.2023 | Wormer- en Jisperveld, Kalverpolder | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Het verzoek is om de begrenzing gelijk te trekken bij de huiskavel. | Wijzigen | Dit betreft de correctie van de begrenzing bij een huiskavel. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 041.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | Voor aantal percelen loopt de begrenzing net iets anders dan kadastrale eigendommen, waardoor smalle strookjes eigendommen ontstaan die begrensd zijn. Een perceel is een weg met een verkeersfunctie, een ander perceel is een woning en achtertuin. Daarnaast liggen een tweetal percelen op het landgoed: omvorming van landgoed naar natuur is strijdig met rijksmonumentale bescherming die het landgoed (tuin en huis) geniet. | Wijzigen | Het is wenselijk om huiskavels te ontgrenzen en de begrenzing te laten aansluiten bij kadastrale percelen. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 042.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | Het perceel maakt deel uit van de historische buitenplaats De Beek. Omvorming naar natuur is strijdig met de rijksmonumentale bescherming die het complex geniet. Het complex is opgenomen als historische buitenplaats door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (complexnummer 531001) en is daardoor monumentaal beschermd. | Deels wijzigen | De samenhang met andere NNN gebieden en het duinzoomgebied kan bij ontgrenzing aangetast worden, alsook het veiligstellen van zeldzame (a)biotische omstandigheden (kwel en oud bos). | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 043.1.2023 | Texel | NNN | Begrenzen | Meer dan 20 jaar is dit land botanisch waardevol grasland geweest. Ten behoeve van beschermde bloemen, bijen, vlinders en andere insecten en weidevogels wil de eigenaar de percelen weer inrichten als botanisch waardevol grasland. Het land wordt verhuurd aan een schapenboer. | Niet wijzigen | Dit gebied heeft onvoldoende ecologische potentie. | Nee | Nee |
| 044.1.2023 | Kop van Noord-Holland | NNN | Begrenzen | De eigenaar wil de agrarische bestemming omzetten naar natuurgrond met als uiteindelijk doel om er weidevogelgebied van te maken, waarbij nog wel gebruik gemaakt kan worden van het land voor de bedrijfsvoering. | Niet wijzigen | Dit gebied heeft onvoldoende ecologische potentie. | Nee | Nee |
| 045.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | Het verzoek is om de kaart te corrigeren, het betreft een verharde busbaan. | Wijzigen | Dit stukje van een busbaan is ten onrechte opgenomen in het NNN. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 046.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | De grenzen van het NNN en Natura2000 komen niet met elkaar overeen. Om gemeente Zandvoort ruimte te geven voor ontwikkelingen wordt voorgesteld de grens van het NNN gelijk te stellen aan de grens van Natura2000. Het NNN valt nu gelijk met een woonwagenkamp. | Deels wijzigen | Het deel dat de golfbaan betreft, ten zuidwesten van het watertje, wordt ontgrensd omdat de begrenzing hier onlogisch is. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 047.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | De grenzen van het NNN en Natura2000 komen niet met elkaar overeen. Om gemeente Zandvoort ruimte te geven voor ontwikkelingen wordt voorgesteld de grens van het NNN gelijk te stellen aan de grens van Natura2000. Het NNN valt samen met een woongebied. | Niet wijzigen | Integraal ontgrenzen is niet aan de orde. Het perceel draagt bij aan het behouden van nationaal belangrijke natuur (N2000) die karakteristiek is voor Noord-Holland doordat hier sprake is van waardevol duinlandschap van met name het zeepolderlandschap maar ook duinbos en open duin. Het perceel vormt verder een belangrijke buffer tussen enerzijds de bebouwing van Zandvoort en anderzijds het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid en draagt bij aan de robuustheid van het NNN. In het gebiedsproces zal nader bekeken worden of delen ontgrensd kunnen worden. | Nee | Nee |
| 048.1.2023 | Texel | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | De eigenaar wil het perceel mogelijk omzetten van agrarisch naar weidevogelgrasland. Dit is wel afhankelijk van de (financiële) mogelijkheden van afkoop van agrarische waarde, particulier natuurbeheer en het natuurdoel dat op het perceel zou komen te liggen. | Wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van gebiedsprocessen en een grotere overeenkomst tot herbegrenzing op Texel (n.a.v. een voorstel van een werkgroep met de provincie en externe partijen met als doel te komen tot realisatie van het restant NNN op Texel). De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |
| 049.1.2023 | Kust Kop van Noord-Holland | NNN | Beiden | Dit verzoek betreft de gebiedsontwikkeling Station Zuid. De vigerende bestemming van het perceel is deels bestemming ‘verkeer/railverkeer’ en deels ‘verkeer-verblijf’. De gemeente wil op deze bestemming geen natuur ontwikkelen. Landschap Noord-Holland bevestigt dat het op dit perceel nooit de bedoeling is geweest NNN te realiseren. Het is daarom | Wijzigen | Het perceel is abusievelijk op de kaart gezet als te realiseren NNN. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | ook duidelijk afgescheiden door middel van een watergang van het naastgelegen gebied de Nollen. Het perceel is abusievelijk op de kaart gezet als te realiseren NNN. | | | | |
| 050.1.2023 | Kust Kop van Noord-Holland | NNN | Begrenzen | Het perceel is aan Landschap Noord-Holland overgedragen in het kader van het 'Nollen-project', met als doel om er natuur van te maken. | Niet wijzigen | Het betreft hier een binnen de bebouwde kom gelegen park. De NNN-begrenzing is niet bedoeld om cultuurhistorisch schootsvelden en het open landschap te beschermen. | Nee | Nee |
| 051.1.2023 | Kop van Noord-Holland | NNN | Beiden | Binnen de realisatie van de 'Groene Loper' is er een wens om tussen de recreatiegebieden Geestmerambacht en Park van Luna NNN te realiseren. Het verzoek voor ontgrenzing betreft twee percelen waar intensivering van recreatie beoogd is. De inschatting is dat de natuurwaarden in de Groene Loper hoger liggen dan in de voorgestelde te ontgrenzen percelen. | Wijzigen | De te begrenzen percelen leveren een grote bijdrage aan de ecologische verbindingszone door toevoeging van natuurvriendelijke oevers, stapstenen en het bieden van meer samenhang in het gebied. De te ontgrenzen delen hebben weinig ecologische potentie. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 052.1.2023 | Westzaan | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Het agrarische bedrijf wordt omgezet naar wonen. Wellicht kan een deel van het perceel omgezet worden naar natuur. | Wijzigen | De begrenzing leidt tot uitbreiding van het Natura 2000-gebied Polder Westzaan en het NNN-gebied L18. Het bestaande natuurgebied wordt daarmee robuuster. De begrenzing kan bovendien bijdragen aan wezenlijke opwaardering van natuurwaarden en samenhang met omgeving, wat kan leiden tot een gezonder ecosysteem. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 053.1.2023 | West-Friesland | NNN | Ontgrenzen | Dit verzoek komt voort uit de wens voor een eigen natuurgebied en beheer naast huidige (nog te vernieuwen) woning. | Niet wijzigen | Het perceel is van belang als stapsteen voor de ecologische verbindingszone. | Nee | Nee |
| 054.1.2023 | Eilandspolder | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Verzoek tot ontgrenzing i.v.m. bedrijfssituatie. | Deels wijzigen | Het deel van de woonkavel wordt ontgrensd. Het overige deel niet, omdat dit onderdeel uitmaakt van Natura2000 gebied en bijdraagt aan de robuustheid van het NNN. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 055.1.2023 | Noord-Kennemerland | NNN | Begrenzen | Verkoop/sloop van bebouwing op het perceel wordt overwogen. Wanneer bebouwing gesloopt wordt, is wellicht natuurontwikkeling op dit perceel mogelijk. | Wijzigen | Dit perceel draagt bij aan de realisatie van de doelen van Natura2000, het is van belang voor (inter)nationaal belangrijke natuur met een klein zoekgebied, het draagt bij aan de robuustheid van het NNN en er kunnen uitzonderlijke abiotische omstandigheden heersen die bijzondere duinnatuur mogelijk maken. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 056.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Beiden | Het verzoek is om de exclavering richting het noorden op te schuiven zodat de bouwmogelijkheden uit het bestemmingsplan kunnen worden gebruikt. Als de exclavering iets noordelijk wordt opgeschoven, valt de bestemming wonen buiten NNN en neemt het aantal m2 NNN niet af. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om 16m2 meer bebouwing toe te staan. | Wijzigen | Dit betreft een logische herbegrenzing i.v.m. het bouwvlak. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 057.1.2023 | Zeevang en IJsselmeerkust | NNN | Ontgrenzen | De percelen liggen geheel aan de grens van het NNN gebied en hebben geen ontsluitende rol binnen het NNN gebied. Tevens betreft het een huiskavel, bestemd voor het weiden van melkkoeien. De weidegang van de melkkoeien is duurzaam en de huiskavel geeft geen mogelijkheid tot het uitruilen van grond. | Niet wijzigen | Er liggen kansen voor de ontwikkeling van vochtig weidevogelgrasland (N13.01), hetgeen in lijn is met de huidige natuurambitie en kan bijdragen aan Natura 2000 doelen. | Nee | Nee |
| 058.1.2023 | Gooi | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Verzoek tot ontgrenzing van woonbestemming, erf en gecultiveerde deel van de tuin. | Wijzigen | De grondslag voor deze ontgrenzing van een bouwvlak is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 059.1.2023 | Zeevang en IJsselmeerkust | NNN | Ontgrenzen | De melkveehouderij wil een extensieve bedrijfsvoering blijven voeren. NNN op dit punt is doodlopend, er wordt geen agrarisch natuur- en landschapsbeheer toegepast. De gronden halverwege van het dorp Middelie waar weidevogels zijn en geen melkveehouders is misschien interessanter voor NNN. | Niet wijzigen | Er liggen kansen voor de ontwikkeling van vochtig weidevogelgrasland (N13.01), hetgeen in lijn is met de huidige natuurambitie en kan bijdragen aan Natura 2000 doelen. | Nee | Nee |
| 060.1.2023 | Oostelijke Vechtplassen | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Verzoek tot ontgrenzing als onderdeel van een ruil binnen het gebiedsproces Horstermeerpolder. | Wijzigen | De ontgrenzing maakt onderdeel uit van een ruil binnen het gebiedsproces Horstermeerpolder om te komen tot de realisatie van de restantopgave NNN binnen het gebied. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 061.1.2023 | West-Friesland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Landschap Noord-Holland wil het verkregen perceel (K14) inrichten als natuur en verzoekt daarom deze begrenzing. K3 is reeds bestaande natuur, K2 moet ook begrensd worden om beheerd te worden als natuur. | Wijzigen | De aanwezige natuur draagt bij aan de robuustheid van het weidevogelgebied en versterkt de functie als stapsteen langs de provinciale natte natuurverbinding. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 062.1.2023 | Noord-Kennemerland | NNN | Beiden | Ontgrenzingsverzoek op basis van een gesloten salderingsovereenkomst. | Wijzigen | Deze herbegrenzing geeft uitvoering aan een gesloten salderingsovereenkomst. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 063.1.2023 | Zuidoosten van Amsterdam | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | De eigenaar van een stuk grasland tussen twee weidevogelgebieden is geinteresseerd in particulier natuurbeheer van het grasland (extensief gebruik percelen t.b.v. weidevogels). | Wijzigen | Deze begrenzing leidt tot uitbreiding van het bestaande NNN gebied en daarmee wordt het gebied robuuster. Het geeft een extra impuls aan de kwaliteit van het weidevogelleefgebied. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |
| 064.1.2023 | Gooi | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | De NNN begrenzing is strak om de woning getrokken. Het erf en het gecultiveerde deel van de tuin zijn ten onrechte als NNN begrensd. | Wijzigen | De grondslag voor deze ontgrenzing van een bouwvlak is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 065.1.2023 | Alkmaarder meer en Waterlinie | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Het perceel in eigendom van Provincie Noord-Holland wordt verkocht. Het perceel grenst aan gerealiseerd natuurgebied en begrenzing is gewenst. Bij verkoop zal kwalitatieve verplichting gevestigd worden. | Wijzigen | Het betreft een klein oppervlak aansluitend aan het NNN. Door begrenzing borgen wij de eenheid van het beheer. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 066.1.2023 | Noord-Kennemerland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Verzoek tot begrenzing door stichting met als doel: behoud, beheer van natuur- en cultuurhistorische gronden in het binnenduinrandgebied Egmond. | Wijzigen | De inrichting kan bijdragen aan het realiseren van de natuurdoelen in het naastgelegen Natura 2000 gebied. Door de ligging in de binnenduinrand kan worden bijgedragen aan bijzondere natuur.<br>De kwelpotentie vanuit de duinen geeft mogelijkheden tot internationaal belangrijke natuur.<br>De percelen dragen bovendien bij aan de noord-zuid verbinding van de duinen. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 067.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | Het terrein heeft geen verbindingsfunctie, het is gelegen aan de uiterste oostgrens van de waterleidingduinen, en wordt begrensd door Hockeyclub Rood/Wit, terreinen buiten het NNN, de achtertuinen van de woningen aan de Zwaluwenweg, en Scouting terrein welk aan de noordkant begrensd wordt door de Zuidlaan. Ook is het terrein geheel afgesloten met rasterhekwerk. De verzoeker stelt kortom dat het geen verbinding heeft met om- en aanliggend terrein, wat juist het kenmerkende aspect is van het NNN. | Niet wijzigen | De percelen zijn reeds ingericht als natuur en liggen in Natura 2000 gebied. Ze zijn daarnaast gelegen in de binnenduinrand, waar (potentieel) sprake is van bijzondere natuur. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 068.1.2023 | Wormer- en Jisperveld, Kalverpolder | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen BPL en Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | In de als NNN te begrenzen percelen zitten meer weidevogels en de grond is meer geschikt voor weidevogels (in lijn met advies Landschap Noord-Holland). | Wijzigen | Deze gecombineerde ont- en begrenzing vergroot een aaneengesloten NNN gebied met internationaal bijzondere natuur waarvoor Noord-Holland een grote verantwoordelijkheid heeft. De te begrenzen delen zijn potentieel geschikter voor deze natuur dan de te ontgrenzen strook, en zijn gunstiger gelegen in de ruimtelijke samenhang. De gecombineerde ont- en begrenzing voldoet dan ook aan meerdere van de gestelde criteria die NNN begrenzing van belang maakt. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 069.1.2023 | Naardermeer, Diemersche g en Oeverlande n | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Bij de kavelruil Noordelijke Vechtstreek fase I heeft Natuurmonumenten in 2018 voorwaarden gesteld dat de betreffende percelen aan de Overveenseweg ontgrensd zouden worden en ergens anders begrensd. Besloten is dat de verbindingszone Overveenseweg definitief niet doorgaat. Hierdoor zal de waarde voor het NNN zeer beperkt zijn. | Wijzigen | Deze percelen hebben onvoldoende ecologische potentie. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 070.1.2023 | Oostelijke Vechtplasse n | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Aanliggende percelen met eenzelfde recreatiebestemming (volgens vigerende bestemmingsplan) liggen buiten het NNN gebied. Dit perceel ligt ten onrechte wel in het NNN gebied. | Deels wijzigen | Deze ontgrenzing is onderdeel van een gebiedsproces. De ecologische potentie van het noordelijk deel is onvoldoende. De ecologische potentie op het zuidelijk deel is wel aanwezig. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 071.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Beiden | Verzoek tot herbegrenzing n.a.v. een salderingsovereenkomst i.v.m. de herbouw van de uitkijktoren. | Wijzigen | De herbegrenzing betreft de uitvoering van een salderingsovereenkomst. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 073.1.2023 | Kop van Noord-Holland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Verzoek tot begrenzing ter bescherming van de naastgelegen plas tegen nadelige invloeden van landbouw. | Wijzigen | Het perceel grenst aan Natura 2000 en NNN en is van belang voor weidevogels. Daarmee is het perceel van groot Europees en nationaal belang. Tevens is het van belang voor trekvogels. Daarnaast zal door begrenzing de uitstroom van nutriënten op de nabijgelegen plas verminderen, waardoor een robuuster systeem ontstaat. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 074.1.2023 | Gooi | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL en Begrenzen: NNN | De herbegrenzing betreft compensatie n.a.v. de aanleg van het verkeersplein aan de N525. | Wijzigen | Deze herbegrenzing betreft de uitvoering van een compensatie-overeenkomst. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 5 aanhef en onder a OV NH2020. In verband met de aanleg van het verkeersplein N525 is er sprake van groot openbaar belang. De negatieve effecten op de wezenlijke | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Ontgrenzen: BPL | | | kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang zijn beperkt en de overblijvende effecten worden gelijkwaardig gecompenseerd. | | |
| 075.1.2023 | Texel | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL en Ontgrenzen: NNN | De herbegrenzing betreft compensatie. | Wijzigen | Deze herbegrenzing betreft de uitvoering van een compensatie-overeenkomst. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 5 aanhef en onder a OV NH2020. In verband met de reconstructie van de Postweg is er sprake van groot openbaar belang. De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang zijn beperkt en de overblijvende effecten worden gelijkwaardig gecompenseerd. | Nee | Nee |
| 077.1.2023 | Provincie Noord-Holland | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Het betreft kleine stukjes grond (<1m) die ten onrechte als NNN zijn begrensd. | Wijzigen | Het betreft het corrigeren van onjuistheden in de kaart. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 7 OV NH2020, namelijk een wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |
| 078.1.2023 | Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Het betreft kleine stukjes grond (<1m) die ten onrechte als NNN zijn begrensd en andere kennelijke onjuistheden op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het corrigeren van onjuistheden in de kaart. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 7 OV NH2020, namelijk een wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |
| 080.1.2023 | Golfbaan Spaarnwoude | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Voorstel om de golfbaan te ontgrenzen t.b.v. betere planologische inpassing van het NNN. | Wijzigen | De ontgrenzing zorgt voor een betere planologische inpassing van het NNN. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 081.1.2023 | Fort bij de Kwakel | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Fort bij de Kwakel zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de kaart. Het Fort bij De Kwakel is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 082.1.2023 | Cruquiusdijk 113, Cruquius | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is naar aanleiding van een melding van zowel de door de provincie ingehuurde onderzoeker als de eigenaren van het object Cruquiusdijk 113 in Cruquius aangegeven dat het hier niet om een provinciaal monument gaat. Archiefonderzoek heeft uitgewezen dat in 1993 reeds is beslist de monumentenstatus van het pand af te halen (besluitnr. 93-310675 d.d. 23 februari 1993). | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 083.1.2023 | Grenspaal, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 084.1.2023 | Grenspaal 2, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 085.1.2023 | Grenspaal 3, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 086.1.2023 | Grenspaal 4, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 087.1.2023 | Grenspaal 5, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 088.1.2023 | Grenspaal 6, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 089.1.2023 | Wiertdijkje, Bergen | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken, dat het provinciaal monument Wiertdijkje in de gemeente Bergen verkeerd is ingetekend op de kaart van de Omgevingsverordening; er mist een gedeelte. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 090.1.2023 | Zeehoeve, Diemen | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument kringenwetboerderij Zeehoeve, Overdiemerweg 41 te Diemen zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De kringenwetboerderij is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 091.1.2023 | Voorstelling bij Vijfhuizen, nabij Cruquiusdijk 122 | Provinciaal Monument | Beiden | De contouren van het provinciaal monument Voorstelling bij Vijfhuizen nabij het adres Cruquiusdijk 122 te Cruquius zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Voorstelling bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 093.1.2023 | Grenspaal bij Voorstelling bij Vijfhuizen, nabij Cruquiusdijk 122 | Provinciaal Monument | Begrenzen | De contouren van het provinciaal monument Voorstelling bij Vijfhuizen nabij het adres Cruquiusdijk 122 te Cruquius zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Hier betreft het een grenspaal. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Voorstelling bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 094.1.2023 | Scherfvrij onderkomen bij Voorstelling bij Vijfhuizen, nabij Cruquiusdijk 122 | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Voorstelling bij Vijfhuizen nabij het adres Cruquiusdijk 122 te Cruquius zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Voorstelling bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Hier betreft het een scherfvrij onderkomen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | | | | |
| 095.1.2023 | Insnijding in de liniewal (kruising Paxlaan/Kruisweg), Hoofddorp | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument insnijding in de liniewal (kruising Paxlaan/Kruisweg) te Hoofddorp zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op een groter terreinoppervlak waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van foto's/google maps en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. Een gedeelte van het terrein is reeds ingetekend, maar dan als onderdeel van de geniedijk. Deze intekening moet blijven bestaan. De insnijding is een apart provinciaal monument. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. | Nee | Nee |
| 096.1.2023 | Damsluis, Zwanenburg | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument damsluis nabij het adres Zwanenburgerdijk 510 te Zwanenburg, gemeente Haarlemmermeer zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Hier betreft het een damsluis. Deze zelfde | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | | | | |
| 097.1.2023 | Hevel, Vijfhuizen | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Hevel aan de ringdijk, gelegen naast het adres Cruquiusdijk 205 te Vijfhuizen is verkeerd ingetekend. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. Een gedeelte van de intekening overlapt de intekening van het Fort bij Vijfhuizen. Deze moet wel blijven bestaan. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Hevel aan de ringvaart bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 098.1.2023 | Fort, Vijfhuizen | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Fort bij Vijfhuizen zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Hier betreft het fortgracht en glacis. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De genieloods bij het Fort wordt via een aparte intekening opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het Fort bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 099.1.2023 | Genieloods, Vijfhuizen | Provinciaal Monument | Begrenzen | Het provinciaal monument Genieloods bij het Fort bij Vijfhuizen Fortwachter 2 te Vijfhuizen was voorheen niet ingetekend, maar onderdeel van een te grote intekening van het Fort zelf. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Genieloods bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 100.1.2023 | Nevenbatterij, Fort Vijfhuizen, Vijfhuizen | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument nevenbatterij bij het Fort bij Vijfhuizen, gelegen tegenover Spieringweg 613 te Vijfhuizen is als onderdeel van de Geniedijk ingetekend, terwijl het een zelfstandig monument is. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van de (onderliggende) Geniedijk moet ook in stand worden gehouden, aangezien dit ook een provinciaal monument is. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Nevenbatterij bij het Fort bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 101.1.2023 | Grenspaal O3, Kruitmagazijn, Assendelft | Provinciaal Monument | Begrenzen | De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen op het adres Zeedijk 7 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Hier betreft het een grenspaal O3. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 7 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 102.1.2023 | Grenspaal O4, Kruitmagazijn, Assendelft | Provinciaal Monument | Begrenzen | De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen op het adres Zeedijk 7 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Hier betreft het een grenspaal O4. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 7 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 103.1.2023 | Grenssloot, Kruitmagazijn, Assendelft | Provinciaal Monument | Begrenzen | De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen op het adres Zeedijk 7 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Hier betreft het een grenssloot. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 7 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 104.1.2023 | Kruitmagazijn, Assendelft | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen op het adres Zeedijk 7 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Hier betreft het kruitmagazijn. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 7 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 105.1.2023 | Wachterswoning, Kruitmagazijn, Assendelft | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen op het adres Zeedijk 7 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Hier betreft het de wachterswoning. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 7 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 106.1.2023 | Busbanen in beheer Provincie Noord-Holland | Provinciale wegen + Beperkingengebied | Begrenzen | Er is geconstateerd dat enkele busbanen op dit moment niet terugkomen in de viewer van de Omgevingsverordening. Hierdoor is voor derden niet zichtbaar dat deze busbanen in beheer en eigendom van de provincie zijn, en is het niet duidelijk voor initiatiefnemers welke beperkingen gelden voor initiatieven die raken aan deze provinciale assets. Dit is onwenselijk. | Wijzigen | Het betreft een correctie van een omissie in de viewer. Het is evident dat de nu ontbrekende fietspaden in de verordening moeten terugkomen als provinciale asset. | Nee | Nee |
| 107.1.2023 | Fietspaden in beheer Provincie Noord-Holland | Provinciale wegen + Beperkingengebied | Begrenzen | Er is geconstateerd dat een aantal fietspaden op dit moment niet terugkomen in de viewer van de Omgevingsverordening. Hierdoor is er voor derden niet zichtbaar dat deze fietspaden in beheer en eigendom van de provincie zijn. Hierdoor is niet duidelijk voor initiatiefnemers welke beperkingen gelden voor initiatieven die raken aan deze provinciale asset. Dit is onwenselijk. | Wijzigen | Het betreft een correctie van een omissie in de viewer. Het is evident dat de nu ontbrekende fietspaden in de verordening moeten terugkomen als provinciale asset. | Nee | Nee |
| 108.1.2023 | De Krijgsman, Muiden | Vaarwegbeheer - beheer gemeente, Varend ontgassen | Begrenzen | Gemeente Gooise Meren verzoekt om de vaarwegen in De Krijgsman aan te merken als vaarwegen. De gemeente ontwikkelt een nieuwe woonwijk, genaamd De Krijgsman, nabij Muiden. In de Krijgsman legt de gemeente watergangen aan, die als | Wijzigen | Het betreft een mutatie in de beheergrenzen van gemeente. Dit heeft geen consequenties voor provinciale taken of voor provinciaal beleid. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | vaarwater worden of gaan worden gebruikt. Afspraken uit het verleden verplichten de gemeente er toe de watergangen bevaarbaar te houden. Conform provinciale regels verzoekt de gemeente dat zij wordt aangesteld als vaarwegbeheerder en nautisch beheerder. | | | | |
| 109.1.2023 | Singelgracht en de Vestinggracht, Muiden | Vaarwegbeheer + Nautisch beheer AGV | Begrenzen | Waterschap AGV wil vaarwegbeheerder en nautisch beheerder zijn van:<br>• de Singelgracht tussen de Muidertrekvaart en de Vecht en;<br>• de Vestinggracht tussen de Vecht en de Naardertrekvaart. | Wijzigen | Het betreft een mutatie in de beheergrenzen van gemeente en waterschap. Dit heeft geen consequenties voor provinciale taken of voor provinciaal beleid. | Nee | Nee |

Toelichting:

022.1.2023: In de Zanderij Noord wordt 22 hectare natuur ontwikkeld. Het gebied tussen Castricum en de duinen wordt een mooi overgangsgebied dat bijdraagt aan beter watersysteem, versterking van de natuur en een goede toegankelijkheid voor recreanten.

De provincie begrenst het gebied als NNN, omdat het bijdraagt aan N2000 doelen van het Noord-Hollands Duingebied en er ontwikkeling kan plaatsvinden van (inter)nationaal bijzondere, weinig voorkomende natuurtypen die kenmerkend zijn voor Noord-Holland. Bovendien is er een goede hydrologische en ecologische verbinding mogelijk met de gemeentelijk groenstructuur en kan aansluiting gevonden worden met het NNN in de omgeving van Castricum (Schoonwatervallei). Daarnaast draagt de begrenzing als NNN bij aan klimaatadaptatie en het verminderen van stikstofuitstoot in de duinen. In de bijgevoegde ecologische onderbouwing vindt u een uitgebreide toelichting op de nut en noodzaak van de NNN-begrenzing in de Zanderij Noord.

Het streven is de benodigde gronden minnelijk te verwerven. Daarvoor is een vereveningssystematiek ontwikkeld, die een surplus biedt op de marktconforme grondprijs, die de provincie kan bieden. Door in het plangebied twee woningen mogelijk te maken en de opbrengst van de verkoop van deze gronden te verevenen tussen de grondeigenaren die met de verevening meedoen, ontstaat een financieel voordelige situatie. Waar deze twee woningen komen is nog niet bekend, maar deze zullen op een plaats komen die aansluit bij bestaande bebouwing of lijnelementen. Daarnaast wordt rekening gehouden met de gevolgen op het inrichtingsplan en het watersysteem.

Categorie B:

Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de werkingsgebieden niet door te voeren in de OV NH2020 en de OV NH2022 naar aanleiding van de terinzagelegging. Het betreft:

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijziging snummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| 020.1.2023 | Haarlemmermeer | NNN | Begrenzen | Recreatie om de stad (RODS) gebieden zijn aangekocht en ingericht door Staatsbosbeheer zonder beheergeld. Staatsbosbeheer zou graag beheergeld ontvangen voor deze gebieden. Daarvoor moeten ze worden opgenomen in het NNN. | Niet wijzigen | Deze percelen zijn van belang voor de natuurverbinding. De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |

Toelichting:

020.1.2023: De voorgestelde begrenzing in de Haarlemmermeer stellen wij uit, mede naar aanleiding van een zienswijze op verzoek van eigenaar, toekomstig beheerder en gemeente. Dit gebied wordt in deze ronde dus niet begrensd als NNN.

Categorie C:

Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de werkingsgebieden in gewijzigde vorm door te voeren in de OV NH2020 en de OV NH2022 naar aanleiding van de terinzagelegging. Het betreft:

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijziging snummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| 027.1.2023 | Provincie Noord-Holland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Het juist op de kaart zetten van percelen waarvoor subsidie is aangevraagd. | Deels wijzigen | Deze begrenzing betreft het corrigeren van onjuistheden op de kaart. De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 7 OV NH2020 wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 030.1.2023 | Texel | NNN | Ontgrenzen | In een zienswijze op het Natuurbeheerplan 2020 is verzocht tot deze ontgrenzing. Er wordt gesteld dat dijken geen bestemming natuur zouden moeten hebben. | Deels wijzigen | Dit perceel is niet van belang voor het nabijgelegen Natura2000-gebied en gelet op se ligging en het oppervlak is het niet van belang voor trekvogels. Toch zien wij dit perceel als belangrijk voor het NNN, want:<br>- Het overgangsgebied van duin naar polder, de duinzoom, heeft grote kansen voor natuurontwikkeling (kwelwater) en is nationaal belangrijke natuur en karakteristiek voor Noord-Holland.<br>- De duinzoom kan, dienend als buffer, bijdragen aan de robuustheid van het NNN en de samenhang tussen het duin en het achterland. | Nee | Nee |
| 039.1.2023 | Gooi | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN<br>Begrenzen: BPL en<br>Begrenzen: NNN en ontgrenzen: BPL | Dit verzoek tot ontgrenzing betreft natuurcompensatie voor de A27. | Wijzigen | Dit betreft de uitvoering van een compensatie-overeenkomst met Rijkswaterstaat. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 5 aanhef en onder a OV NH2020. In verband met de aanleg van de A27 is er sprake van groot openbaar belang. De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang zijn beperkt en de overblijvende effecten, worden gelijkwaardig gecompenseerd. | Nee | Nee |
| 072.1.2023 | Oostelijke Vechtplassen | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | De begrenzing is onderdeel van het gebiedsproces Horstermeerpolder Noord. | Deels wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van een ruil binnen het gebiedsproces Horstermeerpolder om te komen tot de realisatie van de restantopgave NNN binnen het gebied. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 076.1.2023 | Texel | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL en Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Verzoek tot herbegrenzing n.a.v. overeenkomst tot herbegrenzing op Texel. | Deels wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van gebiedsprocessen en een grotere overeenkomst tot herbegrenzing op Texel (n.a.v. een voorstel van een werkgroep met de provincie en externe partijen met als doel te komen tot realisatie van het restant NNN op Texel). De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |

Toelichting:

027.1.2023: Het voornemen tot begrenzing wordt voor één perceel ingetrokken, omdat nog geen overleg met de eigenaar heeft plaatsgevonden.

030.1.2023: Een perceel met een woonbestemming wordt uit het NNN gehaald.

039.1.2023: Een deel van de gronden bij de A27 werden al in het ontwerpbesluit begrensd als NNN. In het definitieve besluit worden alle beoogde gronden die deel uitmaken van de uitvoering van de natuurcompensatie overeenkomst met RWS begrensd als NNN, zodat het NNN niet kleiner wordt.

072.1.2023: Op verzoek van Natuurmonumenten begrenzen wij hun percelen nu nog niet als NNN.

076.1.2023: Op de locatie Hoge Berg is per abuis een aantal percelen te veel begrensd in het ontwerpbesluit, die geen onderdeel uitmaken van de herbegrenzingsdeal op Texel. Deze worden naar aanleiding van de zienswijzen uit het NNN gehaald.

Categorie D:

Wij besluiten de volgende wijzigingen in de werkingsgebieden ambtelijk door te voeren in de OV NH2020 en de OV NH2022:

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijziging snummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| 110.1.2023 | Provincie Noord-Holland | NNN, natuurverbindingen, BPL | Begrenzen: NNN, natuurverbindingen Ontgrenzen: BPL | Het juist op de kaart zetten van de natuurbruggen Zandpoort, Zanderij Crailoo en Ecoduct Laarderhoogt. | Wijzigen | De natuurbruggen waren voorheen reeds opgenomen als NNN. Bij de overgang van de PRV naar de Omgevingsverordening zijn deze per ongeluk niet overgenomen. Dit herstellen we nu door de ecoducten weer te begrenzen als NNN. Het gaat om Natuurbrug Zandpoort, Natuurbrug Zanderij Crailoo en Ecoduct Laarderhoogt. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. Natuurbrug Zandpoort wordt gekoppeld aan de WKW Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Natuurbrug Zanderij Crailoo wordt gekoppeld aan de WKW Spanderswoud en Corversbosch. Ecoduct Laarderhoogt wordt gekoppeld aan de WKW Gooi Noord. | Ja | Nee |
| 111.1.2023 | Provincie Noord-Holland | NNN | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Verschillende initiatiefnemers hebben een Kwaliteitsimpuls natuur en landschap (SKNL) subsidie aanvraag gedaan om hun gronden als NNN in te richten. | Wijzigen | De SKNL-initiatieven zijn al opgenomen in het concept Natuurbeheerplan 2024 en via die weg ter visie gelegd. Het gaat hier om de inrichting van gronden als NNN. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 112.1.2023 | Provincie Noord-Holland | NNN | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Correctie van 'gaten' in het NNN in het duingebied. | Wijzigen | Gaten in het NNN waar voorheen bebouwing stond, worden nu alsnog begrensd als NNN. Deze begrenzing betreft het corrigeren van onjuistheden op de kaart. De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 7 OV NH2020 wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |
| 113.1.2023 | Provincie Noord-Holland | NNN | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Het betreft correcties in de duingebieden. | Wijzigen | In de duinen waren niet alle gronden aaneengesloten begrensd als NNN, die wel in beheer en of eigendom van PWN en/of in eigendom bij de provincie zijn. De onlogische gaten worden waar mogelijk nu alsnog begrensd als NNN. Deze begrenzing betreft het corrigeren van onjuistheden op de kaart. De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 7 OV NH2020 wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |

Categorie E:

Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de bijlagen door te voeren in de OV NH2020 en/of de OV NH2022. Het betreft:

| | |
|---|---|
| Wijziging bij | Omgevingsverordening NH2022 |
| Bijlage | Voorbereidingsbesluit |
| Huidige tekst | **Artikel IV Voorbeschermingsregels provinciale monumenten**<br>1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op provinciale monumenten wordt aan het in artikel I genoemde hoofdstuk een afdeling toegevoegd, luidende:<br><br>***Afdeling X.3 Provinciale monument***<br>***Artikel x1 verboden activiteiten***<br>*Op de locatie 'voorbeschermd provinciaal monument' is het verboden:*<br>*a. het daar aanwezige monument, zoals omschreven in de bijlage, te beschadigen of te vernielen; of*<br>*b. aan het daar aanwezige monument, zoals omschreven in de bijlage, onderhoud te onthouden dat voor de instandhouding daarvan noodzakelijk is.*<br><br>***Artikel x2 Omgevingsvergunningplichtige activiteiten***<br>*Op de locatie 'voorbeschermd provinciaal monument' is het verboden zonder omgevingsvergunning het daar aanwezige monument, zoals omschreven in de bijlage, te slopen, te verstoren, te verplaatsen of te wijzigen, of te herstellen of te gebruiken waardoor het wordt ontsierd of in gevaar gebracht.* |
| Wijzigingsvoorstel | De in artikel x1 en x2 genoemde bijlage toe te voegen aan het voorbereidingsbesluit.<br><br>De bijlage is het provinciaal erfgoedregister dat te bereiken is via https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Cultuur_en_Erfgoed/Monumenten_en_herbestemming/Publicaties/Provinciaal_Erfgoedregister.pdf |
| Besluit GS | De wijzigingen door te voeren. Het gaat om het toevoegen van een al vastgestelde bijlage. |
| Consultatie PS | Nee. |

| | |
|---|---|
| Wijziging bij | Omgevingsverordening NH2020 en Omgevingsverordening NH2022 |
| Bijlage | Bijlage 5 Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen provincie Noord-Holland (bij Omgevingsverordening NH2020)<br>Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen (bij Omgevingsverordening NH2022) |
| Huidige tekst | WKW Waalenburg (T7), zie https://geoapps.noord-holland.nl/app/nnn_bpl/docs/nnn/1%20Texel-%20T7%20Waalenburg.pdf<br><br>WKW Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder (N5), zie https://geoapps.noord-holland.nl/app/nnn_bpl/docs/nnn/4%20Noord%20Kennemerland-N5%20Waterberging%20Over%20't%20Hek%20en%20Zuurvenspolder.pdf |

| | |
|---|---|
| Wijzigingsvoorstel | WKW Texel Waalenburg (T7)<br><br>1. Het NNN oppervlak te wijzigen van “512” naar “ca 500”.<br>2. Onder Landschapsecologische karakteristiek na “Kenmerkend voor het dijkje is de opgaande beplanting langs de dijk en een aantal wielen, die ontstaan zijn als gevolg van dijkdoorbraken.” de zin “Grenzend aan deze dijk liggen een aantal percelen die worden verschraald tot soortenrijke graslanden.” toe te voegen.<br>3. Onder Landschapsecologische karakteristiek de zin “Waalenburgerdijk met opgaande begroeiing en wielen.” te wijzigen in “Waalenburgerdijk met opgaande begroeiing, wielen en soortenrijke graslanden.”<br>4. Onder natuurwaarden de kop “Kernkwaliteit: Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing en wielen” te wijzigen in “Kernkwaliteit: Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing, en wielen en soortenrijke graslanden”<br>5. Onder natuurwaarden na “De open gedeelten op de dijk en naast de wielen worden beheerd als N12.01 Bloemdijk of N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland.” De zin “Aan de dijk grenzen een aantal percelen waarop soortenrijke graslanden worden ontwikkeld (N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland).” toe te voegen.<br>6. Onder natuurwaarden na “De opgaande beplanting heeft vooral een landschappelijke betekenis en is ecologisch minder van belang.” de zin “Door verschraling worden in de graslanden soortenrijke vegetaties ontwikkeld.” toe te voegen.<br>7. In de tabel het kopje “Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing en wielen” te wijzigen in “Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing, en wielen en soortenrijke graslanden”.<br><br>WKW Noord-Kennemerland, Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder (N5)<br><br>8. Het NNN oppervlak te wijzigen van “46 hectare” naar “ca 50 hectare”.<br>9. Aan de lijst ‘Eigendom/beheer’ toe te voegen: “Landschap Noord-Holland”.<br>10. Onder Oppervlakte en samenhang NNN “Zuurvenspolder (circa 22 ha.)” te wijzigen in “Zuurvenspolder (circa 25 ha.)”.<br>11. Onder Landschapsecologische karakteristiek, onder het kopje kernkwaliteiten, de zin te wijzigen in “Op basis van het voorgaande wordt in Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder de volgende ecologische kernkwaliteiten onderscheiden, die de basis vormt voor het behoud van biodiversiteit die (inter)nationaal en/of regionaal van belang is: - Open landschap met extensieve graslanden voor weidevogels (Over ’t Hek) - Kwelgevoed open landschap met extensieve graslanden (Zuurvendpolder)”.<br>12. Onder Natuurwaarden, onder het kopje actuele natuurwaarden, de zin “In de Zuurvenpolder zijn geen extensieve graslanden aanwezig, al is het gebied verder zeer vergelijkbaar met Over ’t Hek.” te verwijderen.<br>13. Onder Natuurwaarden, onder het kopje potentiële natuurwaarden, de woorden “In beide gebieden” te vervangen door “In de waterberging Over ’t Hek”.<br>14. De volgende alinea toe te voegen aan Natuurwaarden:<br><br>*“Kernkwaliteit: Kwelgevoed open landschap met extensieve graslanden*<br><br>***Actuele natuurwaarden***<br><br>De zuurvenspolder wordt gekenmerkt door een waterberging waarin ruige soortenrijke graslanden voorkomen. Daarnaast is er extnesief grasland aanwezig dat is aangewezen als beheertype **N10.02 vochtig hooiland.** De invloeden van zowel nutriëntrijk polderwater als kalkhoudend kwelwater zijn zichtbaar in de vegetatie van de sloten en graslanden. Een netwerk aan wandelpaden ligt over de kaden in het gebied. Weidevogels komen hier niet tot broeden. Wel komt de rugstreeppad hier voor.<br><br>***Potentiële natuurwaarden***<br><br>De Zuurvenspolder heeft door de aanwezigheid van kwel, de grote variatie aan bodem- en watertypen en de verschillen in hoogteligging veel potentie voor |

| | |
|---|---|
| | natuurontwikkeling. Het belangrijkste onderdeel van de inrichting bij natuurontwikkeling betreft de waterhuishouding en het verlagen van de voedselrijkdom van de bodem. Er zijn kansen voor N10.02 vochtig hooiland (op de overgangen van hoge naar lage delen; dotterbloemhooiland met invloed van kwel), N12.03 zilt en overstromingsgrasland (in de lagere delen met rijkere bodems; zilverschoongrasland), N05.03 Veenmoeras (in de laagste delen, bij de Molensloot; rietland en ruigte) en bijbehorende sloten en wateren met grote diversiteit aan water en oevergebonden flora en fauna." |
| Besluit GS | De wijzigingen door te voeren. |
| Consultatie PS | Nee. |

| | |
|---|---|
| Wijziging bij | Omgevingsverordening NH2022 |
| Bijlage | Bijlage 5 Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen provincie Noord-Holland (bij Omgevingsverordening NH2020)<br>Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen (bij Omgevingsverordening NH2022) |
| Huidige tekst | Zie https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=d40b74358f2b49f383113ea8d74362b5 |
| Wijzigingsvoorstel | In de beschrijvingen van de Wezenlijke Kenmerken en waarden (WKW's) staat het exacte aantal hectares per gebied benoemd. Deze informatie veroudert snel, terwijl de WKW's juist als basis voor een NNN-gebied dienen. Omdat vanuit ecologisch oogpunt een indicatie van de omvang wel van belang is, worden de hectares afgerond, en wordt ervoor 'circa' toegevoegd. Tot 100 hectare wordt er naar tientallen afgerond, vanaf 100 hectare wordt er naar 50-tallen afgerond. Onder de tien worden de hectares tot hele hectares afgerond. Omdat het aantal hectares in de WKW's in eerdere wijzigingsrondes niet is aangepast, verschillen sommige nieuwe getallen aanzienlijk van de aantallen die in de WKW's staan vermeld. Dat komt niet door de afronding, maar door de som van aanpassingen uit de eerdere wijzigingsrondes. Daarnaast is er in zes gevallen een fout in het genoemde aantal hectares in de WKW's ontdekt. Het gaat om de hectares in T3 Zuidelijke duinen Texel, T6 De Hors en de Razende Bol, L15 Zeevang en Kwadijkervlot, N3 Schoorlse Duinen, N4 Noordhollands Duinreservaat en N25 Hondsbossche Duinen. Deze fouten worden met de nieuwe cijfers hersteld. |

| NNN-gebied | Oud | Nieuw |
|---|---|---|
| T1 De Hoge Berg | 260 | 200 |
| T2 Noordelijke duinen Texel | 1745 | 1750 |
| T3 Zuidelijke duinen Texel | 1893 | 2300 |
| T4 Polderlandschap Texel | 324 | 350 |
| T5 Natuurgebieden Waddenkust | 387 | 400 |
| T6 De Hors en de Razende Bol | 1396 | 1000 |
| T7 Waalenburg | 512 | 550 |
| | | |
| K1 Huisduinerpolder | 38 | 40 |
| K2 Grafelijkheidsduinen | 229 | 250 |
| K3 Het Nollenlandschap | 32 | 30 |
| K4 Noordduinen, Mariëndal & Botgat | 417 | 400 |
| K5 Uitlandse Polder en Zandpolder | 226 | 200 |
| K6 De Nollen | 47 | 60 |
| K7 Zwanenwater en Pettemerduinen | 696 | 700 |
| K8 Wildrijk en Ananas | 29 | 30 |
| K9 Wielen Westfriese Omringdijk Eenigenburg | 15 | 20 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | K10 Balgzand | 101 | 100 |
| | K11 Amstelmeer en omgeving | 685 | 700 |
| | K12 Wieringen | 310 | 300 |
| | K13 Robbenoord | 699 | 700 |
| | K14 Lage Oude Veer | 162 | 150 |
| | K15 Eendenkooien | 115 | 100 |
| | K16 Stapstenen Waardkanaal | 25 | 30 |
| | K17 Schagerwad en reservaten rond Kolhorn | 220 | 200 |
| | K18 Oeverlanden Kanaal Alkmaar Omval | 32 | 30 |
| | K19 Waterbergingsgebieden langs Ringvaart Dirkshorn | 18 | 20 |
| | K20 Boomerwaal | 37 | 40 |
| | | | 0 |
| | W1 Weel- en Braakpolder, Kolk van Dussen en omgeving | 168 | 150 |
| | W2 Twisk-Oostermare en omgeving | 55 | 60 |
| | W3 Grote en Kleine Vliet en polder het Lichtewater | 105 | 100 |
| | W4 Boxwei Egboetswater en eendenkooi Wervershoof | 52 | 50 |
| | W5 Koopmanspolder en Onderdijk | 25,2 | 30 |
| | W6 De Weelen en Streekbos | 321 | 300 |
| | W7 De Ven | 43 | 40 |
| | W8 De Weel, de Weijdemeer en graslandreservaten de Gouw | 395 | 400 |
| | W9 Rustenburg en Hensbroek | 20 | 20 |
| | W10 Uiterdijk en de Hulk | 95 | 100 |
| | W11 Putten van Oosterleek en Kleiput De Nek | 122 | 100 |
| | | | |
| | N1 Abtskolk, Harger- en Pettemerpolder | 448 | 450 |
| | N2 Catrijpmoor | 91 | 100 |
| | N3 Schoorlse Duinen | 2327 | 1750 |
| | N4 Noordhollands Duinreservaat | 4664 | 5300 |
| | N5 Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder | 46 | 50 |
| | N6 Kleimeer en Geestmerambacht | 247 | 250 |
| | N7 Damlander- en Philisteinse Polder | 105 | 100 |
| | N8 Bergermeerpolder en Loterijlanden | 175 | 200 |
| | N9 Oosterdel | 85 | 100 |
| | N10 Oeverlanden Kanaal Alkmaar Omval-Kolhorn Zuid | 10 | 10 |
| | N11 Waarderhout | 62 | 60 |
| | N12 Polder Egmond aan den Hoef | 8 | 10 |
| | N13 Ter Coulster, Nijenburg & Heilooër Bos | 355 | 350 |
| | N14 Limmerpolder | 287 | 300 |
| | N15 Duinrand Bakkum | 70 | 80 |
| | N16 Castricummerpolder en eendenkooi Uitgeest | 138 | 150 |
| | N17 Marquette en het Krengenbos | 151 | 150 |
| | N18 Duinen bij Wijk aan Zee | 124 | 100 |
| | N19 Westerhout en de Lunetten bij Beverwijk | 62 | 60 |
| | N24 Rietlanden Westbeverkoog, Oterleek en Molendijk | 61 | 70 |
| | N25 Hondsbossche Duinen | 186 | 90 |
| | | | |
| | L1 Hempolder en Klaas Hoorn- en Kijfpolder | 108 | 100 |
| | L2 Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Zwaansmeer en Dorregeesterpolder | 695 | 700 |
| | L3 Westwouderpolder | 205 | 200 |
| | L4 Crommenije | 48 | 50 |
| | L5 Krommenieër-Woudpolder | 171 | 150 |
| | L6 Omgeving Markervaart | 27 | 30 |
| | L7 Waterlinie Beverwijk | 40 | 40 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | L8 Noorderham en Zuiderham | 35 | 40 |
| | L9 Weijenbus, Vroonmeer en Fort Krommeniedijk | 174 | 150 |
| | L10 Driehoek van Assum | 38 | 40 |
| | L11 Eilandspolder | 1261 | 1250 |
| | L12 Polder Mijzen | 326 | 350 |
| | L13 Oeverlanden Beemsterringvaart | 10 | 10 |
| | L14 Kogen bij Schardam | 127 | 150 |
| | L15 Zeevang en Kwadijkervlot | 1862 | 450 |
| | L16 Waterling, Het Schot en oeverlanden Beemsterringvaart | 19 | 20 |
| | L17 Wormer- en Jisperveld | 1455 | 1500 |
| | L18 Polder Westzaan, Noorderveen en Zuiderpolder | 993 | 1000 |
| | L19 De Engewormer en de Wijde Wormer | 201 | 200 |
| | L20 Kalverpolder | 101 | 100 |
| | L21 Jagersveld | 109 | 100 |
| | L22 Oostzanerveld | 503 | 500 |
| | L23 Twiske | 618 | 600 |
| | L24 Ilperveld en Varkensland | 1515 | 1500 |
| | L26 Purmerbos | 244 | 250 |
| | L27 Ringvaart van de Wijde Wormer en oeverlanden | 34 | 30 |
| | L28 Groengebied Purmerland | 51 | 50 |
| | L29 Polder Katwoude | 35 | 40 |
| | L30 Hemmeland | 37 | 40 |
| | L31 Waterland oost | 1248 | 1250 |
| | L33 Koksloot en oeverland | 3 | 3 |
| | - | | |
| | Z1 Nationaal Park Zuid-Kennemerland | 3556 | 3550 |
| | Z2 Amsterdamse Waterleiding Duinen | 2502 | 2500 |
| | Z3 Landgoederen bij Driehuis en Santpoort | 168 | 150 |
| | Z4 Landgoederen bij Haarlem | 157 | 150 |
| | Z5 Landgoederen bij Heemstede en Bennebroek | 443 | 450 |
| | Z6 Oosterbroek & Buitenhuizen | 494 | 400 |
| | Z7 Heksloot, Westbroekplas en omgeving | 143 | 150 |
| | Z8 Houtrakpolder en omgeving | 529 | 500 |
| | Z9 Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede | 223 | 200 |
| | Z10 Dijkland | 649 | 650 |
| | Z11 Eendenkooi Vijfhuizen | 36 | 40 |
| | Z12 Haarlemmermeersebos en Groene Weelde | 200 | 200 |
| | Z13 Haarlemmermeer | 225 | 250 |
| | Z14 Amsterdam west | 132 | 150 |
| | Z15 Amsterdamse Bos, Nieuwe Meer en Amstelveense Poel | 872 | 850 |
| | - | | |
| | A1 Westeinderplassen, Molenpoel en Schinkelbos | 1232 | 1250 |
| | A2 Kalslagerpolder | 44 | 5 |
| | A3 Zijdelmeer en Uithoornse Polder | 50 | 50 |
| | A4 Bovenkerkerpolder | 113 | 100 |
| | A5 Middelpolder | 187 | 200 |
| | A6 Polder de Rondehoep, Holendrechter Bullewijkerpolder | 222 | 250 |
| | A7 Ouderkerkerplas en Nieuwe Bullewijk | 129 | 150 |
| | A8 Gaasperplas, Gaasperzoom en De Hoge Dijk | 356 | 350 |
| | A9 Diemerpolder en Diemerbos | 337 | 400 |
| | A10 Diemervijfhoek, De Drost, Warenar, Hooft en De Schelp | 149 | 150 |
| | A11 Vecht en oeverlanden | 36 | 40 |
| | A12 Naardermeer en Zuidpolder beoosten Muiden | 1220 | 1200 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | A13 Oostelijke Vechtplassen | 4823 | 4800 |
| | A14 Laegieskamp, Gijzenveen en Cruysbergen | 88 | 90 |
| | A15 's-Gravenlandse landgoederen | 418 | 450 |
| | A16 Spanderswoud en Corversbosch | 511 | 500 |
| | A17 Gooi Noord | 1176 | 1200 |
| | A18 Gooi Midden en Zuid | 2210 | 2200 |
| | A19 De Kampen, Huizerhoef en De Dode Hond | 205 | 200 |
| | A20 Bossen Muiderberg | 48 | 50 |
| | A22 Oeverlanden Holendrecht en Bullewijk | 5 | 5 |
| Besluit GS | De wijzigingen door te voeren. | | |
| Consultatie PS | Nee | | |

| | |
|---|---|
| Wijziging bij | Omgevingsverordening NH2022 |
| Bijlage | Bijlage 5 Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen provincie Noord-Holland (bij Omgevingsverordening NH2020)<br>Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen (bij Omgevingsverordening NH2022) |
| Huidige tekst | Zie https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=d40b74358f2b49f383113ea8d74362b5 |
| Wijzigingsvoorstel | De kaarten met de ligging en exacte grenzen van het NNN-gebied te verwijderen uit de WKW beschrijvingen. In de WKW's worden kaartjes opgenomen met de indicatieve ligging van het gebied, en de namen waar in de tekst naar verwezen wordt, zodat het geheel beter leesbaar en begrijpelijk wordt. De actuele en exacte begrenzing van de NNN deelgebieden is, samen met de beschrijving van de WKW's, beschikbaar in de volgende viewer: https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=d40b74358f2b49f383113ea8d74362b5 |
| Besluit GS | De wijzigingen door te voeren. |
| Consultatie PS | Nee |

# 3 Lijst met zienswijzen

| ZW | Indiener |
|---|---|
| ZW-0001 | [redacted] |
| ZW-0002 | [redacted] |
| ZW-0003 | [redacted] |
| ZW-0004 | Gemeente Waterland |
| ZW-0005 | Maatschap R. Nielen |
| ZW-0006 | [redacted] |
| ZW-0007 | [redacted] |
| ZW-0008 | [redacted] |
| ZW-0009 | Brolan B.V. |
| ZW-0010 | [redacted] |
| ZW-0011 | [redacted] |
| ZW-0012 | [redacted] |
| ZW-0013 | Recreatie Noord-Holland |
| ZW-0014 | [redacted] |
| ZW-0015 | [redacted] |
| ZW-0016 | [redacted] |
| ZW-0017 | [redacted] |
| ZW-0018 | Vereniging van Eigenaren Recreatieverblijven Kostverlorenpark (VERK) |
| ZW-0019 | [redacted] |
| ZW-0020 | [redacted] |
| ZW-0021 | K. Lust en Zn. vof |
| ZW-0022 | [redacted] |
| ZW-0023 | [redacted] |
| ZW-0024 | [redacted] |
| ZW-0025 | Lexquis |
| ZW-0026 | [redacted] |
| ZW-0027 | [redacted] |
| ZW-0028 | [redacted] |
| ZW-0029 | [redacted] |

| | |
|---|---|
| ZW-0030 | Recreatie Noord-Holland |
| ZW-0031 | Natuurmonumenten |
| ZW-0032 | [redacted] |
| ZW-0033 | [redacted] |
| ZW-0034 | Stichting Bescherm de natuur in het Geestmerambacht |
| ZW-0035 | [redacted] |
| ZW-0036 | [redacted] |
| ZW-0037 | R.C.P. Res Beheer BV |
| ZW-0038 | Nationale Politie |
| ZW-0039 | [redacted] |
| ZW-0040 | Gemeente Bloemendaal |
| ZW-0041 | [redacted] |
| ZW-0042 | Gemeenten Schagen en Hollands Kroon |
| ZW-0043 | [redacted] |
| ZW-0044 | [redacted] |
| ZW-0045 | [redacted] |
| ZW-0046 | [redacted] |
| ZW-0047 | Gemeente Haarlemmermeer |

# 4 Beantwoording per zienswijze

| |
|---|
| ZW-0001 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>ik zie op het kaartje dat een deel van mijn erf is opgenomen in het natuurnetwerk. Zie bijgaande foto, rode vlak is voormalige paardenbak, dat is akkoord, echter de groene vakken zijn mijn erf, kan u toelichten wat dit betekend ?? Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet. |
| Reactie op zienswijze<br>De vraag gaat over besluit nr. 065.1.2023. Hier lijkt sprake te zijn van enige verwarring veroorzaakt door de verschillende legenda-eenheden in de viewer. Het stuk grond in eigendom van de provincie dat wordt verkocht met kwalitatieve verplichting, waar voorheen de paardenbak was, wordt toegevoegd aan het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het betreft een klein oppervlak aansluitend aan het NNN. Door begrenzing borgen wij de eenheid van het beheer. Andere delen van het erf zijn uit het NNN gehaald (betreft besluit nr. 079.1.2023; technische correctie). Omdat het perceel in een gebied van bijzondere landschappelijke waarde ligt, worden deze delen van het erf bij ontgrenzing van het NNN begrensd als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). In de viewer ziet u ze daarom als groene vlakken als in de legenda BPL aangevinkt staat. Zie voor meer informatie over het Bijzonder Provinciaal Landschap onze website https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Bijzonder_Provinciaal_Landschap. |
| |
| ZW-0002 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>nummer 076.1.2023<br>Refererend aan uw schrijven van 21 juni 2022 en 24 februari 2023, dienen we deze zienswijze in over de onduidelijkheid van het voorgenomen besluit over de voorgestelde grensaanpassing Natuurnetwerk Nederland (NNN) van de percelen TEL00A 5245 en 6110. In uw brief van 21 juni 2022 geeft u aan; "Mede omdat uw perceel een huiskavel betreft met een woonbestemming, is ons voornemen daarom om uw perceel uit de huidige begrenzing van het NNN te halen", terwijl u nu in uw brief van 24 februari 2023 stelt dat u op 21 februari 2023 een besluit genomen heeft over de voorgestelde grensaanpassingen van het NNN voor de percelen TEL00A 5245 en 6110. Maar onduidelijk in uw schrijven van 24 februari 2023 is, of de voorgestelde grensaanpassingen van het NNN, leiden tot het uit de begrenzing halen van de percelen TEL00A 5245 en 6110 of juist tot het opnemen van de percelen in de begrenzing, daar in de legenda "van de NH NNN voortgang en adres zoeker" de kleur rood staat voor "NNN aangewezen, niet ingericht". Om meer duidelijkheid te verkrijgen, of uw voorgenomen besluit, een opvolging betreft van het gestelde in uw brief van 21 juni 2022, |

| |
|---|
| of dat uw brief van 24 februari 2023 op zichzelf staat en juist een NNN begrenzing betreft, dienen we deze zienswijze in. Vooralsnog gaan we ervan uit dat er sprake is, van een ontgrenzing van de percelen TEL00A 5245 en 6110 uit de NNN begrenzing van Texel! Onze zienswijze in overweging nemende en gelet op de bepalingen in het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied Texel", verzoeken wij u om meer duidelijkheid te verschaffen over uw voorgenomen besluit van 21 februari 2023. |
| Reactie op zienswijze<br>Het besluit van 21 februari 2023 betreft een opvolging van onze brief van 21 juni 2022. Het betreft de ontgrenzing van de percelen TEL00A 5245 en 6110 uit het Natuurnetwerk Nederland (NNN). |
| |
| ZW-0003 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>De belangen van cliënt zien op verzoeknummer: 022.1.2023, locatie: Noord-Kennemerland (Zanderij Noord, Castricum). Cliënt heeft diverse percelen in eigendom waar het ontwerp op ziet. De kadastrale aanduidingen hiervan zijn als volgende: CTC 00: B 10539, B 10538, B 7074, D 1188, D 1187, D 1174.<br>Als motivering van het wijzigen van de NNN-begrenzing is als volgende gemotiveerd: “De provincie wil de gemeente ondersteunen in haar plannen om de Zanderij te ontwikkelen als natuurgebied en is bereid om – op verzoek van de gemeente - de Zanderij te begrenzen als NNN. Gelet op de ligging van de gronden in de Zanderij (binnenduinrand en grenzend aan de duinen) is begrenzing als NNN wenselijk: 1. Begrenzing draagt bij aan realisatie N2000-doelen in het Noordholands duinreservaat; 2. Herstel van gradiënten in de duinzoom zorgt in potentie voor de ontwikkeling van (inter)nationaal bijzondere, weinig voorkomende natuurtypen; 3. De bijzondere abiotische omstandigheden in de duinzoom met kwel en regenwater en weinig invloed van voedselrijk oppervlaktewater maken bijzondere natuur mogelijk. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden.”<br><br>Bezwaren tegen (ontwerp)bestemmingsplan<br>Cliënt heeft net als vele andere belanghebbende inhoudelijk bezwaren tegen het in procedure zijnde bestemmingsplan ‘Zanderij Noord’ waarmee het verzoek van de gemeente direct samenhangt. Deze zijn weergegeven in de zienswijze die tegen het bestemmingsplan is ingediend. De zienswijze is bijgevoegd (productie 1) en cliënt verwijst daar naar ten aanzien van de inhoudelijke bezwaren van het aanwijzen van de gronden als NNN gebied. Naar oordeel van cliënt geeft dit voldoende grondslag om af te zien van de aanwijzing.<br><br>Ontbreken (ecologische) motivering<br>In aanvulling op het voorgaande is de motivering die aan de voorgenomen wijziging van het NNNgebied ten grondslag wordt gelegd zeer summier gemotiveerd en niet onderbouwd met ecologische rapporten.<br>- Er is niet aangetoond dat deze begrenzing bijdraagt aan de realisatie van Natura-2000 doelen in het Noord-Hollands duinreservaat. |

- Er is niet aangetoond dat met deze aanwijzing potentieel wordt gezorgd voor de ontwikkeling van (inter)nationaal bijzondere, weinig voorkomende natuurtypen.
- Er wordt zeer algemeen gesteld dat de bijzondere abiotische omstandigheden in de duinzoom met kwel en regenwater en weinig invloed van voedselrijk oppervlaktewater bijzondere natuur mogelijk maken. Maar er wordt niet onderbouwd of die natuur naar redelijke verwachting zal gaan ontstaan en in hoeverre de aanwijzing van de gronden van cliënt daaraan een bijdrage zou leveren.

Oftewel de noodzakelijke onderbouwing waarom deze wijziging van het NNN-gebied noodzakelijk of zelfs nuttig is, ontbreekt geheel. Dat is onaanvaardbaar, aangezien daarmee niet is aangetoond dat is voldaan aan de eis uit de verordening, zijnde dat de wijziging is ten behoeve van de verbetering van de samenhang of een betere ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk Nederland (art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020).
De voorgenomen wijziging komt hierdoor in strijd met de verordening en daarbij met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel.

Conclusie
Cliënt wordt door de wijziging van het NNN-gebied ernstig aangetast in zijn belangen (zie productie 1), terwijl de ecologische voordelen geenszins zijn aangetoond. Dit maakt dat er naar oordeel van cliënt afgezien moet worden van de aanwijzing van zijn gronden.

Verzoeken
- Cliënt verzoekt primair zijn gronden niet aan te wijzen als onderdeel van het NNN

Reactie op zienswijze
Uw bezwaren tegen het ontwerp bestemmingsplan worden behandeld in de gemeentelijke bestemmingsplanprocedure. De ecologische uitleg van de aanwijzing van de Zanderij Noord als NNN-gebied, vindt u in de bijlagen bij deze Nota van beantwoording. Hierin staat omschreven waarom de aanwijzing van dit gebied als NNN nuttig en noodzakelijk is.

ZW-0004

Gemeente Waterland

Zienswijze
Nummer 006.1.2023
Er is u verzocht om de werkingsgebieden MRA Landelijk gebied (MRA-LG) en Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) te wijzigen ter plaatse van de locatie Drs. J. van Disweg te Broek in Waterland (zie bijlage 1). In het ontwerp wordt het verzoek tot ontgrenzing met nummer 006.1.2023 door u afgewezen.
U motiveert uw voorgenomen besluit vanuit de zeer algemene beschrijving van het BPL Waterland^ en stelt dat ter plaatse specifiek de kernkwaliteit 'openheid' geldt omdat het perceel onlosmakelijk verbonden is met het open poldergebied.

Wij zijn het niet eens met uw motivering, wij ondersteunen het verzoek 006.1.2023 en wij verzoeken een heroverweging van uw voorgenomen besluit. Hieronder motiveren wij ons verzoek.

Motivering
Het betreffende perceel maakt geen deel uit van en is niet onlosmakelijk verbonden met het open poldergebied dat aan de noordzijde van Drs. J. van Disweg ligt. Het perceel ligt duidelijk los van het open poldergebied, want sinds jaar en dag is de 'noordzijde' van de Drs. J. van Disweg de -ook provinciaal planologische- grens tussen de kern Broek in Waterland en het open poldergebied.
De gevraagde ontgrenzing van het perceel tast de openheid van het BPL niet aan. Het perceel ligt ten zuiden van het open poldergebied, het ligt binnen de ring van de Drs. J. van Disweg, binnen de bebouwde kom van Broek in Waterland, buiten het beschermd gezicht en wordt aan drie zijden omsloten door stedelijk gebied en stedelijke functies. Van een open doorzicht vanaf de weg in zuidelijke richting (kern) is sinds jaar en dag geen sprake. Wanneer de provinciale planologische geschiedenis van deze locatie wordt nagegaan, dan valt voor dit perceel ook op dat er in ieder geval vanaf 2003 tot de vaststelling van de OVNH2020, sprake was van een consistente lijn in de provinciale visies en verordeningen.
Het perceel lag altijd binnen de 'Rode contouren stedelijk gebied' (van 2003 t/m 2008) en binnen Bestaand Stedelijk Gebied (2010 t/m de vaststelling van de OVNH2020 in 2019.) Zie de afbeeldingen in bijlage 1.
Het lokale beleid, het bestemmingsplan sloot altijd op de provinciale lijn aan. De 'Rode contour' was ook opgenomen in het door GS goedgekeurde (kenmerk 2008-71202) bestemmingsplan Broek in Waterland 2008. De exacte grens van de 'Rode contour' lag toen ook aan de noordzijde van de Drs. J. van Disweg. Zie de afbeelding in bijlage 1.
De OVNH2020 is uitgebreid voorbereid. Gemeente Waterland heeft in die periode actief meegedaan aan de vele participatiebijeenkomsten en botsproeven. De informatie die in die uitgebreide voorfase van de OVNH2020 met gemeenten is gedeeld, gaf geen enkele aanleiding om een verandering te verwachten van de tot dan toe consistente provinciale lijn m.b.t. de ligging van onder meer dit perceel: binnen Bestaand Stedelijk Gebied (BSG).
Wij werden verrast met de plotselinge verandering bij de terinzagelegging van het ontwerp van de OVNH2020. Waterland heeft zienswijzen ingediend op het ontwerp. De locatie aan de Drs. J. van Disweg was in die zienswijze (verzenddatum 13 mei 2020) ook specifiek -met een afbeelding- opgenomen (bijlage 1 van de zienswijze d.d. 13 mei 2020). Wij hebben toen al verzocht om deze locatie vanwege de ligging binnen BSG, buiten de grens van het werkingsgebied MRA/LG te laten en daarmee buiten het werkingsgebied BPL De reactie op die zienswijze was zeer algemeen -afwijzend- en ging niet in op deze in de zienswijze opgenomen specifieke locatie. Wij stellen het op prijs wanneer u in uw aanstaande reactie wel gemotiveerd in gaat op deze specifieke locatie.
Wij zijn nog steeds van mening dat dit perceel tot ons BSG behoort en dat er sprake is van een kaartfout. Wij steunen dan ook het verzoek met nummer 006.1.2023 en verzoeken u de grens van de werkingsgebieden terug te leggen naar daar waar deze van 2003 tot en met het voorjaar van 2020 lag; aan de noordzijde van de Drs. J. van Disweg.

Uitnodiging
Wij nodigen u bij deze graag uit voor een gezamenlijk bezoek aan deze locatie voordat u in juni overgaat tot het nemen van een definitief besluit. Graag vernemen wij van u of u van deze uitnodiging gebruikt maakt.

Reactie op zienswijze
Wij komen niet tegemoet aan uw verzoek om de begrenzing aan te passen. Bij het begrenzen van het werkingsgebied Landelijk gebied wordt een aantal criteria toegepast. Een van deze criteria is dat gronden met een agrarische bestemming als Landelijk gebied worden aangemerkt. Omdat deze locatie een agrarische bestemming heeft, is dus sprake van Landelijk gebied. De omstandigheid dat de locatie grotendeels is omsloten door stedelijk gebied maakt dit niet anders. Op deze specifieke locatie draagt het perceel bij aan de ter plaatse aanwezige kernkwaliteiten van het BPL, namelijk open ruimte en korte bebouwingslinten. Het verwijderen van dit perceel uit landelijk gebied en BPL en het bebouwen ervan leidt tot aantasting van het dorpse karakter en de openheid van de polder Binnenweeren, waar het perceel en de naast gelegen percelen landschappelijk onderdeel van uitmaken.

ZW-0005

Maatschap R. Nielen

Zienswijze

Ons bedrijf heeft 70 melkkoeien op ruim 45 ha grasland. De oppervlakte bestaat uit 10 ha pacht van Staatsbosbeheer, 34 ha eigendom en 1 ha particuliere pacht. Van de 45 ha ligt 41 ha binnen het Nationaal Natuurnetwerk, waaronder het grootste deel van ons eigendomsgrond. Wij hebben een contract voor agrarisch natuurbeheer op 30 ha; 26 ha daarvan ligt op eigen grond binnen het NNN. De overeenkomst bestaat uit 2,5 ha uitgesteld maaien en 27,5 ha legselbescherming. Hiervoor ontvangen wij jaarlijks – mede afhankelijk van de weidevogelresultaten – zo'n € [redacted] Er broeden zo'n 75 paartjes, waaronder 25 grutto's en 20 visdieven – dat laatste is vrij bijzonder.
In 2010 hebben wij speciaal voor de weidevogels en met provinciale POP-subsidie een stal gebouwd die ruige mest produceert. Het bedrijf heeft al een beheerovereenkomst sinds de start van dit instrument begin jaren '80. Er is dus een grote continuïteit in beheer, belangrijk voor de vogels. De grond omzetten naar natuur heeft grote negatieve financiële en bedrijfstechnische gevolgen. Het land kan veel minder bemest worden, waardoor de grasopbrengst volstrekt ontoereikend is om ons vee te voeden en waardoor het bedrijf niet meer grond gebonden is. Daarbij zijn er veel ganzen in deze polder, met het omzetten naar natuur kunnen wij geen faunaschade meer declareren. Dat zou het einde van een familiebedrijf betekenen waar de volgende generatie al klaar staat om dit prachtige bedrijf met oog voor de natuur en deze grote weidevogelpopulatie te onderhouden.
Daarnaast zagen wij tot onze grote verbazing dat op uw NNN voortgang kaart al een gedeelte langs de rand van onze percelen met Groen is ingekleurd, als zijnde NNN is gerealiseerd. Dit vinden wij hoogst merkwaardig, aangezien wij hier nog nooit iemand van de Provincie Noordholland over hebben gesproken. Via deze kaart zien wij dit gegeven en wij eisen dan ook dringend om dit in uw kaart aan te passen! Deze groen ingekleurde randen zijn ons eigendom, dus zonder enig overleg of wederzijdse afspraak kan dit niet zomaar ingekleurd worden als "gerealiseerd". Dit is volstrekt ONACCEPTABEL!
Provincie NoordHolland heeft ons eigendom als ambitie om te zetten naar NNN, het grootste gedeelte van de polder waarin ons land ligt heeft deze ambitie niet. Graag willen wij duidelijkheid hebben waarom u onze percelen heeft aangemerkt als toekomstig NNN. Wij zijn het hier volstrekt niet mee eens!
Wij verzoeken u dan ook dringend om ons gehele land, wat ons eigendom is, te ontgrenzen van uw NNN-ambitie.

| |
|---|
| Reactie op zienswijze<br>Wij komen niet tegemoet aan uw verzoek voor het ontgrenzen van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Deze grond heeft een ecologische meerwaarde om de percelen begrensd te houden. De percelen zijn (inter)nationaal van (potentieel) belang voor weidevogels. De weidevogeldichtheid in de percelen e.o. is hoog. Om een gunstige staat van instandhouding van de weidevogelpopulaties te waarborgen is het van belang om de omvang van het natuurgebied te behouden en maatregelen te treffen om het aanwezige habitat voor weidevogels te verbeteren. De groene randen langs de percelen betreffen kaartfouten. Dit komt bij de randen van percelen helaas vaker voor. Wij zullen deze kaartfouten corrigeren. |
| |
| ZW-0006 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>048.1.2023<br>Deze zienswijze (brief met kenmerk 1988147 / 1988376) betreft het gebied De Hoge Berg (T1) en grenst aan de percelen de Ruyterstraat 131, 134, 136 en 138 in Oudeschild (zie screenshots in bijlage 1 betreffende gebied NNN kaart en bijlage 2 Bestemmingsplan Oudeschild). In het bestemmingsplan van Oudeschild is het pad naast ons perceel met grijs aangegeven en heeft bestemming 'verkeer'. Ik neem aan dat dit zo blijft, omdat we op deze manier van deze bestemming gebruik maken. |
| Reactie op zienswijze<br>Het pad naast uw perceel was al als Natuurnetwerk Nederland begrensd, dat is met deze wijziging niet veranderd. Ook de bestemming van het pad verandert niet met dit besluit. Het blijft verkeer en u kunt er op deze wijze gebruik van blijven maken. |
| |
| ZW-0007 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>De Stukken die niet NNN begrenst moeten worden zijn hier aan gegeven omdat ik daar mijn schapen moet laten grazen voordat ze het veld in kunnen. |
| Reactie op zienswijze<br>Wij zullen die delen ontgrenzen en begrenzen, die u zelf hebt aangevraagd. Dat betekent dat de stukken die u aangegeven hebt nodig te hebben voor beweiding van uw schapen inderdaad niet als NNN worden begrensd. |

ZW-0008

[redacted]

Zienswijze

voorgeschiedenis

Over een natuur-rafelrand op de grens van het industriegebied Westpoort en het natuurgebied Geuzenbos, waar schotse hooglanders rondlopen, is door beeldend kunstenaar Leonard van Munster een glazen stolp gebouwd. Van Munster is onder meer bekend van het blauwe huisje op het braakliggende terrein naast Paradiso en de Fata Morgana onder de A10. Binnenin de glazen constructie groeien planten en struiken gewoon door omdat er geen beton op de vloer is gestort. De biotoop die er ontstaat verandert mee met haar omgeving en wordt een kunstwerk in zichzelf; Waar de planten en struiken binnenin reageren op de seizoensveranderingen, reageren de kunstwerken die er gemaakt worden op de veranderende samenleving. De grote binnenruimte fungeert als één groot 'canvas', als een schilderij waar elke keer met witte verf overheen gegaan kan worden zodat men weer opnieuw kan beginnen.

Bouwwerken en landschappen zullen er ontstaan maar kunnen net zo goed weer op de schop. Gastkunstenaars of artists-in-residence zullen gevraagd worden om gedurende de komende jaren ingrepen in de ruimte te doen, inspelend op thema's als klimaatverandering, milieu en de maakbaarheid van ons bestaan. Passanten die over de Wethouder van Essenweg lopen/fietsen kunnen naar binnen kijken en hebbzicht op de kunstwerken die er gebouwd en te zien zijn.

Sinds de start van het project zijn er veel tegenslagen. Ten eerste heeft het gemeentelijke grondbedrijf mij vervuilde grond als schone grond verpacht en heeft het eigen onderzoek naar de vervuiling achtergehouden. Ik heb een erfpacht contract getekend en voor de grond betaald, zonder hiervan op de hoogte te zijn gesteld. Toen het onderzoek uiteindelijk boven water kwam [met dank aan een vriendelijke en eerlijke medewerker van de provincie], gingen alle luiken bij de Gemeente dicht en werd ik genoodzaakt de Ombudsman in te schakelen.

De gemeente beloofde in ieder geval de helft van de grond te voorzien van schone grond, zodat het concept toch [deels] gerealiseerd kon worden. Na veel oponthoud en vervelende omgang met "de Gemeente", wilde ambtenaar [redacted] een hekwerk om de glazen kas plaatsen. Gelukkig heeft de ombudsman bepaald dat dit niet nodig was en dat afrastering met paaltjes volstond zodat het concept en het open karakter van het gebied behouden zou blijven.

Desondanks dat deze ambtenaar op de hoogte was van het concept en achterliggende geschiedenis, heeft deze ambtenaar de zichtlocatie aangewezen voor de [redacted] met een deel top 600 jongeren. Het werd nog erger toen deze ambtenaar mij belde en zei: "Je hoeft niet bang te zijn dat je last krijgt van de familie, want tussen jou en de familie plaatsten we een groot hoog hekwerk."

Dit was onacceptabel en druiste in tegen al de afspraken die waren gemaakt en zou het open karrakter van het werk en de locatie teniet doen.

Gelukkig heeft Burgemeester Halsema persoonlijk het besluit voor plaatsing van de woonwagens teruggedraaid. Er zou ook een integriteitsonderzoek komen naar de betreffende ambtenaar. Dit onderzoek heb ik stopgezet om nog meer negativiteit te voorkomen. Nadat de betreffende ambtenaar vernam dat ik het integriteitsonderzoek had stopgezet, belde hij mij op met de dreigende opmerking: "...Nou, over twee jaar gaat we het bestemmingsplan gewijzigd worden, ....dus we zullen nog wel zien...." Dit was wederom zeer verontrustend en zorgwekkend. Ik heb daarom veranderingen in begrenzingen en bestemmingsplannen in de gaten gehouden. Nu blijkt dat er inderdaad een herbegrenzing is doorgevoerd zonder dat dit in een zienswijze van de gemeente is onderbouwd en zonder dat dit eerst vooraf publikelijk gemaakt is.

Ontgrenzing zonder melding/publicatie vooraf
Het gebied waarover de gemeente een zienswijze indiende [zie afbeelding 2 ] is een geheel andere locatie dan er door provincie is doorgevoerd. Ook de onderbouwing van de gemeente is niet van toepassing op het gebied dat nu BPL ontgrenst is. Het stuk aan de zuidzijde langs de Wethouder van Essenweg (in het gemeentelijke bestemmingsplan bestemd als 'Groen-1') is Landelijk gebied/MRA Landelijk Gebied/ Bijzonder provinciaal landschap (BPL) uit de begrenzing gehaald. Zelfs de provincie is het tot op heden niet gelukt te achterhalen waarom op deze plek de ontbegrenzing is doorgevoerd.
De juridische afdeling van de gemeente onderkent dat er een geheel ander gebied is meegenomen in de ontgrenzing dan door de gemeente in de zienswijze is verbeeld.
De gemeente meldt dat zij dit stuk juist willen opnemen in de hoofdgroenstructuur. De begrenzing als Bijzonder Provinciaal landschap is hier dan ook veel logischer dan de begrenzing als industriegebied [IPB]. De toezegging van de provincie om het BPL volgens het kaartje van de gemeente te ontgrenzen en het IBP te laten liggen is gedaan in de nota van beantwoording op de omgevingsverordening NH2022 (zie ZW-0076 onderdeel ZO-0251) maar blijkbaar pas verwerkt in de wijzigingsronde 2 van de kaarten in 2022, zodat het indienen van een zienswijze hierop niet tijdig mogelijk was.

Zienswijze :
Kiezen we voor meer industrie of voor behoud van natuur?
Ik onderschrijf dat de overlap van de werkingsgebieden MRA Landelijk Gebied / Bijzonder provinciaal landschap en industrieterrein van provinciaal belang niet logisch samenvallen. Verzocht wordt om het IPB op de aangevraagde en verbeelde locatie te ontgrenzen en het BPL te laten liggen zoals het was. bijgesloten de onderbouwing van het behoud van Bijzonder Provinciaal Landschap. [voor onszelf en voor de jonge toekomstige generatie.]

Onderbouwing:
We onderschrijven de landschappelijke doelstellingen die de provincie stelt. Het behoud en ontwikkeling van de landschappelijke waarden zijn van groot belang voor Amsterdam, zeker nu de stad verder verdicht, ook in de flanken. Daarbij worden de stadsranden steeds belangrijker voor recreatie en groen.
Het pad langs langs de wethouder van Essenweg van Essenweg [zie afb. 4 en 5] vormt de enige groene fiets,- en wandelroute vanuit de Bretten/De Tuinen van West naar recreatie gebied Spaarnwoude en terug. Deze verbinding wordt verre van aantrekkelijk als men ineens langs bedrijfsloodsen zou moeten fietsen. Daarnaast is heeft de strook groen, die langs het water loopt, nu nog een natuurlijke en landschappelijke verbinding met het natuurgebied "het geuzenbos" aan met de overzijde van de weg.
Lees ook: Omgevingsvisie 2050 gemeente A'dam:
Het belang van het lange-lijnen-fietsnetwerk wordt benadrukt. Het netwerk bestaat uit logische en hoogwaardige fietsroutes over lange afstanden door de stad en de rest van de regio. Deze groene corridoor, past in ruimtelijke plannen om vanuit woongebieden het groen te kunnen opzoeken. Belang voor leefbaarheid. Recreatiegebied Spaarnwoude maakt onderdeel uit van de EHS en ontvangt jaarlijks 5,5 miljoen bezoekers
De ruimte is beperkt, zeker als we in Amsterdam in de omgevingsvisie 2050 hebben afgesproken dat de groene randen, onze natuur in de scheggen of landelijk groen moet blijven,..
-Door te Belangrijk provincieel landschap [BPL] te veranderen in industrie van provinciaal belang verdwijnt ook de zekerheid tot behoud van het laatste beetje groen
Ook de werkende mensen in het bedrijventerein de Heining hebben recht op groen. Dit verhoogt de werkomgeving en uitstraling van het gebied positief. Deze Bomenopstand is een stukje echte natuur en heeft een geheel andere beleving dan wat plantjes aan de gevel van een bedrijfspand.
[lees ook stuk Het Parool van 22 maart 2023: "Natuur delft altijd het onderspit"]

| |
|---|
| In de Provinciale Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 staat de ambitie dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn.<br>Telefonisch wordt mij verteld door de gemeente dat men voornemens is de strook in de nieuwe Hoofdgroenstructuur op te nemen.<br>De begrenzing BPL is dan ook zeker beter op zijn plaats en logischer dan een begrensing IBP. Het geeft ook een vreemd signaal af,.: de bestemming is groen maar we begrenzing het als industriegebied.<br>Als overheid is het juist goed om ondubbelzinnig te zijn,..Doe wat je zegt en herstel het vertrouwen... en de sleutel bij behoud van natuur, ligt bij afdelingen van de overheid.<br>-In de strook langs de wethouder van Essenweg [zie afb 6 en 7] zijn houtrillen [takkenwallen] aangebracht. Dit zijn nest-, voedsel- en schuilgelegenheid voor vogels; en een voortplantings-, voedsel- en schuilplaats voor kleine zoogdieren; [zie afbeelding houtril]<br>zie ook: Provinciale Omgevingsvisie Noord-Holland 2050: ambitie is om de biodiversiteit in Noord-Holland te vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt. Zoals een gezonde leefomgeving, economisch duurzame landbouw, bodem- en waterkwaliteit, aantrekkelijke verstedelijking en klimaatadaptatie.<br>-Er zijn in het bestemmingsplan voor het gebied Sloterdijk 4 regels opgenomen die gelden ten aanzien van de toelaatbaarheid van milieuhindercategorieën.<br>Voor het gedeelte van het plangebied waarin het bedrijventerrein Heining is gelegen, is bepaald dat er zichbedrijven mogen vestigen die maximaal tot milieucategorie 3.2 behoren. Anders dan de gemeente in haar zienswijze de provincie voorhoudt, is deze locatie in het bestemmingsplan helemaal niet bestemd voor bedrijvigheid t/m milliuecategorie 5.<br><br>Concluderend:<br>De overlap van de werkingsgebieden Bijzonder Provinciaal landschap, MRA Landelijk Gebied/BPL en industrieterrein van provinciaal belang vallen niet logisch samen.<br>Verzocht wordt om het IPB op de aangevraagde en verbeelde locatie te ontgrenzen en het BPL te laten liggen zoals het was. zie afbeelding 1<br>Uiteraard sta ik open voor een gesprek met de beslissingsbevoegde personen.<br>Ps: Het was overigens fijn om te horen van medewerker op de juridische afdeling, dat mijn kunstwerken gewaardeerd worden |
| Reactie op zienswijze<br>Dank voor uw zienswijze. De door u ingediende zienswijze heeft geen betrekking op een van de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze ronde wijziging werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening. Het nu alsnog opnemen van nieuwe wijzigingen zou ertoe leiden dat derden hierover geen zienswijzen meer kunnen indienen. Wij zien dat u al een voorstel tot wijziging heeft ingediend. Dit voorstel nemen wij ter afweging mee in een volgende ronde wijziging werkingsgebieden van de Omgevingsverordening. |
| |
| ZW-0009 |
| Brolan Vastgoed |

Zienswijze
Reactie op 006.1.2023
Middels dit schrijven maken wij onze zienswijze kenbaar inzake het door u genomen ontwerpbesluit met zaaknummer 1985079 met betrekking tot het door ons ingediende wijzigingsverzoek tot ontgrenzing van de percelen aan de drs. J. van Disweg te Broek in Waterland.
Begin 2021 is Brolan Vastgoed eigenaar geworden van de twee percelen (rood omkaderd in Bijlage 1) aan de Drs. J. van Disweg in Broek in Waterland. Ons doel is om, evenals bij de naastgelegen percelen is gebeurd, op deze plek een bijzondere en duurzame woonplek te realiseren die past bij de 'waarden van Waterland' en in Waterlandse stijl wordt gerealiseerd.
Mede door de toegenomen druk op de woningmarkt zijn wij in gesprek gegaan met de gemeente Waterland om de kansen voor herontwikkeling naar woningen te verkennen. Dit heeft inmiddels geleid tot hun instemming om de kansen voor woningbouw te onderzoeken, de locatie is daarmee ook opgenomen in het 'Meerjarenprogramma woningbouw 2023' van de gemeente.
Er ontstaat wat ons betreft een kans om deze rand binnen de kern van Broek in Waterland alsnog in te vullen met passende woningen, waarbij we hoge ambities hebben op het gebied van natuur, klimaat en duurzaamheid.
Een dergelijke ontwikkeling is op dit moment niet mogelijk omdat de huidige omgevingsverordening van de provincie Noord-Holland 2020 dit niet toeiaat. De gezamenlijke conclusie van ons en de gemeente is dat de werkingsgebieden 'landelijk gebied' en 'Bijzonder Provinciaal landschep' echter onterecht zijn aangemerkt op deze percelen. Daarom hebben wij in samenspraak met de gemeente een wijzigingsverzoek ingediend in de hoop daarmee tot een dialoog met de gemeente en provincie te komen over de kansen om een ontwikkeling toch mogelijk te maken. Helaas heeft de provincie gedurende deze procedure ons niet geïnformeerd over de achtergrond van de aanwijzing en eventuele kansen voor ontgrenzing te onderzoeken.
Inmiddels heeft u op 1 maart 2023 het ontwerp van de 'wijziging werkingsgebieden omgevingsverordeningen' ter inzage gelegd waarin ons verzoek is afgewezen. Wij vinden dit samen met de gemeente een gemiste kans en hopen middels deze zienswijze om alsnog tot een oplossing te komen. Wat ons betreft is dit pas het startpunt van een zorgvuldig proces waarbij we met de provincie en de gemeente tot een plan komen waar alle partijen achter kunnen staan en een nieuwe toekomst geeft aan deze bijzondere plek in Broek in Waterland.

Huidig gebruik
De oorspronkelijk functie van deze percelen, 'agrarisch', is al 20 jaar niet meer in gebruik en is onderdeel geweest van het ten westen gelegen, inmiddels opgeleverde bouwplan ('Plan van Dis'). De ontwikkeling van het resterende deel van dit bouwplan heeft vooralsnog geen doorgang gevonden. De percelen zijn door het inmiddels gerealiseerde deel van het woningbouwplan en een oostelijk gelegen gerealiseerd ander bouwplan dusdanig verkleind en ingeklemd. Daarnaast is ook van de andere functies binnen het bestemmingsplan zoals cultuurgrond en behoud van aanwezige natuur- en landschapswaarden volgens de leidraad 'Bijzonder Provinciaal Landschep' wat ons betreft geen sprake meer. Het is daarom gewenst dat de gronden een nieuwe toekomstbestendige functie krijgen.

Historie Streekplannen en provinciale verordeningen
Wij hebben een kopie van de zienswijze van de gemeente ontvangen en wat de gemeente terecht opmerkt is dat in eerdere streekplannen en verordeningen van de provincie en goedgekeurde bestemmingsplannen de locatie altijd is aangemerkt als onderdeel van het bestaand stedelijk gebied. Waarom de provincie in de nieuwe verordening OVNH2020 plotseling van mening is dat deze percelen wel onderdeel zijn van het landelijk gebied is ons niet duidelijk. Tevens is de reactie op ons verzoek

zeer algemeen geformuleerd en houdt deze geen rekening met de eerdere verordeningen alsmede de huidige situatie die de afgelopen jaren significant is gewijzigd. Aangezien de leidraad 'Landschep & cultuurhistorie 2018' onderdeel is van de OVNH2020 en daarmee de provincie zou moeten toetsen conform voornoemde leidraad kunnen wij alleen maar concluderen dat de gemeente terecht constateert dat de locatie nog steeds onderdeel is van bestaand stedelijk gebied en valt binnen de rode contour. Er is in OVNH2020 met betrekking tot de percelen dus sprake van een kaartfout.

Uitspraken provincie naastgelegen ontwikkeling
Wat ons verder opvalt is dat in de bestemmingsplanprocedure van het naastgelegen 'Plan van Dis' de provincie zich al eerder heeft uitgesproken over ontwikkelingen aan de Drs. J. van Disweg, ook over de percelen waar wij een wijzigingsverzoek voor hebben ingediend. In de reactienota bij het vastgestelde bestemmingsplan 'Broek in Waterland - Drs. J.van Disweg' is in bijlage 8 bij het bestemmingsplan het volgende opgenomen naar aanleiding van de vooroverlegreactie van de provincie (volledige bericht is als bijlage 2 bij de zienswijze gevoegd):

Reactie provincie Noord-Holland (aug. 2016)
Indien de gemeente achterliet plan staat en Inschat dat het ook haalbaar is (naast provinciale belangen spelen er vaak nog meer belangen), zien wij een verzoek tot overleg met belangstelling tegemoet. In dat kader zullen wij eerst een onderbouwing omtrent Nut & Noodzaak beoordelen alvorens integraal gekeken wordt naar de overige provinciale belangen. In het kader van ruimtelijke kwaliteit zouden we graag worden geïnformeerd over de visie van de gemeente voor de resterende agrarische grond gelegen tussen de beoogde woningbouwlocaties aan de Van Disweg 2 en 4. Omdat belde plannen aan de rand van het dorp zijn gelegen dient een zorgvuldige inpassing in de landschappelijke waarden van het omliggende gebied gewaarborgd te zijn. Verder geven we in dit verband graag vast mee dat opgaande begroeiing voor beide planlocaties als onwenselijk wordt beschouwd wegens de directe nabijheid van Weidevogelleefgebied.

De gemeente Waterland heeft hier vervolgens de volgende reactie op gegeven.
Onderhavige reactie heeft zowel betrekking op onderhavig plangebied, alsmede een andere woningbouwontwikkeling aan de Drs. J. van Disweg en 1 perceel grond dat tussen beide locaties is gelegen. Onderhavig plan en het andere woningbouwplan zijn qua stedenbouwkundige opzet op elkaar afgestemd. Wel wordt voor beide locaties een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld en in procedure gebracht. Het totale plangebied, dus ook het ene perceel dat gelegen is tussen beide ontwikkelingen, is aan te merken als bestaand stedelijk gebied. Voor het plangebied Van Disweg 4-6 heeft u als provincie ook zelf in het kader van het 3.1.1. vooroverleg bevestigd dat dit plangebied als Bestaand stedelijke gebied is aan te merken. Binnen de huidige coalitie is er geen politiek draagvlak binnen de gemeente Waterland om ook het tussenliggende perceel te wijzigen naar woningbouw.

Ten aanzien van het aangrenzende weidevogelleefgebied dat in de PRV zodanig is opgenomen, verwijzen wij naar onze reactie onder nummer 5.
Zoals in bovenstaande is te lezen, was er in 2016 er nog geen draagvlak voor ontwikkeling voor de tussengelegen gronden. Inmiddels heeft de gemeente het Meerjarenprogramma woningbouw 2023 vastgesteld en gepubliceerd en zijn de percelen hierin opgenomen als potentiële woningbouwlocatie. Het draagvlak is er zodoende binnen de gemeente. Woningbouw op de locatie zal bijdragen aan de sociaaleconomische vitaliteit van Broek in Waterland.
Hieronder een tweede vooroverlegreactie van de provincie Noord-Holland die relevant is. Ditmaal de vooroverlegreactie op het bestemmingsplan 'Broek in Waterland - Drs. J. van Disweg 4-6' (als bijlage 3 bij de zienswijze gevoegd):

Reactie provincie Noord-Hoiland (maart 2017)
Het plan heb ik al bekeken maar inderdaad geen reactie gehad richting de gemeente. Gezien de huidige bestemming van het terrein en de kleinschalige bouwplannen (6 woningen) in correlatie met de huidige versie van de PRV vinden wij dat dit perceel binnen BSG valt. Wij zien op grond van de door u verzonden stukken geen reden tot het maken van opmerkingen. De provincie heeft dus bij naastgelegen percelen nrs. 4 - 6, welke ook ten zuiden liggen van de Drs. J. van Disweg, al geconcludeerd dat deze onderdeel zijn van bestaand stedelijk gebied.
De gemeente heeft daarnaast het gebied ook in haar eigen 'Omgevingsvisie gemeente Waterland 2030', vastgesteld in 2017, als 'kerngebied' van Broek in Waterland aangewezen (bijlage 4 bij de zienswijze: kaart Omgevingsvisie 2030).
Op basis van de reacties is op te maken dat voor de twee aangrenzende woningbouwlocaties de openheid niet als een reden is gegeven dat hier geen woningbouw kon plaatsvinden. Integendeel, er is ruimte geweest voor woningbouw op een passende en zorgvuldige manier. Dit is ook terug te lezen in de toelichting van het bestemmingsplan Drs. J. van Disweg. Bij die ontwikkeling is in het ontwerp voldaan aan het provinciaal beleid en de karakteristieke waarden uit de leidraad 'Landschep en Cultuurhistorie' door rekening te houden met de belangrijke zichtlijnen, de watergangen, de verkavelingspatronen en het open landschep. Er is een SPvE voor het plan opgesteld (al in 2012) en in het overleg op 7 november 2017 met de provincie is vastgesteld dat de opzet conform het SPvE past bij de criteria uit de Leidraad. Er zijn zichtlijnen in het plan opgenomen en er is voortgeborduurd op de karakteristieken en waarden van de bebouwingstypologie van Broek in Waterland. Ook als vastgelegd dat er geen hoog opgaand groen mag komen in de voortuinen.
Wij zien dan ook voldoende mogelijkheden om voor de nu voorliggende locatie een ontwerp uit te werken dat voldoet aan de bovengenoemde kwaliteitsaspecten.

Reactie op huidige motivatie provincie omtrent wijzigingsverzoek
De provincie schrijft in haar motivatie van het afwijzen van het verzoek tot wijziging het volgende:
Het gebied is door de provincie aangewezen als BPL omdat het, ook al ligt het aan de zuidzijde van de Doctorandus J. Van Disweg en relatief klein is, ruimtelijk onlosmakelijk verbonden is met het open poldergebied. Hier geldt dus de kernkwaliteit openheid.
Voor ons is onvoldoende onderbouwd wat de 'onlosmakelijke verbondenheid' volgens de provincie kwalificeert. Het perceel ligt immers ingeklemd tussen gerealiseerde woningbouw aan de oost-, zuid- en westkant, terwijl het poldergebied aan de noordzijde ligt en gescheiden is door een weg. Wij gaan hieronder eerst in op de waardering die het gebied heeft in de leidraad 'Landschep en Cultuurhistorie' en vervolgens op de fysieke situatie en hoe de locatie beleefd wordt.
In de leidraad van het Bijzonder Provinciaal landschep wordt openheid in Waterland als volgt omschreven: De waarde van de openheid wordt bepaald door de doorlopende open ruimte en de vergezichten die deze mogelijk maakt. De openheid is extra goed beleefbaar vanaf de hoger gelegen dijken. De Waterlandse Zeedijk (ruimtelijke drager) biedt niet alleen vergezichten over het Markermeer, maar ook over Waterland. Vanuit de linten Is op veel plekken sprake van zichtlijnen naarde daarachter gelegen openheid van de veenweidepolders. De omvang van het open weidegebied in het BPL Waterland is van bijzondere waarde. De openheid is kwetsbaar omdat in het vlakke land bijna elke ruimtelijke ingreep zichtbaar is. Door de verschillende verkavelingsrichtingen in het gebied is de openheid extra gevoelig voor verrommeling. Ruimtelijke ontwikkelingen in het open landschep die leiden tot (verdere) verdichting of verrommeling zijn een aantasting van deze kernkwaliteit.
Als wij bovenstaande projecteren op de betreffende percelen, zijn wij van mening dat de openheid niet of onvoldoende van toepassing is. Vanwege de ligging tussen de stedelijke functies van woningbouw aan de oost - en westzijde en de sportvelden aan de zuidzijde verdwijnt er vanwege de ontwikkeling geen open landschep.

In wezen is de openheid van het gebied ten zuiden van de Drs. J. van Disweg verdwenen nadat de twee woningbouwplannen aan weerszijden zijn gerealiseerd. De woningbouwontwikkelingen hier vinden hun basis in een proces dat in een ver verleden al is ingezet door de aanleg van de Drs. J. van Disweg en de sportvelden met hoog opgaande begroeiing hier aangrenzend. Zichtlijnen vanuit de bestaande bebouwing naar het achtergelegen landschep zijn niet meer waarneembaar over de percelen.
De openheid waarnaar wordt gerefereerd is op de locatie niet meer voldoende waarneembaar. En een ruimtelijke ontwikkeling op de locatie is maar beperkt zichtbaar op afstand. Wij hebben hiervoor meerdere standpunten (posities in het landschep) onderzocht. Vanaf dichtbij, kijkend langs de Drs. J. van Disweg overheerst het beeld van woningen aan een lint en is de openheid nauwelijks waarneembaar (zie foto's posities 6 t/m 8 van bijlage 5). Op grotere afstand (foto's posities 9 t/m 12 van bijlage 5) is het gebied niet of nauwelijks meer zelfstandig waarneembaar en maakt het onderdeel uit van de bebouwde rand van het dorp. Zie vooral de foto vanuit het noorden kijkend naar Broek in Waterland (positie 11), welke we hieronder hebben uitgelicht. De locatie valt weg tegen de rand van bebouwing en de open plek is op deze afstand niet waarneembaar. Onze conclusie is dan ook dat een ontwikkeling met woningen op grotere afstand vanuit het landschep nauwelijks zelfstandig waarneembaar is doordat de locatie ingesloten ligt door bebouwd gebied. Alleen dichtbij en recht van voren is zicht op de locatie.
Met het voornemen voor woningbouw is het uitgangspunt dat de bestaande watergangen en het verkavelingspatroon niet worden gewijzigd, om zo het karakter van het perceel zo min mogelijk te veranderen.
Foto positie 11 met de locatie aangeduid
Vervolgens geeft de provincie in haar motivatie nog het volgende aan:
Door de aanwezigheid van de open zone is er ook nu nog zicht op de beplante dorpsrand van Broek in Waterland, die de begrenzing vormt van de open polder. Het bouwen op deze plek, waardoor een nieuw en strakke dorpsrand ontstaat, zou deze kwaliteiten dus tenietdoen.
Op de historische kaarten (bijlage 6) is te zien dat omstreeks eind jaren 80 de Drs. J. van Disweg is aangelegd en daarna de beplanting langs de sportvelden is ontstaan.
Door de reeds gerealiseerde bouwplannen is de open zone nog slechts zeer beperkt aanwezig. Het zicht vanuit het landschep naar de beplante dorpsrand is matig zichtbaar en betreft de opgaande beplanting langs de sportvelden.

Conclusie
Daarvoor willen we graag zien dat ons verzoek tot wijziging wordt gehonoreerd en de percelen worden ontgrenst van de werkingsgebieden van Bijzonder Provinciaal Landschep, Landelijk gebied en Landelijk gebied MRA.
Kort samengevat omdat:
1. De gronden al lange tijd geen agrarische functie meer hebben en agrarisch gebruik ook niet meer haalbaar is naar de toekomst toe. Er is zodoende gezocht naar een nieuwe toekomstbestendige functie.
2. De percelen zijn in eerdere streekplannen en verordeningen van de provincie alsmede goedgekeurde bestemmingsplannen altijd aangemerkt als onderdeel van het bestaand stedelijk gebied.
3. De locatie is gelegen tussen twee recente woningbouwontwikkelingen en maakt volgens de gemeente onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. Dit is eerder al zo benoemd in het kader van het vooroverleg bij het bestemmingsplan voor de Drs. J. van Disweg 2 e.o. en tevens zo aangewezen in de Omgevingsvisie Waterland.
4. Woningbouw op deze plek aansluit bij een proces dat al geruime tijd geleden is ingezet en de locatie ook is opgenomen in het 'Meerjarenprogramma Woningbouw 2023' van de gemeente als potentiële locatie.
5. Er bij de naastgelegen ontwikkelingen door middel van gedegen ontwerp en studie van het landschep een stedenbouwkundig plan is gemaakt dat past bij de kwaliteiten

| |
|---|
| en uitgangspunten van de omgeving.<br>6. De locatie, mede door de ontwikkelingen die hier in het verleden hebben plaatsgevonden, niet of niet meer onlosmakelijk verbonden is met het open polderlandschap en de openheid van de locatie nauwelijks waarneembaar is. Enkel van dichtbij en recht van voren is de locatie als zelfstandig waar te nemen. Op enige afstand gaat de locatie op in de rand van bebouwing en is de open plek niet meer zelfstandig herkenbaar en waarneembaar.<br>Wij ontvangen u graag samen met de gemeente op de percelen voordat u in juni overgaat tot het nemen van een definitief besluit en gaan graag samen met u en de gemeente Waterland in dialoog om tot goede procesafspraken te komen waaronder herontwikkeling tot woningbouw mogelijk wordt.<br>Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt. |
| Reactie op zienswijze<br>Wij komen niet tegemoet aan uw verzoek om de begrenzing aan te passen. Bij het begrenzen van het werkingsgebied Landelijk gebied wordt een aantal criteria toegepast. Een van deze criteria is dat gronden met een agrarische bestemming als Landelijk gebied worden aangemerkt. Omdat deze locatie een agrarische bestemming heeft, is dus sprake van Landelijk gebied. De omstandigheid dat de locatie grotendeels is omsloten door stedelijk gebied maakt dit niet anders. Op deze specifieke locatie draagt het perceel bij aan de ter plaatse aanwezige kernkwaliteiten van het BPL, namelijk open ruimte en korte bebouwingslinten. Het verwijderen van dit perceel uit landelijk gebied en BPL en het bebouwen ervan leidt tot aantasting van het dorpse karakter en de openheid van de polder Binnenweeren, waar het perceel en de naast gelegen percelen landschappelijk onderdeel van uitmaken. |
| |
| ZW-0010 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>048.1.2023<br>Betreft uw voorgenomen besluit grensaanpassingen brief 24/2 /2023 kenmerk 1988147/1988376<br>Wij hebben als eigenaar van bovengenoemd adres in ons koopakte het recht van overpad over bedoelde grond van en naar de ruyterstraat. Dit is ook aan de orde bij huisnr [redacted].<br>Wij grenzen allen aan uw stuk voorgenomen grensaanpassing natuurnetwerk. Indien dit wijzigt is er geen mogelijkheid meer om nog in onze tuinen te komen. |
| Reactie op zienswijze<br>Het pad naast uw perceel was al als NNN begrensd, dat is met deze wijziging niet veranderd. Ook de bestemming van het pad verandert niet met dit besluit. Er verandert niets aan uw recht van overpad van en naar de de Ruyterstraat. Het recht van overpad blijft van kracht. |
| |

ZW-0011

[redacted]

Zienswijze
Reactie op Zanderij, 022.1.2023
Geachte Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
Met belangstelling hebben wij kennisgenomen het besluit 'voorgestelde grensaanpassingen Natuurnetwerk Nederland'. We zien ons als eigenaar en gebruiker van kadastraal perceel Castricum [redacted] genoodzaakt een zienswijze in te dienen op de NNN-begrenzing van bovengenoemd perceel. Wij stellen vast dat wanneer de situatie zorgvuldig wordt bekeken duidelijk is dat NNN begrenzing op ons perceel niet correct is.

'Onze' zanderij
Als kleinkinderen van [redacted] erfden we op [redacted] 2019 met 8 neven en nichten een kleine 2.000 m2 tuingrond op de Zanderij. Een klein lapje waar onze familie al decennia lang met zorg voor natuur en milieu van geniet als moestuin en weiland. Het stukje land heeft voor ons en anderen een hoge recreatieve en sociale functie en waarde.
Hoewel de Zanderij nu al een geliefd wandelgebied is met hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarde, begrijpen wij ook de wens en potentie van het gebied voor natuurontwikkeling.
Tegelijkertijd ontbreekt elk concreet voorstel van gemeente, provincie of PWN om tot een minnelijke oplossing te komen. PWN heeft als beoogd beheerder aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het handhaven van het huidig gebruik en handhaven van eigendom waarbij echter de gewenste NNN-begrenzing (en op termijn bestemming) wel wordt gerealiseerd. Dit zou voor ons een reële optie kunnen zijn wanneer er op passende wijze wordt omgegaan met de waardedaling de grond door de NNN-begrenzing. Hier blijven overheden echter in gebreke. Hierdoor zien wij ons genoodzaakt wederom bezwaar te maken tegen het begrenzen van onze grond binnen de NNN.

Zienswijze NNN begrenzing
Wij bezwaar tegen het begrenzen van ons perceel tot NNN om de volgende redenen:
- Het wijkt af van gemaakte keuzen in de directe omgeving waarbij woningbouw wordt gerealiseerd langs de Geversweg. Natuurontwikkeling op ons eigendom zou moeten plaatsvinden tussen twee wegen, bestaande bebouwing én geplande nieuwbouw. Ter verduidelijking zie onderstaande figuur 2 en 3, waarbij is ingezoomd op de bestaande situatie en de door overheden beoogde situatie.
- Ook is er hierdoor geen sprake van betere verspreidingsmogelijkheden voor zeldzame dieren of planten
- Er is hierbij geen sprake van landschappelijke samenhang, logische zichtlijnen, behouden van openheid of enige robuustheid.
- De beoogde ontwikkeling op ons eigendom, bestaande uit een groepje bomen in een verder leeg duinlandschap lijkt dan ook veel meer bedoeld om nieuwe de nieuwbouwvilla's uit het zicht te houden.
- Vergelijkbare tuingronden op de Zanderij in eigendom van gemeente Castricum krijgen geen NNN begrenzing.
- Handhaven van bestaand gebruik en eigendom wordt door beoogde beheerder gezien als passend en niet storend voor de te ontwikkelen NNN in de omgeving.

| |
|---|
| Geconcludeerd kan worden dat begrenzen van ons perceel vergezocht is en geen recht doet aan het doel van de NNN. Ik wijs u graag op figuur 4 waarbij voor ons perceel huidige situatie wordt gehandhaafd. We zijn graag bereid afspraken te maken over voorkomen van overlast of verstoring naar het nabij gelegen te ontwikkelen NNN; zoals geen gebruik maken van bestrijdingsmiddelen, plaatsen van hekwerken of invasieve exoten.<br>De NNN-begrenzing van ons perceel is vergezocht en onwenselijk voor zowel natuur en ons als eigenaar. Wij verzoeken u dan ook de NNN begrenzing met zorgvuldigheid en detail buiten ons perceel te leggen.<br>Graag verneem ik uw reactie op bovenstaande zienswijzen, |
| Reactie op zienswijze<br>Informatie over de ecologische onderbouwing en samenhang vindt u in de bijlagen bij deze Nota van beantwoording. De vergelijkbare tuingronden op de Zanderij in eigendom van de gemeente Castricum worden ook als NNN begrensd. Zoals u aangeeft en wij ook met u hebben besproken, is zelfrealisatie gezien de ligging en de grootte van uw perceel een optie. Voor zelfrealisatie is NNN-begrenzing nodig, waarbij voor uw perceel een natuurdoel wordt vastgelegd. De afspraken over het gebruik en beheer worden in dat geval samen met u vastgelegd in een overeenkomst tussen u, de provincie en PWN (die het perceel in opdracht van de provincie zal inrichten en beheren). |
| |
| ZW-0012 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Namens mijn client, de heer [redacted] wonende [redacted] dien ik een zienswijze in op de Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening ronde 2023-I zijnde een vestiging van een NNN gebied aansluitend aan de eigendom van mijn client, alsmede op een gedeelte van het eigendom van mijn client. Het betreft in dit geval de locatie Spieringweg [redacted] te Zwaanshoek. Mijn client heeft daar een perceel akkerbouwgrond in gebruik van 3,21 hectare, perceel kadastraal bekend Haarlemmermeer [redacted]. De zienswijze voor mijn client richt zich erop dat door de vestiging van het NNN-gebied op een gedeelte van zijn grond voor de toekomst beperkingen verwacht in het beheer van zijn akkerbouwgrond en de teelt van zijn gewassen. De hinder zou kunnen bestaan uit het niet kunnen bemesten van de grond, danwel een gedeelte ervan, alsmede het toepassen van gewasbeschermingsmiddelen. Het NNN-gebied betreft op deze locatie een watergang met aan beide zijden een slootkant, en zoals het er naar uitziet op de kaart betreft dit een doodlopende watergang. Het is dan ook de vraag welk nut dit stukje NNN gebied heeft. Bij voorkeur ziet mijn client derhalve het NNN-gebied stoppen ter hoogte van de Laan van Westerhout. Op bijgaande kaart ziet u ook dat een gedeelte (smalle streep van het kadastrale eigendom van [redacted]) wordt geraakt door het toekomstige NNN-gebied. Ik verzoek u minimaal deze streep aan te passen, maar ook te letten op het doodlopen van dit stuk NNN-gebied, en wellicht de gehele NNN-strook achter het perceel te schrappen. Ik vraag u de belangen van mijn client bij de vestiging van dit NNN-gebied te respecteren zodat zijn grond productief gebruikt kan blijven worden. |

| |
|---|
| Reactie op zienswijze<br>De voorgestelde begrenzing 020.1.2023 in de Haarlemmermeer stellen we uit, mede naar aanleiding van een andere zienswijze, en wordt in deze ronde niet meer begrensd als NNN. Bij een eventueel nieuw voorstel in een volgende ronde zullen wij de grens van het NNN, zoals de indiener wenst, buiten perceel HLM03[redacted] leggen. |
| |
| ZW-0013 |
| Recreatie Noord-Holland |
| Zienswijze<br>Graag dienen wij bij deze een zienswijze in op het voorgenomen besluit van GS om de locatie Boseilanden in de Haarlemmermeer (gedeeltelijk) te begrenzen als NNN (40,27 ha, nummer 020.1.2023). Wij willen u verzoeken de Boseilanden nu nog niet te begrenzen. Dit heeft te maken met vier elementen: timing, eigendom- en beheersituatie, afstemming en de beschreven argumentatie.<br><br>Proces optimalisatie NNN / timing<br>Met het visie Spaarnwoude Park 2040 bouwt het recreatieschap aan een aantrekkelijk leefklimaat voor bewoners van de MRA door spreiding van de regionale recreatiedruk, ontwikkeling bestemmingsmanagement, versterking van natuur en cultuurhistorie en betere verbindingen. De visie Spaarnwoude Park is integraal van opzet met aandacht voor de ontwikkeling van natuur- en recreatiewaarden in een zonering met drukke en rustige gebieden.<br>Op de beoogde ontwikkellocaties van het Uitvoeringsprogramma Spaarnwoude Park 2020 – 2040 loopt het recreatieschap aan tegen de beschermingsregimes van het landelijk gebied, hoofdzakelijk de NNN. In december 2021 is eerder een verzoek gestuurd naar GS voor ontgrenzing van bepaalde locaties, welke in april 2022 is afgewezen.<br>Sinds december 2022 is het recreatieschap daarom samen met de provincie gestart met het project Optimalisatie NNN. Het doel is maken van concrete, gedragen en haalbare voorstellen voor het ontgrenzen van NNN op prioritaire ontwikkellocaties in Spaarnwoude en het herbegrenzen van NNN in de voor natuur potentierijke binnenduinrand van Noord-Holland of locaties binnen Spaarnwoude. Streven in toe te werken naar één ‘package deal’ via de meerwaardebepaling. De NNN wordt hier per saldo beter van. Dit proces verloopt ingoede samenwerking.<br>De Boseilanden is binnen de Gemeenschappelijke Regeling (kortweg: GR) één van de mogelijke interne locaties voor begrenzing. Het nu al beslissen over toevoeging van deze locatie loopt vooruit op het proces Optimalisatie NNN en komt daarmee als losse actie.<br><br>Eigendom- en beheersituatie en financiële onderlegger<br>Het recreatiegebied Spaarnwoude is eind jaren ’60 aangelegd en bestuurlijk ondergebracht in de Gemeenschappelijke regeling recreatieschap Spaarnwoude (deelgebied SPW). In 2008 zijn twee nieuwe gebieden aan het recreatieschap toegevoegd: Spaarnwoude Stichting Mainport en Groen (SMG) en Spaarnwoude Strategisch Groenproject (SGP). Op bijlage 1 is de gebiedsafbakening van de GR te zien. De Boseilanden is aangelegd als RodS-gebied (Recreatie om de Stad, een rijksprogramma gestart in de jaren ’00). Onder deze vlag zijn nieuwe recreatiebossen en -gebieden aangelegd in de nabijheid van grote uitleglocaties (oa VINEX) van groeigemeenten zoals Purmerend, Haarlemmermeer, Diemen. De Boseilanden is als beheergebied opgenomen in de GR Spaarnwoude, deelgebied SGP (Strategisch Groen Project). Via de GR betalen de |

participanten voor het toezicht, beheer en ontwikkeling van dit gebied en verzorgt Recreatie Noord-Holland in opdracht van het recreatieschap het volledige beheer in dit gebied. Staatsbosbeheer is formeel nog eigenaar, maar heeft geen kosten aan dit gebied. De gebieden zouden destijds in erfpacht uitgeleverd worden, maar dit is om verschillende redenen nog niet gebeurd (voor een overzicht van deze 'beheren-zonder-titel'-gebieden, zie de kaart van bijlage 2). Vanuit het dossier erfpachtherziening die al enige jaren loopt tussen Staatsbosbeheer en de recreatieschappen, is het de bedoeling dat dit alsnog gebeurd. In een overleg tussen PNH, RNH en SBB dat 23 februari 2023 is geweest, waarbij Ilse Zaal aanwezig was, heeft het provinciehoofd van Staatsbosbeheer toegezegd de gebieden door te gaan leveren. Daarmee wordt het recreatieschap erfpachter en verkrijgt het zakelijk recht.
In het licht van deze juridische wijziging is het nu toekennen van de Boseilanden een ongewenste ontwikkeling. Het aanwijzen als NNN-gebied brengt bepaalde verplichtingen met zich mee (qua inrichting en beheer) en beperkt de mogelijkheden van recreatief gebruik. Als huidige beheerder en toekomstig erfpachter is het prettig om zelf die afweging maken.

Geen afstemming
Het verzoek van Staatsbosbeheer is niet vooraf besproken of getoetst met het recreatieschap. Via het tbogroenoverleg is het als een mededeling ingebracht.

Argumentatie beheergeld onjuist
In uw document 'Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I' is als argumentatie het volgende verkort opgeschreven: "Recreatie om de stad (RODS) gebieden zijn aangekocht en ingericht door Staatsbosbeheer zonder beheergeld. Staatsbosbeheer zou graag beheergeld ontvangen voor deze gebieden. Daarvoor moeten ze worden opgenomen in het NNN." Het klopt dat bepaalde RodS-gebieden (zoals Houtrakpolder, Zwaansbroek en Venneperhout in de Haarlemmermeer) te kampen hebben met een beheertekort. Hiervoor wordt op de tafel 'financiering RodSgebieden in de MRA' (PNH, gemeente Haarlemmermeer, Purmerend en Amsterdam ) naar een oplossing gezocht. Deze gebieden vallen buiten de GR Spaarnwoude. Echter, de Boseilanden worden door het recreatieschap beheerd binnen de GR, en dus niet door Staatsbosbeheer. De argumentatie over het ontvangen van beheergeld door SBB klopt daarmee niet.

Gezamenlijke visie op gebied
De gemeente Haarlemmermeer heeft een visie Landschap en Recreatie opgesteld en heeft tevens de wens de groenstructuren van park Zwaanshoek, Boseilanden en Groene Carre te versterken, o.a. met bomenaanplant in het kader van de Bossenstrategie. De Boseilanden kan een interessante ecologische verbindingszone worden. In het recreatieschap loopt tevens een onderzoek naar het samenvoegen van de drie deelbegrotingen tot één. De gemeente Haarlemmermeer zou graag zien dat een deel van de gespaarde reserves alsnog te goede komt aan deze gebieden alvorens deze gebiedsbreed inzetbaar worden. Als SBB, PNH en RNH de handen inéén slaan, en vanuit een integrale visie op natuur, recreatie en verbindingen naar deze groene zones kijkt, dan denken wij dat het gebied hier bij gebaat is. De NNN kan op deze wijze worden versterkt, met draagvlak van de direct betrokken organisaties.

Samenvattend
Wij stellen voor dat de Boseilanden voor nu uit de begrenzing te halen, en met elkaar de schouders eronder te zetten om de Boseilanden te betrekken in de grotere integrale blik op het natuurnetwerk in Spaarnwoude. Wij kijken uit naar uw reactie en stellen voor in een persoonlijk gesprek ons verzoek nader toe te lichten.

| |
|---|
| Reactie op zienswijze<br>Wij begrijpen dat het begrenzen van deze delen vooruitloopt op een mogelijke wens van de indiener om deze percelen als natuur in te richten en te beheren. Daarom stellen wij deze begrenzing op dit moment uit. |
| |
| ZW-0014 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Ondergetekende[redacted] maakt bezwaar tegen uw voornemen om een deel van onze gronden in eigendom in de voorgenomen besluit over de NNN grens aanpassingen op te nemen. De redenen van ons bezwaar is dat we beperking krijgen in het grondgebruik.<br>Mijn kenmerk is: 1988147/1988376 |
| Reactie op zienswijze<br>Met het voorgenomen besluit wordt een klein deel van uw perceel uit het Natuurnetwerk gehaald. Er komen dus geen nieuwe beperkingen op uw grond te liggen. Dat een klein deel van uw perceel begrensd was, was een kaartfout. Deze kaartfout wordt met dit besluit hersteld. |
| |
| ZW-0015 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>De fam.[redacted] maakt bij deze bezwaar tegen uw voorgenomen besluit voorgestelde grensaanpassingen Natuurnetwerk Nederland. Bij het doorvoeren van uw besluit verwachten wij een belemmering in onze bedrijfsvoering. Beperkingen op het gebruik van de gronden zal zorgen dat wij in moeten gaan leveren op ons inkomen. Helaas lezen wij niets over een tegemoetkoming in de te verwachten opbrengstderving bij invoering van uw voornemen. |
| Reactie op zienswijze<br>Voor de Hoge Berg is een gebiedsproces doorlopen met alle agrariërs van de Hoge Berg. Samen met hen, en ook met u, is een Eindbeeld voor de Hoge Berg geschetst, met als uitgangspunt een combinatie van natuurontwikkeling en een duurzame agrarische bedrijfsvoering. Om dit te kunnen realiseren is onder andere 70 ha NNN ontgrensd. Voor alle agrariërs van de Hoge Berg zijn individuele afspraken gemaakt (in zogenaamde factsheets), waarin duidelijk is opgenomen hoe er gecompenseerd gaat worden. Ook voor u zijn afspraken gemaakt over compenserende gronden in verband met opbrengstderving. |
| |

| |
|---|
| ZW-0016 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Bij deze onze bezwaren:<br>• Ten eerste het perceel hebben wij in bezit gekregen na het overlijden van mijn vader. Er zijn dus zware emotionele waarden verbonden aan ons perceel.<br>• Omzetting van de Zanderij-Noord van landbouwgrond naar natuurgebied is voor ons heel nadelig, buiten het feit dat de waarde van landbouwgrond hoger is dan natuurgebied, omdat onze zoon een hoveniersbedrijf is begonnen en hij ons perceel op de Zanderij-Noord wil gebruiken als een opkuil-tuin en kwekerij voor vaste planten. Daarnaast wil ik nog in lengte van dagen mijn hobby op ons perceel blijven uitvoeren en dat kan niet op deze manier.<br>• De manier van communiceren van de PWN, Provincie en Gemeente Castricum is tot nu toe éénrichting-verkeer: er wordt niet of nauwelijks naar de landeigenaren geluisterd. Zo werd in het 2e gesprek met de procesbegeleider/woordvoerder van de gemeente Castricum, Provincie en PWN verteld, dat als we niet meewerken aan de aan ons meegedeelde en opgelegde opties, we hoe dan ook onteigend zullen worden.<br>De gesprekken die we gevoerd hebben met de PWN, Provincie en Gemeente Castricum, waarin wij onze ideeën en voorstellen hebben gedaan (landruil, perceel voor een milieu-vriendelijke bloemkwekerij met bouwvergunning), is niet op gereageerd.<br>• Wat ons verbaast is dat de volkstuincomplexen mogen blijven bestaan in de tekeningen.<br>• Wat wij niet snappen is dat een buitenstaander, zonder agrarische binding met de Zanderij-Noord, een bouwkavel krijgt toegewezen.<br><br>Resterend de volgende vragen:<br>• Wat is de waarde van de NNN-status?<br>• Wat is de status van het bestemmingsplan van de PWN?<br>• Waar is het geld van TenNet gebleven?<br><br>Uiteraard zijn wij bereid om onze zienswijze mondeling toe te lichten. Wij gaan er vanuit dat u onze zienswijze meeneemt in het proces van het bestemmingsplan Zanderij-Noord. Tevens vertrouwen wij erop dat de in het bestemmingsplan opgetekende mogelijkheden kunnen worden teruggedraaid. |
| Reactie op zienswijze<br>De provincie, PWN en de gemeente Castricum streven naar natuurontwikkeling op de Zanderij Noord. Daardoor zijn andere functies niet meer mogelijk. U heeft daarover gesproken met ons, de gemeente en met PWN. Uw perceel gebruiken als opkuil-tuin en kwekerij is daarom geen mogelijkheid meer. De volkstuinen liggen ook in de NNN-begrenzing en zullen op den duur omgezet worden naar natuur. De NNN-status geeft aan dat de provincie dit een belangrijk gebied vindt om naar natuur om te vormen. Het bestemmingsplan heeft een apart proces. Bij het aanbieden van het bestemmingsplan aan de raad van de gemeente Castricum worden ook de zienswijzen beantwoord die bij het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan zijn ingediend. Tot slot: de gelden van Tennet waren bedoeld voor boscompensatie op meerdere locaties in de binnenduinrand, waarvan de Zanderij Noord er eerst een van was. Door de lange doorlooptijd van het project Zanderij Noord wordt deze |

| |
|---|
| boscompensatie nu op andere locaties ingezet. Deze gelden waren en zijn niet noodzakelijk voor het betalen van de natuurontwikkeling in de Zanderij Noord; dit gebeurt met beschikbaar geld vanuit de provincie. |
| |
| ZW-0017 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Betreft: Besluit voorgestelde grensaanpassing Zanderij Noord te Castricum<br>Namens de Stichting administratiekantoor Liefting dienen wij de onderstaande visie in ten aanzien van ons perceel, kadastraal bekend gemeente Castricum sectie D nummer 1238.<br>In voorliggende brief is onze zienswijze opgenomen met betrekking tot verzoeknummer 022.1.2023 uit het ontwerp 'Wijzigingsgebieden werkingsgebieden Omgevingsverordening ronde 2023-1'. Het verzoek is gebaseerd op het besluit van 17 december 2020 van de gemeenteraad van Castricum. In deze vergadering is door de Raad het Kaderstellend Besluit vastgesteld voor de transformatie van het huidige agrarische gebied tot een volwaardige natuurontwikkeling.<br>Hierbij worden door de provincie de volgende argumenten aangevoerd waarom begrenzing wenselijk is:<br>1. Begrenzing draagt bij aan realisatie van Natura 2000-doelen in het Noordhollands duinreservaat<br>2. Herstel van gradiënten in de duinzoom zorgt in potentie voor de ontwikkeling van (inter)nationaal bijzondere, weinig voorkomende natuurtypen<br>3. De bijzondere abiotische omstandigheden in de duinzoom met kwel en regenwater en weinig invloed van voedselrijk oppervlaktewater maken bijzondere natuur mogelijk.<br>Uiteindelijk wordt de grondslag gelegd op een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk (art. 6.43, lid 6, onder a). Gelet op de grootte van het duinmassief ter plaatse zijn zowel samenhang als ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) ter plaatse van de locatie zoals opgenomen in wijzigingsverzoek 022.1.2023 geen knelpunt.<br>De argumentatie van verbetering van natuurwaarden ter plaatse kunnen wij volgen. Dit is echter pas relevant wanneer ook daadwerkelijk natuur wordt gerealiseerd. Gelet op het proces waar het voornemen zich in bevindt hebben wij tot op heden nog geen reële uitwerking gezien van het plan inclusief financiële uitwerking hiervan. Ons inziens is de NNN begrenzing te vroeg in het proces.<br>De begrenzing van het gebied als NNN is voor de grondeigenaren nadelig wanneer uitwerking en realisatie van natuur niet mogelijk blijkt te zijn. Iets wat tot op heden ook nog niet is aangetoond. Om die reden verzoeken wij nog geen NNN begrenzing vast te stellen totdat uitwerking (inclusief financiële middelen) van het voornemen beschikbaar is. Tot op heden is er nog geen serieus bod gedaan op onze grond. De optie van 2 extra bouwkavels die extra opbrengst genereren is te vaag daar niet bekend is wie daarin meegaan en hiervan ook nog eens alle advieskosten betaald moeten worden. Wat blijft er dan nog over? Niemand zal geblinddoekt zo'n diepe sprong maken!<br>Net als een jaar geleden staan wij niet negatief tegen de vaststelling van de NNN status op onze grond, maar niet nu. Er is in afgelopen jaar ons inzien niets aan de situatie gewijzigd, behalve dan dat TenneT van het toneel is verdwenen. Wij blijven dan ook bij onze visie van een jaar geleden. Kom met een serieus bod voor een redelijke |

| |
|---|
| vergoeding voor onze grond, alsook waarbij de eerstkomende 5 a 6 jaar het huidig gebruik als bollengrond niet in gevaar komt, en wij zijn bereid een NNN status te aanvaarden. |
| Reactie op zienswijze<br>NNN-begrenzing is noodzakelijk voor de ontwikkeling van de natuur op de Zanderij Noord. De begrenzing heeft tot gevolg dat de natuur hier daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. De provincie heeft geld beschikbaar voor de aankoop van gronden en de inrichting van het gebied. PWN doet het beheer. De situatie is volgens ons het afgelopen jaar wel gewijzigd. Het vereveningsmodel dat u beschrijft is onderzocht. U heeft op basis daarvan en op basis van de marktconforme agrarische waarde een serieus aanbod gekregen voor uw grond. |
| |
| ZW-0018 |
| Vereniging van Eigenaren Recreatieverblijven Kostverlorenpark (VERK) |
| Zienswijze<br>nr. 047.1.2023<br>Bij brief van 23 maart 2023 (kenmerk 1988147/1998199) informeerde u de grondeigenaren op en rond het Kostverlorenpark over het voorgenomen besluit betreffende grensaanpassingen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Uit de stukken blijkt dat Gemeente Zandvoort het Provinciebestuur heeft verzocht - overigens zonder ons als direct belanghebbenden daarin te kennen - om de NNN-status van het Kostverlorenpark ongedaan te maken (zie verzoek 047.1.2023).<br>Ten onrechte stelt de gemeente dat het zuidelijke stuk NNN hier samenvalt met een ‘woongebied’. Deze bewering spoort ook niet met het bestemmingsplan Strand en Duin. Het genoemde stuk NNN valt daarentegen samen met het Kostverlorenpark, een natuurgebied met cultuurhistorisch waardevolle bunkers, waar onder strenge voorwaarden (extensief) gerecreëerd mag worden. Als vereniging van natuurliefhebbers spannen wij ons in om, met behulp van een natuur-beheerplan, bij te dragen aan de kwaliteit van het duin(bos)gebied en de instandhouding van het NNN. Wij zijn blij dat uw college in eerste aanleg heeft besloten om dit gebied niet te ontgrenzen en onderschrijven het standpunt dat het hier gaat om waardevol duin(bos)landschap dat bijdraagt aan de robuustheid van het NNN en een bufferfunctie vervult voor het aangrenzende Natura 2000-gebied. Wij roepen u dan ook op om later in het jaar een definitief besluit te nemen conform de Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022, ronde 2023-1.<br>Mocht er in het gebiedsproces worden overwogen alsnog delen te ontgrenzen die betrekking hebben of van invloed zijn op ons grondgebied, dan worden wij daar graag tijdig over geïnformeerd. |
| Reactie op zienswijze<br>Wij vinden het fijn dat u achter ons besluit staat om het Kostverlorenpark, in de viewer aangeduid onder nummer 047.1.2023, niet te ontgrenzen als NNN. Wij danken u voor uw zienswijze. |

ZW-0019

[redacted]

Zienswijze
Ik maak bezwaar tegen het besluit om ons kavel aan te wijzen als NNN gebied. De reden is dat in het bestemmingplan er een woonbestemming en opstal op zit. De NNN toewijzing van ons kavel heeft mogelijk beperkingen in wat we momenteel onder het huidige bestemmingsplan mogen realiseren op het erf. We overzien niet de gevolgen van deze toewijzing en maken daarom bezwaar tegen deze NNN status van ons kavel.

Aanvulling:
Bij deze wil ik graag een aanvullende zienswijze indienen tegen de toewijzing van de NNN-status aan mijn woonkavel gelegen op de Jan Ayeweg [redacted] te Den Hoorn.
Naar aanleiding van de eerste zienswijze die ik heb ingediend, heb ik aanvullende argumenten en informatie verzameld die ik graag met u wil delen.
Ten eerste wil ik benadrukken dat de woonkavel al geruime tijd in gebruik is als woonkavel. De kavel is al bebouwd en er is sprake van permanente bewoning. Het toekennen van de NNN-status aan deze kavel is dan ook niet in lijn met het doel van het Natuur Netwerk Nederland om de ontwikkeling van natuur en landschap te stimuleren. Integendeel, het beperkt juist de ontwikkeling en het gebruik van de kavel en daarmee ook de bijdrage die deze kavel kan leveren aan de omgeving.
Daarnaast wil ik benadrukken dat het toekennen van de NNN-status aan mijn woonkavel ook grote gevolgen heeft voor mij persoonlijk. Het beperkt namelijk mijn mogelijkheden om mijn woning en de omgeving te ontwikkelen en te verbeteren. Zo kan ik bijvoorbeeld niet zomaar een uitbreiding realiseren of extra voorzieningen aanleggen om mijn woongenot te vergroten. Dit heeft niet alleen gevolgen voor mijn woongenot, maar ook voor de waarde van mijn woning. Dit zal leiden tot een aanzienlijke waardedaling van mijn kavel en daarmee tot planschade.
Tot slot wil ik benadrukken dat er geen goede reden lijkt te zijn om juist deze woonkavel de NNN-status toe te kennen. Er zijn andere gebieden in de omgeving die veel meer potentie hebben om bij te dragen aan de ontwikkeling van natuur en landschap. Het lijkt dan ook meer een willekeurige beslissing dan een weloverwogen keuze.
Op basis van bovenstaande argumenten verzoek ik u nogmaals om de toekenning van de NNN-status aan mijn woonkavel te heroverwegen. Ik ben van mening dat het toekennen van deze status onnodig en onterecht is en grote gevolgen heeft voor mij persoonlijk.
Ik dank u bij voorbaat voor uw aandacht en zie uw reactie graag tegemoet.

Reactie op zienswijze
Uw percelen [redacted] en [redacted] lagen al in het Natuurnetwerk Nederland (NNN), en zijn dus niet in het huidige voorstel aangewezen. Dat wat is toegestaan in het huidige bestemmingsplan verandert daarmee niet. U wijst er echter in uw zienswijze ook op dat uw beide percelen de enkelbestemming 'wonen' hebben. Naar aanleiding daarvan halen wij uw percelen uit het Natuurnetwerk Nederland.

ZW-0020

[redacted]

Zienswijze

Bedankt voor de brief betreffende het voorgenomen besluit grensaanpassingen NNN. Fijn dat de provincie het verzoek van de gemeente heeft afgewezen om de grenzen van Natuurnetwerk Nederland te wijzigen. Wij willen heel graag dat het gebied Natuur Netwerk Nederland blijft. De reden hiervoor is dat wij genieten van de natuur en hopen dat onze kinderen dit ook nog kunnen. In het gebied leven tevens velen unieke dieren. Denk aan bijzondere insecten, de buizerd en uilensoorten, maar ook de zand hagedis. Als bijlage heb ik een foto toegevoegd van een zand hagedis die letterlijk in dit gebied woont.
Zulke natuur komt niet meer terug na verwijdering door de mens. Wij vinden het erg bijzonder dat dergelijke verzoeken worden ingediend terwijl de natuur in Nederland er zo erbarmelijk voorstaat. Verder verbaasd het ons dat de gemeente tot de hoge raad gaat bij huisnummer 27 gaat om de natuurstatus van het gebied in stand te houden en nu dit verzoek indient. De belangen zijn niet veranderd in de tussentijd. Mochten wij nog een toelichting kunnen geven of inspreken bij de commissie dan horen wij dit graag.

Reactie op zienswijze

Wij vinden het fijn dat u achter ons besluit staat om het Kostverlorenpark, in de viewer aangeduid onder nummer 047.1.2023, niet te ontgrenzen als NNN. Wij danken u voor uw zienswijze.

ZW-0021

K. Lust & Zn. Vof

Bijgevoegde percelen land zijn in de ambitiekaart aangemerkt als - Natuur - NNN- voor realisatie natuurgrond in 2027.
Wij zii,n het NIET EENS met deze natuurambitie / begrenzing.
Om onze dure aangekochte percelen landbouwgrond te gaan omzetten in NNN: IS ONTEIGENING

- Deze gronden zijn eigendom en aangekocht als landbouwgrond.
- Al vele jaren dienen wij een zienswijze/bezwaarschrift in om ons eigendom in landbouwgrond te behouden
- De nu aangeboden vergoedingen kunnen het verlies en waarde aan het grasgewas totaal niet compenseren
- De aankoop van veevoer is niet te compenseren met de vergoedingen
- Dit heeft grote bedrijfstechnische gevolgen door het beheer voor NNN

**Verder is er een fout gemaakt door een perceel land (paars en omcirkeld met geen eigendom) die wij pachten bij onze eigendommen te vermelden. Dit verwijderen s.v.p.
Onze dringende vraag is om van onze percelen land in eigendom/Landbouwgrond OZN00L332/OZNL333/OZNL334/OZNL335 OZN00K707 de NNN aanwijzing te verwijderen.

| |
|---|
| Bijlage: Kaart met ons perceel land inclusief met vermelding Kadastrale gegevens: OZN00L332/OZNL333/OZNL334/OZNL335/OZN 00K707 |
| Reactie op zienswijze<br>Voor de percelen OZN00L332, OZNL333, OZNL334/OZNL335 en OZN00K707 is in 2020 ook een verzoek tot ontgrenzing ingediend. Vervolgens is er een ecologische beoordeling gemaakt op basis waarvan het verzoek is afgewezen. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn dat de percelen onderdeel uitmaken van Natura2000-gebied, en vanwege hun ligging sterk bijdragen aan de robuustheid van het NNN. Deze ecologische beoordeling geldt nog steeds. Ook waren de gronden al begrensd als NNN voordat ze werden aangekocht door K. Lust & Zn. vof.<br>Het perceel OZN00K843 is gecorrigeerd in de kaart en staat nu niet meer vermeld als in eigendom van K. Lust. |
| |
| ZW-0022 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Op 22 februari 2022 hebben wij een verzoek ingediend om de grens van het NNN op ons perceel aan de Valkeveenselaan [redacted] in Naarden zodanig te wijzigen dat het gedeelte van ons perceel dat al sinds jaar en dag een gecultiveerde tuin met opstallen is, niet langer onderdeel uitmaakt van het NNN. Het betreffende deel van onze tuin was al ver voor het begrenzen van de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS, nu NNN) gecultiveerd en voorzien van opstallen. Omdat wij nieuwe bewoners zijn van het perceel waren wij ten tijde van het als EHS begrenzen van ons perceel niet in de gelegenheid hiertegen op te komen.<br>Uit het voorgenomen besluit (uw kenmerk 1988147/1998199) dat we op 23 maart 2023 ontvingen blijkt dat u slechts gedeeltelijk aan ons verzoek tegemoet bent gekomen door alleen het deel van ons perceel dat een woonbestemming heeft uit de begrenzing van het NNN te halen. Hier zijn we uiteraard blij mee omdat het NNN gebied nu gelukkig niet meer over onze bouwvlek loopt. We zijn hier echter in beperkte mate mee geholpen om de navolgende redenen:<br>1. De garage (vergund door de gemeente Naarden op 11 januari 1973) willen we graag iets verplaatsten en moderniseren maar deze ligt in nu nog in NNN gebied. De gemeente werkt hier niet aan mee omdat de garage nog steeds in NNN gebied ligt.<br>2. Voor de verbouwing van ons huidige woonhuis moeten we tijdelijk ons huis uit. We willen hiervoor graag een Port-a-Cabin woning op het gazon plaatsen. De gemeente werkt ook hieraan helaas niet mee omdat het gazon nog steeds NNN gebied is.<br>Omdat we van de provincie geen motivatie hebben ontvangen is het voor ons onduidelijk waarom niet geheel aan ons verzoek tegemoet is gekomen. Wij verzoeken u derhalve vriendelijk om de begrenzing alsnog conform ons verzoek aan te passen. Ons verzoek is dus om het deel dat door ons is aangemerkt als “Correctie NNN” uit de NNN begrenzing te halen. Dit is nader beschreven en toegelicht in het memo van Koolstra Advies dat met indertijd is meegestuurd. Op de bijgevoegde documentatie bij het memo is goed te zien dat het een gecultiveerd deel van onze tuin betreft. Volledigheidshalve hebben wij het betreffende memo bij onze zienswijze gevoegd. Mocht u een nadere motivatie verlangen of vragen hebben, vernemen wij dat graag. |
| Reactie op zienswijze<br>Wij passen de begrenzing van het NNN op uw perceel aan omdat het NNN deels overlapte met de woonbestemming. Voor de door de indiener beschreven tijdelijke port- |

a-cabin en de herontwikkeling van een garage is herbegrenzing op dit moment niet mogelijk. Daarvoor voldoet het niet aan de voorwaarden van artikel 6.43, lid 6, van de Omgevingsverordening NH2020, Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen. Daar staat onder andere dat bij een kleinschalige ontwikkeling de ontwikkeling per saldo gepaard gaat met een versterking van de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland of een vergroting van de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland. Dat is nu niet het geval. Voor een tijdelijke port-a-cabin of de herontwikkeling van uw garage dient u een omgevingsvergunning bij de gemeente aan te vragen, en daarbij moet worden voldaan aan artikel 6.43, lid 5, van de Omgevingsverordening NH2020, Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen.

ZW-0023

[redacted]

Zienswijze

Enige maanden geleden zijn wij als particulier benaderd door de provincie Noord-Holland of wij accoord konden gaan met de opname van een stuk grasland in het Natuurnetwerk Nederland (NNN) De Hoge Berg op Texel. Onze extensief begraasde weide is interessant, omdat er de laatste 20 jaar niet bemest is. Op dit moment groeien er veel oorspronkelijke kruiden en daar komen weer veel insecten op af.

Onze reactie op het NNN-plan was positief op voorwaarde, dat er eerst duidelijkheid moest komen over een aantal zaken: 1) Welke eisen worden er aan ons gesteld in verband met het beheer van onze weide ?; 2) Welke financiële consequenties heeft dit plan voor ons ?; 3) Hoe zullen de verbeteringen in de biodiversiteit gemeten gaan worden ?; 4) Zullen de bomen en struiken aan de rand van onze tuin gespaard worden in de toekomst ?. U begrijpt, dat wij eerst van de provincie de antwoorden willen horen op onze vragen. Pas daarna kunnen wij de knoop doorhakken of wij met het NNN-plan mee gaan doen.

Verder hebben wij ook contact gehad met enkele bevriende schapenboeren uit het Hoge Berg gebied. Daaruit bleek, dat er grote zorgen zijn over de gevolgen van dit plan voor hun bedrijven. Er moet dus ook een goed plan komen om hun financiële toekomst te verzekeren.

Bijgevoegd worden 2 files, die de ligging van onze weide op de hoek van de Leemkuil en de Schansweg (Den Burg, Texel) laten zien. File 2 geeft in groene kleur weer hoe bepaalde wijzigingen in de werkingsgebieden ronde 2023-1 er uit zien. Graag enige nadere uitleg wat dit voor ons betekent.

Omdat we van de provincie geen motivatie hebben ontvangen is het voor ons onduidelijk waarom niet geheel aan ons verzoek tegemoet is gekomen. Wij verzoeken u derhalve vriendelijk om de begrenzing alsnog conform ons verzoek aan te passen. Ons verzoek is dus om het deel dat door ons is aangemerkt als “Correctie NNN” uit de NNN begrenzing te halen. Dit is nader beschreven en toegelicht in het memo van Koolstra Advies dat met indertijd is meegestuurd. Op de bijgevoegde documentatie bij het memo is goed te zien dat het een gecultiveerd deel van onze tuin betreft. Volledigheidshalve hebben wij het betreffende memo bij onze zienswijze gevoegd. Mocht u een nadere motivatie verlangen of vragen hebben, vernemen wij dat graag.

Reactie op zienswijze

Wij hebben met u gesproken over de NNN-realisatie op uw perceel en eventuele aanpassing van de begrenzing. Wij hebben aangegeven dat de bomen en struiken aan de rand van uw tuin gespaard kunnen blijven. Deze komen buiten de NNN-begrenzing te liggen. Dit betekent dat wij uw verzoek honoreren om het deel dat door u is

| |
|---|
| aangemerkt als 'correctie NNN' uit de NNN-begrenzing te halen. Met betrekking tot uw vragen over de realisatie, het beheer, de financiën en het meten van de biodiversiteit; deze zullen in overleg met u beantwoord worden voordat tot realisatie van het NNN wordt overgegaan. |
| |
| ZW-0024 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Naar aanleiding van de publicatie en ter inzage legging van de voorgestelde grensaanpassingen van het NatuurNetwerkNederland (NNN) wil ik hier graag een zienswijze op indienen. Het betreft het perceel B10502 gelegen in de Gemeente Castricum en maakt onderdeel uit van het gebied 'de Zanderij' (verzoeknummer: 022.1.2023).<br>Hierbij een verzoek tot ontgrenzing van dit perceel en het daarmee afhalen van de natuurambitie van dit perceel, zodat het perceel beschikbaar kan blijven voor agrarische bedrijfsvoering.<br>Wij verpachten deze grond sinds tientallen jaren aan [redacted] voor de bloembollenteelt. Het perceel is generaties lang in onze familie, waarbij mijn vader en opa eveneens een agrarisch bedrijf voerden. Het perceel is om meerdere redenen belangrijk voor de agrarische onderneming waaraan wij verpachten, onder meer omdat:<br>- De grondsoort extreem gunstig is voor de bloembollenteelt.<br>- De afwatering optimaal is waardoor de bollen niet onder water komen te staan.<br>- Voor het voortbestaan van dit gezonde bedrijf voor de toekomstige generatie, waarbij er jonge opvolgers in het bedrijf zitten, hebben zij voldoende landbouwgrond nodig.<br>In de afgelopen gesprekken (1 gesprek met provincie, 1 gesprek met de gemeente, 1 gesprek met de 'procesbegeleiders') heb ik altijd als uitgangspunt genomen dat de agrariër die de grond pacht zijn bedrijf moet kunnen voortzetten. Compensatiegrond is voor ons dan ook de voorwaarde om vrijwillig deel te nemen aan natuurrealisatie. In het terugkoppelinggesprek met de gemeente, provincie en PWN blijkt dat hierin niet actief ondersteuning geboden wordt. De kans op een minnelijke verwerving wordt daarmee klein.<br>Standpunt van de gemeente is steeds geweest (zie oa de kadernota december 2022) dat de gronden via minnelijke weg verworven dienen te worden.<br>Tevens wil ik opmerken dat het land cultuurhistorische waarde heeft. Het is al eeuwenlang bouwland. Wanneer deze plek omgevormd wordt naar natuur gaat er cultureel erfgoed verloren dat beeldbepalend is voor Castricum en nog op zeer weinig plekken in de binnenduinrand te vinden is. Doordat er een druk bereden weg door het gebied loopt en een nabijgelegen spoorlijn is de potentie van dit perceel voor de ontwikkeling van bijzondere natuur gering. Ik verzoek u dan ook opnieuw om de agrarische bestemming van het perceel te behouden en het perceel te ontgrenzen binnen de NNN en daarmee geen natuurambitie op dit perceel te leggen. |
| Reactie op zienswijze<br>U heeft zoals u ons laat weten gesprekken gevoerd met ons, de gemeente en met de procesbegeleiders. De kern van deze gesprekken is geweest dat provincie, gemeente en PWN streven naar natuurontwikkeling op de Zanderij Noord, waardoor andere functies niet mogelijk zijn. Dit betekent, zoals met u besproken, dat doorgaan met het gebruik van uw perceel als bloembollengrond niet meer mogelijk is. De provincie is ook in gesprek met de agrariër die uw grond pacht. Minnelijke verwerving vinden wij |

| |
|---|
| hierbij belangrijk. Compensatiegrond blijft hierbij een optie. Daarnaast worden ook andere mogelijkheden onderzocht. Tot slot geeft u aan dat de potentie van dit perceel voor de ontwikkeling van bijzondere natuur klein is. De ecologische uitleg over waarom de Zanderij Noord als NNN-gebied is aangewezen vindt u in de bijlagen bij deze Nota van beantwoording. Hierin staat duidelijk beschreven waarom dit gebied als NNN nuttig en noodzakelijk is. |
| |
| ZW-0025 |
| Lexquis |
| Zienswijze<br>Door deze en derhalve tijdig dient ondergetekende, mr.drs. C.C.J. Hartendorf, juridisch adviseur, handelend onder de naam Lexquis, kantoorhoudende te Santpoort-Noord (2071 CK) aan de Hagelingerweg 74, in haar hoedanigheid van gemachtigde van [redacted] een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid, gevestigd [redacted], met [redacted], [redacted], een zienswijze in betreffende over het voorgenomen besluit over de grensaanpassingen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).<br>Cliënte verzoekt uitdrukkelijk om een verstrekkingsbeperking van haar persoonsgegevens. U wordt dus verzocht om naam en adresgegevens niet openbaar te maken (ook niet de naam van de BV!). Uiteraard mag u de naam van ondergetekende als gemachtigde wel opnemen. In uw nota van beantwoording van zienswijzen kunt u verwijzen naar cliënte als 'eigenaar van de kadastrale percelen'. Namens cliënte is al in 2021 verzocht om ontgrenzing van haar percelen, dus om de begrenzing van het NNN aan te passen. Zoals aangegeven in 2021 was er deels sprake van een kennelijke onjuistheid, waarvoor een kaartcorrectie gemaakt dient te worden en deels zijn de gronden van cliënte onterecht opgenomen binnen het NNN. In het voorgenomen besluit wordt wel de kennelijke onjuistheid gecorrigeerd, maar wordt, zonder duidelijke motivering, het overige deel niet ontgrensd. De percelen [redacted] (Bloemendaal), zijnde het (niet-openbare) landgoed van cliënte, zijn, met uitzondering van het woonhuis, volledig opgenomen in het NNN-gebied. Daarmee beoogt de provincie deze percelen te ontwikkelen als natuur. Cliënte, eigenaar van deze gronden, wenst geen overeenkomst te sluiten met de provincie over de wijze van het beheer van het landgoed. Dit zal ook niet gaan, omdat de omvorming van het landgoed naar natuur strijdig is met de rijksmonumentale bescherming die het landgoed (huis én tuinen) geniet.<br>Op het landgoed van cliënte was in de 17e eeuw een blekerij gevestigd. In 1938 is het huidige woonhuis gebouwd op een heuvel, die was opgeworpen met de grond uit de afgegraven voorvijver.<br>Het landgoed is opgenomen als historische buitenplaats door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed [redacted]) en is daardoor monumentaal beschermd. Deze bescherming omvat naast het hoofdgebouw ook o.a. de historische tuin- en parkaanleg. Het complex is, volgens de opgave in het monumentenregister, o.a. van algemeen belang wegens de tuinhistorische waarde en als gaaf bewaard voorbeeld uit het oeuvre van tuinarchitect L. Springer. Het omvormen van deze historische buitenplaats naar natuur tast de monumentale waarde van de buitenplaats aan en alleen daarom al dient het gehele complex buiten NNN-gebied te blijven. De ambitie van de provincie voor het landschap is beheertype N12.02 kruiden- en faunarijk grasland. Dit is een grove aantasting van de cultuur-historische waarde van het landgoed! Overigens is het landgoed van cliënte gelegen op (ruime) afstand van de duinrand en ligt het binnen stedelijke bebouwing. Het landgoed ligt, in tegenstelling tot de andere landgoederen genoemd in _bijlage 4 (Z4 Landgoederen bij Haarlem) niet in het jonge duinlandschap of in het strandwallen- en strandvlaktenlandschap. Ook sluit het landgoed niet aan op enig ander NNN-gebied. De percelen liggen derhalve geïsoleerd binnen het NNN-gebied. Wij kunnen dan ook niet anders concluderen dan |

| |
|---|
| dat het ontwerpbesluit onzorgvuldig is voorbereid en dat niet goed naar deze percelen gekeken is. Wij verzoeken u daarom hier alsnog goed naar te kijken en over te gaan tot ontgrenzing v deze percelen, nu realisatie NNN hier uitgesloten is. |
| Reactie op zienswijze<br>Wij gaan niet mee in uw verzoek tot ontgrenzing van het landgoed van uw cliënt uit het NNN. Door vast te houden aan de begrenzing wordt de samenhang met andere NNN-gebieden en het duinzoomgebied geborgd. Ook kunnen zeldzame (a)biotische omstandigheden, onder andere kwel en oud bos, worden veiliggesteld. Wij zetten ons graag samen met uw cliënt in voor behoud van de bestaande ecologische en historische waarden van het landgoed. Wij kijken graag samen met uw cliënt welke natuurtypen in het provinciale natuurbeheerplan passend zijn. Hierbij kan de status van het NNN goed samengaan met de rijksmonumentale bescherming. |
| |
| ZW-0026 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Graag reageren wij op uw besluit om het gebied, in de viewer aangeduid onder nummer 047.1.2023 niet te ontgrenzen.<br>Wij staan achter uw besluit en hopen dat u dit ook in de definitieve besluitvorming bekrachtigd. Wij hebben hiervoor de volgende redenen:<br>1. Het gebied is een uniek cultuur-historisch terrein dat door de vele bunkers (momenteel in gebruik als zomerverblijf) zijn gelijke in Nederland niet kent en derhalve behouden moet blijven<br>2. Het gebied is een uniek stukje natuur met diverse bijzondere planten en onder andere vossen, spechten en zandhagedissen. Het stuk duin is de ecologische verbinding tussen oost en west en mag ook daarom niet verloren gaan. De ten noorden gelegen golfbaan kan deze functie nimmer overnemen. De huidige eigenaren onderhouden het park goed.<br>3. De gemeente wil de ontgrenzing, omdat het de gemeente ontwikkelruimte zou moeten geven. Wij zijn hierover erg verbaasd, omdat de gemeente jarenlang heeft gestreden -en door alle rechterlijke lagen in het gelijk gesteld- voor het behoud van de natuurwaarden conform NNN voor het perceel bekend als Jhr. P.N. Quarles van Uffordlaan 25. Dit besluit is bijna unaniem door de gemeenteraad genomen. Het is daarom raar dat voor een dergelijk groot gebied de natuurwaarden terzijde worden geschoven door diezelfde gemeente ten faveure van een veel te dure en onnodige weg.<br>4. Deze mogelijke ontwikkelruimte is per direct van invloed op de waarde van de woningen langs het park. Het is uiteraard ons privébelang, maar het toestaan van ontwikkelingen in dit unieke stukje Noord-Holland zullen van grote invloed zijn op ons woongenot. De schitterende natuur is één van de hoofdargumenten om hier te willen wonen.<br>We hopen dat onze argumenten bijdragen aan uw besluitvorming. |

| |
|---|
| Reactie op zienswijze<br>Wij vinden het fijn dat u achter ons besluit staat om het Kostverlorenpark, in de viewer aangeduid onder nummer 047.1.2023, niet te ontgrenzen als NNN. Wij danken u voor uw zienswijze. |
| |
| ZW-0027 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>027.1.2023 - Perceel [redacted]<br>Geen bezwaar tegen het toevoegen van perceel [redacted] aan het NNN, mits wij natuurlijk gewoon eigenaar blijven, maar daar ga ik vanuit. Hoe meer natuur, hoe beter! |
| Reactie op zienswijze<br>Wij vinden het fijn dat u achter het doel van het begrenzen van uw perceel als Natuurnetwerk Nederland staat. U krijgt daarmee de mogelijkheid om subsidie aan te vragen om er natuur van te maken, of als het al als natuur is ingericht, om het als zodanig te beheren. Omdat u deze begrenzing niet zelf hebt aangevraagd, en we nog niet samen met u naar uw perceel hebben kunnen kijken, begrenzen we uw perceel op dit moment nog niet. Dit perceel kan als u wenst opnieuw in een volgende ronde worden meegenomen. |
| |
| ZW-0028 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Ik heb een brief van u ontvangen met kenmerk 1988147/1998199, doch het is mij nu niet duidelijk onder welk punt we vallen en wat daar dan de gevolgen van zijn.Miijns inziens was het logischer geweest als een persoon een duidelijke uitleg krijgt van wat er nu staat te gebeuren, wat daarvan de gevolgen of consequenties zijn voor hun. Ik zie op de kaart dat er een paar stukjes groen zijn en op andere percelen niets, dus het is mij totaal onduidelijk. Gaarne uitleg. |
| Reactie op zienswijze<br>Wij vinden het vervelend dat de brief en het besluit onduidelijk voor u waren. Het gaat hier inderdaad om kleine wijzigingen van de NNN-begrenzing op uw perceel. Dit doen wij omdat er op de kaart kleine verschillen zaten tussen de begrenzing en uw perceelgrenzen. Dit kan vervelend zijn bij mogelijke subsidieaanvragen. Door de grenzen gelijk te trekken valt uw hele perceel onder de mogelijkheid om subsidie aan te vragen. |

ZW-0029

[redacted]

Zienswijze

Zienswijze van eigenaren [redacted] (van perceel kadastraal bekend gemeente Castricum, sectie B, [redacted]) op het voorgenomen besluit van gedeputeerde Staten van 21 februari 2023 over grensaanpassingen van het NNN.

Hierbij willen wij in deze brief ons richten op de kernpunten waarvan wij vinden dat het besluit over grensaanpassingen van het NNN voor ons perceel onwenselijk en ongegrond is. De gemeenteraad van Castricum heeft 17 december 2020 het besluit genomen voor het mogelijk maken van natuurontwikkeling op de Zanderij-Noord met onjuiste informatie en beloftes van het college die niet nagekomen worden of zijn.

Het besluit van de raad van 17 december 2020 is de basis voor het verzoek van de Gemeente Castricum (van 29 januari 2021) aan het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland om het gebied Zanderij Noord toe te voegen aan het Nationaal Natuur Netwerk (NNN).

Wij willen u dan ook hierbij vragen uw voorgenomen besluit van 21 februari 2023 voor grensaanpassingen van het NNN met betrekking tot de Zanderij Noord in te trekken.

En gezien onderstaande argumenten het hele proces te vernietigen.

Informatie van het college aan de Gemeenteraad van Castricum m.b.t. het genomen raadsbesluit van 17 december 2020.

Hoofdlijnen kadernota.

In de 'Hoofdlijnen kadernota' van november 2017 geeft het College aan de raad zijn visie op de gewenste gebiedsontwikkeling Zanderij Noord. De raad wordt hierin door het College beloofd dat het een belangrijk uitgangspunt is dat de ontwikkeling op basis van vrijwilligheid plaatsvindt. In het Ontwerp bestemmingsplan van 28 juli 2021 wordt wel degelijk gesproken van mogelijke onteigening. En het vaststellen van NNN op het gebied maakt vrijwilligheid onmogelijk. De gronden zijn hiermee geen landbouwgronden meer en kan er geen inkomen uit gegenereerd worden. Verkoop de enige uitweg. Een (verkapte) vorm van onteigenen.

De business case was gebaseerd op gelden van Tennet, die op de Zanderij-Noord benodigde boscompensatie zou realiseren. De boscompensatie zal op de Zanderij niet plaatsvindt en de aan de raad beloofde gelden niet vrijkomen waardoor er tot heden geen sluitende business case is.

Zolang er geen oplossing is voor de gelijkvloerse kruising met het spoor bij het station is de landelijke Duinenboschweg (die dwars door de Zanderij-Noord loopt en dus door het voorgenomen NNN-gebied) een sluipweg voor doorgaand verkeer. Daarbij komen op korte termijn meer dan 200 woningen op de Zanderij-Zuid die via de Duinenboschweg ontsloten worden.

Vaststelling van NNN zoals voorgenomen blokkeert elke mogelijke oplossing voor de verkeersproblemen op de Zanderij. De contradictie van de passages hierboven geven goed aan dat de aanvraag voor NNN op de Zanderij-Noord niet goed doordacht is.

Wederom staat in het raadsvoorstel dat de realisatie uitgaat van "minnelijke grondverwerving'. Dit advies is door de raad overgenomen. In haar besluit van 17 december 2020 is nadrukkelijk besloten dat de gronden minnelijk verworven moeten worden.

Vervolg op het besluit van de Gemeenteraad.

Februari 2021. Door [redacted] van de PWN en [redacted] van adviesbureau Eelerwoude zijn er gesprekken gevoerd met grondeigenaren. Dit heeft niet geleid tot een

verslag, conclusie, of een voorstel voor de verwerving van de gronden.
28 Juli 2021. Wel kwam er een Ontwerp bestemmingsplan voor Zanderij Noord waarin (tegen het besluit van de raad in) "onteigenen" om gronden te verwerven, niet uitgesloten werd.
Het Ontwerp bestemmingsplan "zanderij Noord" is in grote mate gebaseerd op toewijzing van de NNN-status voor het gebied. Het Ontwerp bestemmingsplan dateert van 28 juli 2021 terwijl de Ecologische beoordeling 2 maanden later slechts in concept ter beschikking is (Bijlage 2). Of het is een zeer onzorgvuldige manier van werken die onacceptabel is gezien de belangen van, en effecten op de grondeigenaren. Of er is toegewerkt naar een wenselijke uitkomst. Gezien de kwaliteit van de beoordeling lijkt het laatste het geval.
De procedure in tijd (hieronder weergegeven) geeft aan dat het verzoek voor NNN-toewijzing gebaseerd is op een wens maar niet op feiten.
15 januari 2019. College presenteert aan de grondeigenaren het rapport "Zanderij Noord. Ontwikkeling door participatie. In dit rapport wordt ons perceel (Castricum, sectie B, nr. 12638) als "geen NNN-potentie" vastgesteld. Zie (Bijlage 3)en verbeelding op de volgende pagina.
17 december 2020. Besluit van de raad voor natuurontwikkeling Zanderij Noord. Waarbij gesteld wordt dat het bij de aanvraag voor toevoeging tot NNN gaat om "relevante delen". Wat ons perceel volgens het college niet is.
29 januari 2021. Verzoek van de Gemeente Castricum voor toevoeging van de Zanderij Noord aan NNN (bijlage 4). Op de bijgevoegde tekening staat ook ons perceel waarvan het College in 2019 stelde dat het geen NNN-potentie had. Een beoordeling had nog niet plaatsgevonden. De aanvraag is ongefundeerd.
28 juli 2021. Ontwerp bestemmingsplan. Waarin ons perceel is opgenomen als NNN-gebied. Ongefundeerd.
14 september 2021. Ecologische beoordeling (Bijlage 2).De ecologische beoordeling (Bijlage 2) is zeer inaccuraat en niet duidelijk over de NNN-waarden m.b.t. het deel ten oosten van de Duinenboschweg.
Zo is de beschrijving van het onderzoek gebied (perceel) onjuist en geeft de conclusie al aan dat het deel ten westen van de Duinenboschweg 'vooral aansluit op het naastgelegen Natura 2000 gebied'. 'En het noordoostelijk deel meer gericht moet zijn op recreatieve natuur. De bijdrage aan de robuustheid van het NNN gebied is daarmee zeer discutabel.
December 2021. Nadat er een jaar na het besluit van de raad nog geen vorderingen waren hebben de grondeigenaren de raad over de voortdurende onzekere situatie geïnformeerd. Dit heeft geleid tot een raadsinformatieavond op 13 januari 2022 en een uitnodiging van het Provinciaal Bestuur (Bijlage 5) voor gesprekken met de grondeigenaren met als doel een zo compleet mogelijk inzicht te krijgen van de mogelijkheden tot minnelijke verwerving.
Januari 2022. Een gesprek met de gebiedsregisseur van de Provincie Noord-Holland wat niet meer heeft opgeleverd dan een bespreekverslag van 18 februari 2022 (Bijlage 6). Vervolg of conclusie van de gesprekken met de grondeigenaren is er niet gekomen.
Februari 2022. Het informeren van de raad heeft ook geleid tot vragen van lid van Provinciale Staten mw. W. Koning-Hoeve aan Gedeputeerde Staten (Bijlage 7). Uit de beantwoording van 19 april 2022 blijkt dat er nog niets gedaan is met de gesprekken die in januari en februari met de grondeigenaren gevoerd zijn. Erg vreemd. Want de grondeigenaren hadden in maart 2022 al de gespreksverslagen gekregen waarvan de conclusie vastgesteld had kunnen worden dat geen van allen op vrijwillige basis mee wilde werken aan het verkopen van de gronden. Daarbij wordt in de beantwoording uitgegaan van een sluitende business case. Die was er toen niet en is er nog steeds niet.
Maart 2022. Besluit van Gedeputeerde Staten voor de ontwerp wijziging van de werkgebieden OV NH 2020 ronde 1 2022.
Zowel de grondeigenaren als de raad zien het opleggen van de NNN-status als een vorm van onteigenen. De raad heeft daarom ook het college gevraagd een verzoek te

| |
|---|
| doen aan de Provincie om de aanvraag te schorsen (tot er duidelijkheid zou zijn voor de grondeigenaren). Wat gehonoreerd is.<br>31 Augustus 2022 werden wij schriftelijk op de hoogte gesteld van het voornemen van de drie partijen (PWN, Provincie Noord-Holland en de gemeente Castricum), om onafhankelijke procesbegeleiders in te stellen, voor het zoeken naar mogelijkheden om tot een oplossing te komen voor de natuurontwikkeling in Zanderij Noord. Er werd bij vermeld dat de drie partijen overeenstemming hebben bereikt over de opdrachtverlening aan de twee onafhankelijk procesbegeleiders. De opdracht is door de gemeente Castricum, namens de drie partijen, aan de proces begeleiders verleend.<br>21 September 2022. Gesprek [redacted]) met de procesbegeleiders [redacted] van Bureau Bastogne en [redacted] van Stadkwadraat Holding BV).<br>15 Februari 2023. (een half jaar later). Mondelinge terugkoppeling over de conclusies die de procesbegeleiders getrokken hebben m.b.t. de gesprekken met de grondeigenaren die resulteerde in drie "oplossingsvarianten". Varianten die na herhaaldelijk verzoek niet schriftelijk zijn ontvangen. Al met al geen basis voor het nemen van vergaande beslissingen voor de toekomst van de grondeigenaren.<br>30 maart 2023. Grondeigenaren worden schriftelijk op de hoogte gesteld (Bijlage 8) door projectleider [redacted] (namens de gemeente, provincie en PWN). [redacted] geeft aan dat de procesbegeleider wederom 6 weken nodig hebben voor de "uitwerking van de mogelijkheden". En wordt in de brief gesproken over het uitwerken van de afspraken die gemaakt zijn. Maar zoals hierboven al aangegeven zijn er in ons gesprek van 15 februari slechts oplossingsvarianten aangegeven (geen variant was voor ons een oplossing) en zijn er door geen van de grondeigenaren afspraken gemaakt die uitgewerkt: dienen te worden. In ieder geval is duidelijk dat er nog steeds geen sluitende business case is zoals in 2020 door het college aangeven in het raadsadvies om uitvoer te kunnen geven aan het besluit van de raad van 17 december 2020. Wellicht tijd om echt eens naar de grondeigenaren te luisteren.<br>Ondanks dat er bijna 2,5 jaar verstreken zijn sinds het besluit van de raad (met veel onzekerheid voor grondeigenaren) is er nog steeds geen uitzicht: op een werkbare oplossing. Maar ligt er wederom een voorgenomen besluit tot het vaststellen van NNN op ons perceel.<br>Wij willen u dan ook hierbij vragen uw voorgenomen besluit van 21 februari 2023 voor grensaanpassingen van het NNN met betrekking tot de Zanderij-Noord in te trekken.<br>En gezien bovenstaande argumenten het hele proces te vernietigen.<br>Dit in navolging van zienswijzen van:<br>Bijlage 9. 28 maart 2022 die Stijl Advocaten voor ons hebben ingediend bij Gedeputeerde Staten.<br>Bijlage 10. 2 december 2021 die Stijl Advocaten voor ons hebben ingediend bij de raad en het college van B&W<br>Bijlage 11. 7 september 2021 die wij [redacted]) hebben ingediend bij het college vanB&W.<br>Het perceel moet volgens [redacted] niet worden aangewezen als NNN, omdat dit niet bijdraagt aan de Natura 2000 doelen in het Noordhollands Duinreservaat en aan de robuustheid van het NNN. Voor de motivering hiervan, verwijs ik kortheidshalve naar met name de aanvullende zienswijze van 2 december 2021 (zie Bijlage 1), maar ook de zienswijze van 7 september 2021 van [redacted] (zie Bijlage 2). |
| Reactie op zienswijze<br>U stelt dat vrijwilligheid door het vaststellen van NNN-begrenzing niet meer kan. Dit is onjuist. Na vaststelling van de NNN-begrenzing zijn de gronden nog steeds landbouwgronden als ze de bestemming landbouw hebben. Er kunnen dan dus nog steeds inkomsten uit verkregen worden. Pas als de bestemming gewijzigd wordt van landbouw naar natuur moet er op termijn natuur komen. Deze natuur kan ook door uzelf ontwikkeld worden binnen de daarvoor geldende afspraken. Daarnaast stelt u dat er geen sluitende business case is omdat de gelden van Tennet hier niet vrijkomen. De gelden van Tennet waren inderdaad bedoeld voor boscompensatie, maar |

| |
|---|
| daarvoor waren meerdere locaties in de binnenduinrand beschikbaar. Door de lange doorlooptijd van het project Zanderij Noord wordt deze boscompensatie nu op andere locaties ingezet. Deze gelden waren en zijn echter niet noodzakelijk voor de natuurontwikkeling op de Zanderij Noord. Hiervoor is geld van de provincie Noord-Holland beschikbaar. Uw vragen over de verkeersproblemen gaan over uw zienswijze op het bestemmingsplan. Dat is een apart proces. |
| |
| ZW-0030 |
| Recreatie Noord-Holland |
| Zienswijze<br>Dank voor uw brief inzake de grensaanpassingen van het Natuurbeheerplan 2023/2024. In de Nota van beantwoording heeft u antwoord gegeven op vragen over de leefgebieden- en ambitiekaart. Naar aanleiding van eerdere aanlevering van ontgrenzingsverzoeken gaf u aan behoefte te hebben aan verduidelijking.<br>Hierbij ontvangt u reactie namens de recreatieschappen Alkmaarder- en Uitgeestermeer (RAUM), Groengebied Amstelland (GGA) en Twiske-Waterland (TW). Voor de recreatieschappen Geestmerambacht (GAB) en Spaarnwoude (SPW) lopen met u afzonderlijke NNN-optimalisatietrajecten, vanwaar deze recreatieschappen niet in deze reactie zijn opgenomen.<br>Omdat het uithalen van puur recreatieve elementen wordt beschouwd als ontgrenzingsverzoek, doen wij tevens een aantal suggesties die overeenkomen met percelen die onderdeel uitmaken van de ambitiekaart. De kaart (tevens aangeleverd als shapefile) en de beschrijving treft u hierbij aan. In onze reactie merkten we al op dat de ambitiekaart op sommige plekken niet overeen komt met de werkelijkheid. U geeft aan dat u dit in bredere context wil bekijken. De aanpak daarvoor hebt u nog niet bepaald. Graag geven wij u de suggestie mee om hierbij onderscheid te maken naar de volgende criteria:<br>1. Locaties en begrensde vlakken die onterecht zijn aangewezen als NNN;<br>2. Locaties waar het recreatieschap een vastgestelde ontwikkelvisie heeft en waar mogelijk in de toekomst een conflict bestaat (of zal ontstaan) met NNN;<br>3. Locaties en begrensde vlakken die onterecht zijn aangewezen als ambitie;<br>4. Tips voor aan te kopen percelen van derden t.b.v. de ambitie;<br>5. Locaties en begrensde vlakken die onterecht zijn aangewezen als NNN waar (volgens ons) de inrichting niet voldoet.<br>In de bijlagen hebben wij de voorstellen daarmee overeenkomstig gerubriceerd. Vanuit de andere optimalisatietrajecten hebben wij van u begrepen dat verharde fietspaden en parkeerplaatsen met halfverharding in de NNN kunnen blijven. Zodoende zijn deze in het bijgevoegde bestand niet aangemerkt. In het rapport over druk en draagkracht (augustus 2022) constateerde u dat er in Noord-Holland in de toekomst meer behoefte is aan recreatieruimte en -voorzieningen. Dat staat in veel gevallen haaks met de aanwijzing van recreatiegebieden als NNN waardoor weinig mogelijk lijkt voor recreatie. Wij realiseren ons dat grensbepaling juridisch is verankerd. De categorisering en de conclusies in de praktijk wijzen uit dat toepassing, aanwijzing en de waarde toekenning telkens aanleiding kunnen geven voor aanscherping en overleg. Graag gaan wij met u in gesprek onder welke voorwaarden in de bestaande natuurlijke gebieden recreatief medegebruik mogelijk is. Wij denken hierbij onder meer aan het voornemen om overnachtingsmogelijkheden en verblijfsrecreatie als toekomstige beperking op te nemen, wat mogelijk grote gevolgen zal kunnen hebben voor de exploitatie van de recreatieschappen. Als uitvoeringsorganisatie van de recreatieschappen en verantwoordelijk voor het (natuurinclusief) beheer daarvan denken wij graag mee en brengen wij graag onze ervaringen in |

Reactie op zienswijze
Dank voor uw suggestie. Wij zullen deze meenemen in de overweging bij het bepalen van de aanpak voor het bekijken van de bredere context. Wij gaan over de begrenzing van het NNN in recreatiegebieden graag met u in gesprek. Bij herbegrenzingen is het ecologische belang vanuit het Natuurnetwerk leidend. Voor ontwikkelingen in het NNN gelden de regels van de Omgevingsverordening NH2020, zoals de meerwaardebepaling.

ZW-0031

Natuurmonumenten

Zienswijze
Op 24 februari jongstleden heeft Natuurmonumenten het voorgenomen besluit omtrent de grensaanpassingen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) ontvangen middels een brief van [redacted], namens de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Graag maakt Natuurmonumenten van de mogelijkheid gebruik om te reageren op het voorgenomen besluit. De reactie is gericht op de begrenzing van de eigendommen van Natuurmonumenten aan de westzijde van de Horstermeerpolder gelegen in de gemeente Wijdemeren (zie bijgesloten kaart).

Achtergrond
In 2021 en januari 2022 is de NNN begrenzing van de Horstermeerpolder onderdeel geweest van gesprek tussen Natuurmonumenten en de Provincie Noord Holland in het kader van de lopende kavelruil en het Programma Natuur: spoor één: deelprogramma één. Natuurmonumenten heeft toen aangegeven dat in de westelijke Horstermeerpolder door middel van een dwarsverband een oplossing ligt voor verscheidene provinciale en landelijke doelstellingen. Door dit perceel te gebruiken voor bijvoorbeeld het Gebiedsproces Oostelijke Vechtplassen zouden we op meerdere plekken de realisatie van NNN, de extensivering van landbouw en bufferzone rondom Natura 2000 kunnen versterken. Door dit dwarsverband is een streep gezet door de provincie. De provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat de kavelruil in de Horstermeerpolder een proces op zichzelf is en het niet wenselijk is om zaken aan elkaar te koppelen. Natuurmonumenten heeft zich op dat moment teruggetrokken uit het kavelruilproces en op dit onderdeel in het Programma Natuur. Natuurmonumenten ondersteunt de landelijke provinciale doelstellingen van de provincie Noord Holland in het kader van landbouwtransitie, het versterken van de N2000 en de realisatie van NNN. Natuurmonumenten is van mening dat dit op basis van goed samenwerken en vertrouwen moet gebeuren.

De resultaten van de gebeurtenissen in 2021 en 2022 getuigde hier niet van. In juni 2022 is door Stivas contact opgenomen over het vervolg van de NNN begrenzing op eigendom van Natuurmonumenten in de westelijke Horstermeer. In de correspondentie heeft Natuurmonumenten aangegeven dat wij nog enkele inhoudelijke vragen hadden en graag een ecologische onderbouwing wilden zien voor dit besluit: waarom moet dit gedeelte worden begrensd en welk gedeelte wordt ontgrensd? Welke belangenafweging wordt hier gemaakt, gelet op de provinciale doelstellingen? Hier is geen gehoor aan gegeven.

Reactie
Natuurmonumenten is van mening dat de begrenzing van de westelijke percelen in de Horstermeer kunnen bijdragen aan de landelijke en provinciale doelstellingen zoals

| |
|---|
| de realisatie van NNN, extensivering van de landbouw en de bufferzone rondom Natura 2000. Adequaat omgevingsmanagement en een integrale oplossing bieden aan de omgeving is daarbij cruciaal. Dit geldt zowel voor het draagvlak voor de doelen gesteld in de Wet Natuurbescherming als de rol van Natuurmonumenten in de omgeving. Natuurmonumenten is van mening dat zij als eigenaar van de gronden niet op de juiste wijze geïnformeerd en geconsulteerd is.<br>Graag ziet Natuurmonumenten alsnog een ecologische onderbouwing alsmede de mogelijkheid om voorwaarden te stellen aan de NNN begrenzing. Hiervoor is een uitstel benodigd van NNN begrenzing in de westelijke Horstermeerpolder voor het jaar 2023. Graag gaan wie over de specifieke voorwaarden in gesprek met de provincie.<br><br>Concluderend<br>Natuurmonumenten betreurt de manier waarop de begrenzing in de westelijke Horstermeerpolder is verlopen. Wij hechten grote waarde aan een goede samenwerking met de provincie Noord-Holland; nu en in de toekomst. Als u vragen heeft over bovenstaande zienswijze schroom niet om contact met ons op te nemen. We zien uw reactie graag tegemoet. |
| Reactie op zienswijze<br>Wij begrijpen dat het begrenzen van dit deel nog niet goed genoeg is afgestemd met u. Wij gaan met u in gesprek ten aanzien van de gevraagde ecologische onderbouwing en de voorwaarden. Daarom stellen we deze begrenzing nu uit. |
| |
| ZW-0032 |
| [redacted] |
| Zie ZW-0019 |
| Zie ZW-0019 |
| |
| ZW-0033 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Wij zijn sinds begin November 2021 de bewoners van de woning gelegen aan de Valkeveenselaan [redacted] te Naarden. We hebben een zeer mooie woonomgeving met veel natuur die ook goed beschermd is. Daar zijn we blij mee. We hebben echter geconstateerd dat de grens van het NNN op de kaart van de provinciale omgevingsverordening strak om onze woning is getrokken. Daardoor overlapt het NNN met het voor de functie “wonen” bestemde deel van ons eigendom, de verharde delen van ons erf en het gecultiveerde deel van onze tuin. |

| |
|---|
| Wij hebben er geen probleem mee dat de delen van ons eigendom die bos of andere vormen van natuur zijn als onderdeel van het NNN zijn aangewezen. Dat ook de woonbestemming, ons erf en gecultiveerde deel van onze tuin onderdeel van het NNN uitmaken berust naar onze mening op een kennelijke fout. Deze delen van onze tuin zijn al decennia lang, van voordat de EHS werd ingesteld, gecultiveerd. Deze zijn dus ten onrechte als zijnde “bestaande natuur” onderdeel van de EHS en daarmee later onderdeel van het NNN geworden.<br>Wij zijn er kortgeleden achter gekomen dat met uitzondering van ons huis heel ons percee[redacted] onderdeel uitmaakt van het NNN zoals die in de Omgevingsverordening is opgenomen. Omdat wij eerder geen weet hadden van de NNN-begrenzing die met ons eigendom overlapt, zijn wij ook niet eerder in de gelegenheid geweest ons met dit verzoek tot u te richten.<br>De Omgevingsverordening biedt u, als Gedeputeerde Staten, de mogelijkheid deze kennelijke fout te herstellen. Wij verzoeken u dan ook daarvan gebruik te maken en de NNN-begrenzing zo aan te passen dat deze niet langer overlapt met de woonbestemming, ons erf en gecultiveerde deel van onze tuin. In bijgaand memo is het verzoek nader toegelicht en uitgewerkt.<br>Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en vernemen graag binnen welke termijn u op ons verzoek kunt reageren. |
| Reactie op zienswijze<br>Wij ontgrenzen het deel van uw perceel dat in het bestemmingsplan '1e herziening bestemmingsplan buitengebied' van de gemeente Naarden is bestemd als woondoeleinden I. Hiermee wordt een groot deel van uw perceel ontgrensd van het NNN en toegevoegd aan het werkingsgebied Bijzonder Provinciaal Landschap. Daar waar het NNN overlapt met de bestemming 'bosgebied' uit het bestemmingsplan van de gemeente ontgrenzen we uw gronden niet. De begrenzing als NNN van deze gronden is van belang voor de samenhang van het gehele NNN-gebied. Ook worden hiermee belangrijke (a)biotische omstandigheden, zoals oude bomen, veiliggesteld. |
| |
| ZW-0034 |
| Stichting Bescherm de natuur in het Geestmerambacht |
| Zienswijze<br>Op 1 maart j.l. is het ontwerpbesluit ‘Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening ronde 2023-I’ ter inzage gelegd. Onder voornoemd wijzigingsnummer wordt verzocht om twee percelen in Recreatiegebied Geestmerambacht te ontgrenzen ten behoeve van een intensivering van de recreatie.<br>Samenvatting<br>Stichting Bescherm de natuur in het Geestmerambacht (de Stichting) verzoekt uw College om:<br>-Uw beslissing om in te stemmen met het verzoek van Recreatieschap Geestmerambacht om de beide ontvangstgebieden te ontgrenzen als NNN te heroverwegen en de ontgrenzing van 11,9 ha. NNN in het Natuur- en Recreatiegebied Geestmerambacht niet te honoreren.<br>Door de ontgrenzing worden activiteiten mogelijk (hotel, wellness, Beachpark etc.), die een direct negatieve impact zullen hebben op de resterende NNN in de omgeving.<br>Op zich heeft Stichting Bescherm de natuur in het Geestmerambacht geen bezwaren tegen het ten uitvoer nemen van de reeds jaren geleden gedane toezegging voor natuurontwikkeling in De Groene Loper. Deze natuurontwikkeling kan echter niet gezien worden als compensatie voor het verlies van NNN elders. |

Dat de Provincie Noord-Holland financieel gaat bijdragen aan de Groene Loper ten faveure van potentiële ondernemers van bv. hotel of wellness en Beachpark voorzieningen is onbegrijpelijk. Alle kosten zouden bv. door het Recreatieschap gedragen moeten worden.
Dit heeft nu veel weg van verkapte staatssteun. Uw financiële bijdragen aan de natuurontwikkeling in de Groene Loper kan leiden tot lagere erfpacht-tarieven, aangezien niet alle kosten voor het mogelijk maken van de ontwikkelingen doorbelast hoeven te worden, waardoor een o.i. ongewenste bevoordeelde concurrentiepositie ontstaat voor deze ondernemers.

Toelichting
In het concept-voorstel tot wijziging van het werkingsgebied schrijft u onder 051.1.2023 over de ontgrenzing van de beide Ontvangstgebieden in het NNN-gebied Geestmerambacht:
1. Het verzoek voor ontgrenzing betreft twee percelen waar intensivering van recreatie beoogd is;
Over de begrenzing van de percelen in De Groene Loper wordt uwerzijds vermeld dat:
2. De inschatting is dat de natuurwaarden in De Groene Loper hoger liggen dan in de voorgestelde te ontgrenzen percelen.
In het besluit GS om werkingsgebied te wijzigen geeft u als motivatie:
3. De te begrenzen percelen leveren een grote bijdrage aan de ecologische verbindingszone door toevoeging van natuurvriendelijke oevers, stapstenen en het bieden van meer samenhang in het gebied;
4. De te ontgrenzen delen hebben weinig ecologische potentie;
5. De grondslag voor deze herbegrenzing is artikel 6.43. lid 6 aanhef en onder a van de Omgevingsverordening NH 2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk;
6. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden.
In uw brief aan PS d.d. 23 februari 2023 licht u toe dat de door u genomen (concept) wijzigingen
voortkomen uit:
“Wij maken nu gebruik van de bevoegdheid om de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen bij de OV NH daar waar nodig te wijzigen. In de bijgevoegde bijlagen treft u een overzicht aan van gevraagde wijzigingen die wij begin maart ter inzage leggen. Voor de werkingsgebieden (bijlage 1) betreft het de volgende soorten wijzigingen:
-wijzigingen die voortkomen uit gebiedsprocessen om te komen tot optimalisatie en afronding van het Natuurnetwerk;
-wijzigingen die zijn verzocht via zienswijzen op de OV NH2022 en de ronde wijziging werkingsgebieden van 2021;
-wijzigingsverzoeken die door externe partijen zijn ingediend;
-verbeteringen van kennelijke onjuistheden in de kaart;
situaties waar de uitgangspunten voor het begrenzen niet juist zijn toegepast.
De Stichting geeft in het navolgende per item haar zienswijze.

1. “Het verzoek voor ontgrenzing betreft twee percelen waar intensivering van recreatie beoogd is” en “De beoogde intensivering van de recreatie”, in casu de bouw van hotel, wellness en het Beachpark in de ontvangstgebieden, is strijdig met het gestelde in artikel 6.43. van de Omgevingsverordening NH 2020 omdat daardoor “de

bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van de gebieden" in het gedrang komen. Dit is niet alleen van toepassing op de ontvangstgebieden maar ook op de nabijgelegen delen van het NNN-gebied in het Geestmerambacht.
2. "De inschatting is dat de natuurwaarden in De Groene Loper hoger liggen dan in de voorgestelde te ontgrenzen percelen" is niet onderbouwd én is ons inziens niet correct.
Daarvoor zijn tenminste twee argumenten:
Het beoogde perceel oostelijk van de Vronermeerweg, groot 4,22 ha, is de afgelopen jaren veelvuldig met mest geïnjecteerd door lokale veehouders. Deze overbemesting heeft negatieve gevolgen voor de potentiële natuurwaarden.
De geregistreerde waarnemingen van individuele exemplaren en soorten planten en dieren (een maatstaf voor natuurwaarden) op de website "Biodiversiteit in Noord-Holland" liggen in de te ontgrenzen gebieden significant hoger dan in de nieuw te begrenzen gebieden. De waarnemingen betreffen weliswaar in omvang grotere arealen, doch de onderlinge verschillen in biodiversiteit geven een beeld dat uw inschatting tegenspreekt.
3. "De te begrenzen percelen leveren een grote bijdrage aan de ecologische verbindingszone door toevoeging van natuurvriendelijke oevers, stapstenen en het bieden van meer samenhang in het gebied." Deze motivatie is niet onderbouwd en o.i. niet correct.

Toelichting.
In het door de gemeente Langedijk ter inzage gelegde "Ontwerp Bestemmingsplan Buitengebied Langedijk (2021-02-02) zijn de Groene Loper noch de genoemde ecologische verbindingszone NNV1 aangegeven.
Het ter inzage gelegde Ontwerp Bestemmingsplan voldoet NIET aan de vereisten van uw Omgevingverordening artikel 6.43. Naast natuurontwikkeling in de ecologische verbindingszone wordt in de plannen de recreatieve inrichting ter hand genomen. Met name de Sloepenroute zien wij hierbij als een bedreiging voor de WKW van de ecologische verbindingszone.

4. "De te ontgrenzen delen hebben weinig ecologische potentie."
Ook deze motivatie voor uw voorgenomen besluit is niet onderbouwd en ons inziens nietcorrect.

Toelichting:
Dat de te ontgrenzen delen weinig ecologische potentie hebben is een direct gevolg van de strijdigheid met art 6.43 van de plannen van het Recreatieschap; want bij het opstellen van het Ruimtelijke plan Visie "Parkenlint tussen stad en dorp" is géén invulling gegeven aan art 6.43 lid 2 en lid 3 t.w.:
Lid 2 : Een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen strekt in ieder geval tot de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden

en;
Lid 3. Het ruimtelijk plan stelt in ieder geval regels in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden. Bij het stellen van deze regels moeten de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden in acht worden genomen;

Reactie op zienswijze
Wij komen niet tegemoet aan uw verzoek om af te zien van de ontgrenzing. Op ecologische gronden is door ons beoordeeld dat het herbegrenzingsvoorstel leidt tot een positief effect op de natuur. Door NNN te ontgrenzen in de twee ontvangstgebieden met een hoge recreatieve druk, en gronden in de Groene Loper te begrenzen als NNN in de vorm van potentiële moerasstapstenen langs een ecologische verbindingszone (onderdeel van NNN), creëren we een meer verbonden natuurnetwerk met hogere potenties voor de natuur.
Ontgrenzing in de ontvangstgebieden doet geen afbreuk aan ecologische landschapslinten of natuurvriendelijke oevers. Ondanks een netto afname van NNN-areaal dat is aangewezen als N16.04, doet ontgrenzing geen wezenlijke afbreuk aan de kernkwaliteit 'besloten parkachtig landschap rond groot open water'. Er blijft ook na ontgrenzing voldoende areaal aan vochtig bos met productie intact. Direct ten noorden van het ontvangstgebied Zomerdel vindt de natuurverbinding KNV1 aansluiting met het NNN-gebied N6. Ontgrenzing van het noordelijke ontvangstgebied Zomerdel leidt niet tot versnippering; er blijft voldoende water en groen intact dat kan worden benut voor verdere ontwikkeling van deze natuurverbinding. Direct ten zuiden van het zuidelijke ontvangstgebied Koele kreken vindt de natuurverbinding NNV1 aansluiting met het NNN-gebied N6. Ook hier blijven wij inzetten op het optimaliseren van ecologische verbindingszones als onderdeel van het NNN. De begrenzing binnen de Groene Loper draagt hier deels aan bij.
Mocht het recreatieschap Geestmerambacht in de toekomst binnen de te ontgrenzen gebieden met een nieuw plan komen, dan wordt dit plan getoetst aan het vigerend bestemmingsplan van de gemeente. De huidige bestemming is dagrecreatie en parkeren. Eventuele door u genoemde ontwikkelingen passen niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Hiervoor zou dan een bestemmingsplanwijzigingsprocedure moeten worden doorlopen; waarop u dan kunt reageren.

ZW-0035

[redacted]

Zienswijze
Wij zien ons als eigenaar en gebruiker van kadastraal perceel Castricum[redacted] + perceel Castricum[redacted] nogmaals gedwongen een zienswijze in te dienen op de NNN-begrenzing van bovengenoemd perceel, onderdeel van verzoek 33.1.2022. Wij stellen wederom vast dat duidelijk is dat NNN-begrenzing op ons perceel een fout besluit is waaraan wij niet willen meewerken. Wij hebben dit al uitgelegd in onze zienswijze van 22 april 2022. Hieronder leggen wij onze mening nogmaals uit met verwijzingen naar onze vorige zienswijze en met nieuwe argumenten.
Natuur in een driehoek van een sluipverkeerader, veelvuldig gebruikt treinspoor en drukke weg aan de noordkant van het perceel
Wij, kinderen van het tuindersgezin van[redacted], zijn opgegroeid aan de Zanderijweg[redacted]. Onze moeder die daar nog woont, ziet (en wij met haar) hoe de verkeersdrukte op de Zanderijweg almaar toeneemt. Die drukte zal zonder twijfel problematisch groeien als de bouw van woningen bij Kapitein Kaas gerealiseerd zijn. De toevoerwegen zijn immers ontoereikend. Om een natuurgebied vlak naast zo'n sluipverkeersader te ontwikkelen is daarom een bizar besluit. De groei van zeldzame planten en diersoorten zal in de kiem gesmoord worden, als er al sprake zou zijn van het ontstaan ervan. Als de provincie dit plan toch wil doorzetten, zal ze na enige tijd onze voorspelling moeten erkennen en alsnog gaan bouwen op dit hiervoor uitermate geschikte perceel.

| |
|---|
| Poort en honden<br>In ons vorige betoog tegen de toekenning van NNN-status stonden wij heel negatief tegenover het plan om ons land te betrekken bij de Poort naar de duinen. Nogmaals: iedereen die met de trein of de bus op station Castricum aankomt, zal richting de duinen lopen en geen ommetje maken naar het noordoosten. Daarnaast begrijpen wij niet dat grond wat de NNN status zou moeten krijgen, nota bene een beoogde bestemming krijgt van hondenuitlaatplek.<br>De daarmee gepaard gaande stikstofuitstoot van willen we nogmaals met klem benoemen. Dit staat volledig haaks op een natuurbestemming. In ons bezwaar hiertegen hebben we u de cijfers uitgelegd. We zijn er ook om die reden absoluut op tegen dat ons land als hondenuitlaatplek gebruikt zal worden.<br><br>Woningbouw<br>Ook aan woningbouw hebben wij aandacht besteed in onze zienswijze. We hebben uit de tussentijdse gesprekken begrepen dat er extra woningen gebouwd mogen worden door verschillende landeigenaren, zonder dat daar een deugdelijke onderbouwing onder ligt. Wij kunnen dat niet anders zien dan als voorkeursbehandeling en verzetten ons hiertegen. De willekeur die de gemeente hiermee tentoonspreidt is verwerpelijk en oneerlijk, want waarom mag de een wel bouwen en de ander niet. Zoals u hebt kunnen lezen, hebben wij mooie, sociale ideeën voor ons land. Hieronder een variatie op die plannen waarvoor ons land uitermate geschiktheid is gezien de locatie. Wij vragen u met klem hier (nog eens) naar te kijken. Het tekort aan woningen (voor jongeren en ouderen) is nog steeds schrijnend.<br><br>Naar onze mening zou het gebied ten oosten van de Duinenboschweg zich uitstekend lenen voor woningbouw. Zoals hierboven al genoemd: natuur is niet te realiseren door het drukke trein- en autoverkeer in deze hoek van de Zanderij. Bovendien sluit dit ook naadloos aan op de plannen van het kabinet om 100.000 woningen per jaar te bouwen in de periode 2024-2030. Heel recent was in het nieuws dat het kabinet in gaat zetten op de bouw van woningen voor senioren om zo plaats te maken voor jonge gezinne |
| Reactie op zienswijze<br>U heeft gesprekken gevoerd met de provincie en met de gemeente Castricum. De kern van deze gesprekken is geweest dat de provincie, gemeente en PWN streven naar natuurontwikkeling in de Zanderij Noord, waardoor andere functies niet mogelijk zijn. Daarom hebben we met u gesproken over andere mogelijkheden. Wij hebben u gehoord, maar zijn van mening dat natuurontwikkeling in dit gebied belangrijk en waardevol is. Ook op uw percelen. Dit betekent dat er van woningbouw geen sprake kan zijn. De ecologische uitleg van de Zanderij Noord als geheel kunt u lezen in de bijlagen bij deze Nota van beantwoording. Hierin staat duidelijk beschreven waarom de aanwijzing van dit gebied als NNN nuttig en noodzakelijk is. De ligging van de Zanderij biedt kansen om de natuur beleefbaar te maken. De grootte van het gebied geeft hierin de mogelijkheid een zinvolle zonering aan te brengen van een meer extensieve natuurbeleving in het westelijk deel naar een meer intensieve beleving in het oostelijk deel. Dit betekent dat de wens voor het uitlaten van honden dicht tegen de bewoning aan is; dit vormt dus een integraal onderdeel van het totale ontwerp. De effecten van deze zonering hebben tot ver in de duinen positieve effecten op de natuur. Daarnaast is het in een gebied met loslopende honden nog steeds mogelijk NNN natuur te ontwikkelen. Zeker ook omdat dit gebied ook gebruikt wordt om het schone kwelwater uit de duinen verder te brengen. Daarmee wordt de natuur ten noordoosten van de Zanderij Noord gevoed en de natuurwaarde versterkt. In het noordoostelijk deel zal een bloemrijk grasland ontstaan dat voedselrijker is dan het extensievere westelijk deel van de Zanderij Noord met op de meer beschutte plekken kans op een zeedorpen vegetatie, wat past bij het duinlandschap van Castricum.<br>Vragen over het verkeer rondom de Zanderij Noord zullen door de gemeente beantwoord worden in de zienswijzen over het bestemmingsplan. Dit is een apart proces. |

| |
|---|
| ZW-0036 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Reactie op 047.1.2023<br>Goed te weten dat de provincie het verzoek van de gemeente Zandvoort heeft afgewezen om de grenzen van het Natuurnetwerk Nederland voor wat betreft het Kostverlorenpark te wijzigen. Ik wil graag dat dit park als natuurgebied behouden blijft. Dit natuurgebied grenst direct aan een Natura2000 gebied, vormt daar een logisch en natuurlijk geheel mee, en herbergt tal van bijzondere plant en diersoorten zoals diverse vlindersoorten (parelmoervlinders, kolibrivlinders, boomblauwtje etc),, reptielen (zandhagedis, kikker, pad en salamander), vogels (uil, buizerd, spechten, staartmezen, goudhaantjes en vele anderen) en zoogdieren (vleermuis) die elders al lang verdwenen zijn of bedreigd worden. Na aantasting door de mens zullen deze mooie planten en dieren nooit meer terugkomen. Ik kan dit weten omdat ik al vele decennia met enige kennis van zaken geniet van de natuur rondom Zandvoort. Ik vind het opmerkelijk dat een dergelijk verzoek wordt ingediend (helaas zonder dat de indieners de direct betrokken daar vooraf bij betrekken) terwijl de natuur in Nederland en ook in de duinen er erbarmelijk voorstaat. Wel vind ik dat ook de bewoners van de recreatie onderkomens in het Kostverlorenpark en de direct omwonenden zorgvuldiger met de natuur in dit park om moeten gaan en er van weerhouden moeten worden om het natuurlijk karakter van het park aan te tasten (door plaatsen van afrasteringen en aanbouwsels, aanleg van versteende terrassen, vergrassing en beplanting met exoten). De provincie zou hier zeker een belangrijke inbreng bij kunnen hebben. |
| Reactie op zienswijze<br>Wij vinden het fijn dat u achter ons besluit staat om het Kostverlorenpark, in de viewer aangeduid onder nummer 047.1.2023, niet te ontgrenzen van het NNN. Wij danken u voor uw zienswijze. |
| |
| ZW-0037 |
| Familie[redacted]en R.C.P. Res Beheer |
| Zienswijze<br>Res heeft een bloembollenbedrijf aan de Geversweg in Castricum. In het ontwerp plan krijgen de gronden van Res de aanwijzing Natuur Netwerk Nederland (NNN). Dit zal ertoe leiden dat het bedrijf nodig is voor de aanleg van het NNN gebied. Dit is voor de huidige bedrijfsvoering een onwenselijke situatie vol beperkingen. De aanwijzing betekent dat Res haar bedrijfsvoering ter plaatse niet kan continueren en haar bedrijfsvoering naar een andere locatie dient te verplaatsen. Res wenst dan zekerheid dat zij op deze basis schadeloos gesteld zal worden. Hierbij wil zij opmerken dat vervangende locaties met een vergelijkbare specifieke grondslag bijna niet te vinden zijn.<br>Res wenst de percelen kadastraal bekend gemeente Castricum, sectie D, nummers 1276 en 1241 waarop de woning Geversweg 9 te Castricum en de bedrijfsgebouwen |

staan, in zijn geheel buiten de NNN aanwijzing te houden. Een NNN begrenzing op deze percelen zal de economische waarde aanzienlijk verminderen.
Dit is ook bij het naastliggende perceel 12728 van de directe buren het geval. Ook bij andere eigenaren in het gebied wordt geen NNN aanwijzing gelegd op woonpercelen en worden de gehele percelen buiten de aanwijzing gehouden.
Voormeld uitgangspunt hebben wij ook in een eerdere zienswijze en in de gesprekken met uw provincie kenbaar gemaakt. De familie Res wenst voor beide percelen met woning en bedrijfsgebouwen de functionaliteit, het gebruik, en het woongenot te behouden.
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en verzoeken u aan de zienswijze van Res tegemoet te komen.
Mocht u naar aanleiding van het voorgaande nog vragen hebben dan kunt u te allen tijde contact met ons opnemen.

Reactie op zienswijze
U hebt met ons, met de gemeente en met PWN gesproken over de natuurontwikkeling op de Zanderij Noord. Deze natuurontwikkeling betekent voor uw bedrijf dat doorgaan met het bedrijf op de huidige plek niet mogelijk is en verplaatsing van uw bedrijf naar een andere locatie een oplossing kan zijn. U bent in gesprek met de provincie over volledige schadeloosstelling hiervoor. De ecologische uitleg over waarom de Zanderij Noord als NNN-gebied is aangewezen, vindt u in de bijlagen bij deze Nota van beatwoording. Hierin staat duidelijk beschreven waarom de aanwijzing van dit gebied als NNN nuttig en noodzakelijk is. De NNN-begrenzing zoals aangegeven blijft hierbij gehandhaafd.

ZW-0038

Nationale Politie

Zienswijze
De politie maakt zich zorgen over de voorgestelde wijziging omdat deze kan leiden tot een afname van de veiligheid en het welzijn van de burgers in het betrokken gebied. Door de veranderingen in de werkingsgebieden kan het voor de politie moeilijker worden om effectief te reageren op noodsituaties en criminele activiteiten.
In de toewijzing van de werkingsgebieden wordt de Politielocatie in Zaandijk, plaatselijk bekend als Guishof 1 en 2 (kadastraal perceel 7252) overlapt door het Werkingsgebied Omgevingsverordening Noord- Holland (zie bijgaande afbeelding). Graag zouden wij zien dat de overlapping op het gedeelte van de Politielocatie (perceel 7252) geen onderdeel gaat uitmaken van het voorgenoemde werkingsgebied, en dat de kaart hiertoe wordt aangepast zodat voornoemde Politielocatie buiten het werkingsgebied van de Wijziging Werkingsgebieden Omgevingsverordening Noord-Holland valt. Dit mede omdat de Nationale Politie anders belemmerd wordt in haar bedrijfsvoering en het uitoefenen van haar wettelijke taken.
We begrijpen dat de voorgestelde wijziging voornamelijk gericht is op het verminderen van administratieve lasten en het vereenvoudigen van regelgeving, maar we willen erop wijzen dat de veiligheid van de burgers altijd voorop moet staan. We geloven dat de huidige werkingsgebieden van de omgevingsverordening goed werken en dat veranderingen alleen moeten worden doorgevoerd als de voordelen duidelijk opwegen tegen de mogelijke risico's.
Daarnaast willen we erop wijzen dat de Nationale Politie extra zorgvuldig moet zijn bij het doorvoeren van veranderingen die onze effectiviteit kunnen verminderen.

| |
|---|
| We dringen er bij u op aan om onze bezorgdheid serieus te nemen en de voorgestelde wijzigingen zorgvuldig te heroverwegen, met het oog op de veiligheid en het welzijn van de burgers in de betrokken gebieden. De Nationale Politie ziet dan ook graag dat deze zienswijze wordt gehonoreerd. |
| Reactie op zienswijze<br>Dank voor uw zienswijze. De door u ingediende zienswijze heeft geen betrekking op een van de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze ronde wijziging werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening. Het nu alsnog opnemen van nieuwe wijzigingen zou ertoe leiden dat derden hierover geen zienswijzen meer kunnen indienen. Wij gaan met u in gesprek over de werkingsgebieden die van toepassing zijn op uw terrein. |
| |
| ZW-0039 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Op 24-2-2023 ontvingen we uw brief met kenmerk 1988147/1988376 waarin werd aangekondigd dat er door provincie een voorgenomen besluit is genomen inzake de grensaanpassing NNN. In de brief staat opgenomen dat bezwaar ingediend kan worden tot en met 11 april. Op uw website is opgenomen dat de termijn voor het indienen van zienswijze tot en met 30 april loopt. Dit is door de provincie ook bevestigd op 7-4-2023. Naar aanleiding van het genomen besluit over de voorgestelde grensaanpassingen van het NNN willen we hierbij onze zienswijze tegen deze wijziging van de grensaanpassingen kenbaar maken. Wij zijn eigenaar van de kavels gelegen aan de oostzijde van de Duinenboschweg te Castricum met kadastrale aanduiding Castricum sectie [redacted] Perceel [redacted], Perceel [redacted] en Perceel [redacted] en kunnen ons namelijk niet verenigen met het wijzigen van de grens aanpassing naar NNN. Zeker niet aangezien de gemeente in haar presentatie van januari 2019 overduidelijk heeft aangegeven dat onze gronden helemaal geen NNN potentie hebben!<br><br>De reden dat we ons niet kunnen verenigen met het wijzigen van de grens aanpassing naar NNN zijn:<br>1. Het onderbouwing van het verzoek tot aanpassing van de begrenzing staat ter discussie<br>De provincie doet een aanpassing in de begrenzing en bij de publicatie stelt zij dat dit tot stand is gekomen na participatie. Dit is volstrekt onjuist. Er heeft vanuit de provincie en de gemeente geen participatie plaats gevonden inzake een aanpassing van de NNN begrenzing. De provincie heeft altijd aangegeven dat een aanpassing van onze gronden naar NNN pas mogelijk zou zijn indien de eigenaren hier zelf om zouden vragen. Wij hebben continu aangegeven dat wij tegen de NNN status voor onze gronden zijn.<br>Begin 2022 heeft Provincie ook een voorgenomen besluit genomen om de grensaanpassing te doen.<br>Na contact met de gemeenteraad, begin 2022, bleek dat raadsleden niet op de hoogte waren dat er helemaal geen consensus was met grondeigenaren. De Raad heeft daarna aan Provincie, gemeente en PWN gevraagd eerst met grondeigenaren in gesprek te treden om te bekijken welke gronden wel of niet verworden konden worden. Het proces is daarna On hold gezet.<br>Dit is bevestigd in een brief dat wij van de gemeente ontvingen. Ook heeft op 16 maart 2022 voor het eerste met de provincie een gesprek plaats gevonden waarin door provincie is aangegeven dat eerst bekeken zou worden welke mogelijkheden en gemeenschappelijke belangen er zijn.<br>Daarna zou opnieuw bekeken worden op welke wijze het traject voortgezet zal worden. van de provincie hebben we daarna nooit meer wat vernomen. Nadat de |

gemeenteraad begin 2022 om een pas op de plaats had gevraagd en had gevraagd om betere communicatie met eigenaren vond uiteindelijk op 24 oktober 2022 een bespreking plaats met twee, door de provincie, PWN en gemeente, ingehuurde adviseurs. Zij gaven aan dat zij met de grondeigenaren dienen te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om met elkaar het gebied te transformeren en welke gemeenschappelijke belangen er zijn. Na dat gesprek ontstaat er vanuit gemeente en provincie een volledige communicatie stilte Op 18 januari 2023 ontvangen we een brief van de gemeente waarin wordt aangegeven dat de “eerste besprekingen van de NNN begrenzing eind februari/ begin maart plaats vinden en dat daarna de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen bestaat”. Eind januari worden we benaderd om een afspraak in te plannen. Er wordt een uitnodiging gestuurd om langs te komen zodat de vervolg stappen medegedeeld kunnen worden. Wij verzochten de gemeente vooruitlopend de afspraak om eerst meer informatie te verstrekken en vroegen wat de inhoud wordt en welke terugkoppeling er vanuit de adviseurs is gegeven richting PWN, provincie en gemeente en haar Raad. Die terugkoppeling werd niet afgegeven. Het gesprek was op 22 maart 2023 ingepland. Ondertussen ontvingen we op 24 februari 2023 een brief van de provincie dat de gemeente en verzoek heeft gedaan voor een aanpassing van NNN begrenzing en dat gedeputeerde staten op 21 februari 2023 een besluit heeft genomen over de voorgestelde grensaanpassing van het NNN!
Op 24 februari jl. werden we namelijk opnieuw verrast met een brief van de provincie dat voor onze locatie toch, wederom zonder overleg of voor aankondiging, een besluit is genomen om een grensaanpassing van het NNN gebied te doen waardoor onze gronden toch weer opeens natuur zouden moeten worden. Dit terwijl er vorig jaar door de Raad is gevraagd om betere communicatie met grondeigenaren en de provincie had toegezegd het proces te verbeteren en d gesprekken met procesbegeleiders niet eens afgerond zijn. Afspraken worden niet nagekomen en belangen worden niet meegewogen en geschaad..
Terwijl Provincie en gemeente per brief hadden aangegeven dat zij eerst in gesprek zouden gaan met de grondeigenaren om te bekijken welke gronden getransformeerd zouden kunnen worden en welke eigenaren zouden willen meewerken aan verkoop blijkt toch opeens dat tijdens de gesprekken met ingehuurde adviseurs dat de gemeente en provincie tussentijds besluiten hebben genomen om de NNN begrenzing aan te passen.
Tussen het overleg in oktober 2022 en maart 2023 heeft er geen enkele nadere afstemming plaats gevonden over de varianten of over een gemeenschappelijk belang wat tussen partij was gevonden. Er heeft met ons (grondeigenaren) geen enkele afstemming of verificatie plaats gevonden over de opties die bij gemeente en raad zullen worden neergelegd. Op 22 maart 2023 vindt het gesprek plaats waarbij het voor ons niet duidelijk is wie daar nu bij aanwezig zullen zijn. We waren in de veronderstelling dat het een gesprek was met de projectleider van de gemeente maar het blijken alleen de twee ingehuurde adviseurs te zijn die het gesprek starten met de mededeling dat ze samen met grondeigenaren willen bekijken wat de mogelijkheden zijn.
Terwijl ondertussen, en na afstemming tussen gemeente en provincie, al een besluit is genomen over de grensaanpassing!. Ook hier ervaren we dat de door gemeente en provincie ingestoken route eenzijdig en rechtlijnig wordt doorgezet waarbij iedere vorm van participatie ontbreekt.
We zien geen enkele verandering in het proces en de wijze van afstemming en communicatie. Wederom blijkt dat Provincie en gemeente stoïcijns blijven proberen de gronden om te zetten naar natuur zonder enige dialoog en afweging van de verschillende belangen. Dit stagneert het proces terwijl er zoveel meer kansen zijn waarbij de verschillende belangen gecombineerd worden.
Ondertussen heeft een raadsinformatie avond plaats gevonden waarbij grondeigenaren en raadsleden in gesprek zijn gegaan. Een terugkoppeling dient nog te komen maar ondertussen wordt wel een grensaanpassing doorgezet.

De bovengenoemde gang van zaken en door provincie en gemeente aangehouden volgorde schaadt onze belangen, er is geen open en eerlijke dialoog en grondeigenaren worden tegen de muur gezet.
2. Er heeft geen participatie met ons plaats gevonden!

De wijziging van de begrenzing is niet vooraf met ons afgestemd. Er is vanuit de provincie na het allen het overleg op 16 maart 2022 geen enkel overleg geweest over de aanpassing van de begrenzing. Op 16 maart 2022 hebben we voor het eerst met de heer [redacted] en mevrouw [redacted] gesproken over de natuurontwikkeling van de Zanderij Noord. Doel van het gesprek was inzicht te krijgen in de bereidheid van u als grondeigenaren om op vrijwillige basis mee te werken aan de natuurontwikkeling zoals voorgesteld in het kaderstellend besluit en het ontwerp bestemmingsplan.
Dit was voor het eerst dat iemand van de provincie ons vroeg naar hoe we het proces tot dusver ervaren hebben en wat onze wensen zouden zijn. Deze vraag is pas gekomen nadat er een besluit is gekomen over de aanpassing van de begrenzing. Wij hebben wederom aangegeven dat wij deze NNN begrenzing niet wensen en daar niet aan mee zullen en willen werken.
We hebben namelijk eerder en continu bij de gemeente aangegeven dat we deze wijzigingen niet willen.
In de presentatie van de raadsinformatie avond (januari 2022) werd door gemeente, provincie en PWN aangegeven dat er participatie heeft plaats gevonden. Al lange tijd wordt er vanuit de gemeente een proces ingestoken waarin er verschillende plannen zijn om de Zanderij Noord te wijzigen waarbij structureel onze inbreng ter zijde wordt geschoven en niet wordt verwerkt in de stukken.
Onze belangen worden continu niet genoemd en meegewogen.
Ook in de presentatie van de raadsinformatie avond januari 2022) werd door gemeente, provincie en PWN aangegeven dat er participatie heeft plaats gevonden.
Dit is absoluut niet waar waardoor er een belangrijk en verplicht onderdeel van het proces voor onze kavels niet heeft plaats gevonden. Onze belangen en inbreng zijn structureel niet meegenomen.
Al lange tijd wordt er vanuit de gemeente een proces ingestoken waarin er verschillende plannen zijn om de Zanderij Noord te wijzigen waarbij structureel onze inbreng ter zijde wordt geschoven en niet wordt verwerkt in de stukken. Onze belangen worden continu niet genoemd en meegewogen.
Wij hebben in gesprekken met de gemeente en PWN, per brief en per mail met wethouder, de projectleider, PWN aangegeven dat we de transformatie naar natuur niet wensen en indien er een transformatie van de gronden dient te komen de wijziging naar woningbouw veel meer voor de hand ligt.
Bij de eerste informatie avonden van de gemeente zijn wij als grondeigenaar niet eens benaderd of uitgenodigd. Uiteindelijk hebben we onszelf uitgenodigd waarbij wij toen scheef zijn aangekeken en geen ruimte hebben gekregen om onze inbreng te doen.
Rond 2019-2020 waren we redelijk goed op weg met PWN en de provincie (niet met de gemeente) om te praten over een alternatief plan voor de natuurontwikkeling van de Zanderij Noord, waarbij het noordoostelijk deel ontwikkeld wordt met een mix van woningen in een duinlandschap en er woningen langs de Duinenboschweg gerealiseerd worden met een zachte overgang naar de natuur, zodat de gronden voor de ontwikkeling van natuur aan de westkant van de Zanderij Noord beschikbaar konden komen.
De gemeentestond nooit open voor bovengenoemde aanpak waardoor participatie onmogelijk werd. De gemeente lijkt er bewust voor te hebben gekozen om voornamelijk met natuurclubs te participeren. Een eerdere projectleider van de gemeente werd gepresenteerd als onafhankelijks terwijl tijdens het proces bleek dat deze enorm voorstanders was van het ontwikkelen van groen.

Hij heeft zelfs vooruitlopend op presentaties artikelen op social media geplaatst waarbij hij aangaf dat hij ervoor zou zorgen dat de gehele zanderij groen zou worden.
Tijdens een bespreking met grondeigenaren en de wethouder, waar hij excuses kwam maken voor het doorlopen proces, is dit kenbaar gemaakt. Enkele weken daarna was de desbetreffende projectleider uit beeld.
Wij zullen nooit in stemmen met het huidige voorstel voor wijziging van het bestemmingsplan en de NNN-begrenzing voor onze gronden en we hier ons zullen tegen

blijven verzeten waarbij partijen (aantoonbaar) niet de juiste informatie hebben gedeeld en afspraken niet zijn nagekomen. We hebben het proces tot nu toe als zeer onrechtvaardig, onevenwichtig, niet transparant en schadelijk ervaren.
3. Eerder afgekeurd proces wordt opnieuw met dezelfde aanpak verkeerd doorlopen.
Het proces wat afgelopen jaar is doorlopen heeft wederom de verkeerde volgorden, mist transparantheid waarbij belangen van grondeigenaren opzij worden geschoven.
Ook in december 2022 ontvingen we een brief van de gemeente dat er toch eerst met de eigenaren gesproken zal worden over wat zij nu wensen en dat o.b.v. daarvan besloten wordt welke gronden een ander bestemming en begrenzing zouden krijgen. Een paar weken later krijgen we begin maart 2022 alsnog een brief van de provincie dat er toch alvast een voornemen ligt om de NNN begrenzing door te zetten zonder dat er enig overleg met de bewoners heeft plaatsgevonden.
Wij ervaren dat als doordrukken van een ingezette koers om de NNN begrenzing erdoor te drukken zonder rekening te houden met de belangen en wensen van de eigenaren. Deze wijze van handelen is afgelopen jaar weer herhaalt.
Op 28 februari 2022 hebben wij (grondeigenaren) en overleg gehad met de gemeente raad.
Wij hebben daar aangegeven hoe het proces is verlopen. Verschillende Raadsleden hebben letterlijk geregeerd met : " het blijkt dat we door het college niet goed zijn geïnformeerd en dat de participatie niet goed is verlopen". We hebben verzocht het verzoek tot aanpassing NNN te stoppen en de bestemmingsplan procedure eveneens te stoppen. Dit laatste is toen on Hold gezet.
Het verbaasd ons nu weer dat er toch eerst vanuit de provincie een besluit wordt genomen tot aan passing van de NNN begrenzing terwijl eigenaren dit niet wensen en de gemeente, die het verzoek heeft gedaan, bij ons nu aangeeft dat zij eerst met de grondeigenaren in gesprek willen om te vragen welke wensen de grondeigenaren hebben. Wij wensen geen NNN en natuur bestemming op onze gronden. Wederom hierbij dan ook de mededeling dat wij onze gronden niet willen en zullen verkopen aan de provincie.
Tijdens het overleg op 16 maart 2022 hebben we jullie verzocht intern bij de provincie aan te geven dat onze kavels geen NNN status krijgen en dat proces voor onze kavels te stoppen. Op dat verzoek hebben we nooit ene reactie gehad.
4. Participatie gestuurd op groen waarbij er geen consensus is
Er wordt gesteld dat er een succesvolle participatie is doorlopen, zoals u wellicht al meerdere malen van alle grondeigenaren heeft gehoord en gelezen is dit onjuist. Keer op keer kregen we geen terugkoppeling, mochten we niet meepraten of werden we buitengesloten.
Tevens willen wij u melden dat we al geruime tijd van mening zijn dat wij niet gehoord, betrokken en geïnformeerd worden waarbij onze belangen door de gemeente worden geschaad.
In maart 2017 heeft het College in een bestuursopdracht aangegeven een kadernota te willen maken met als uitgangspunt het realiseren van natuurontwikkeling op de bestaande bollengrond op de Zanderij Noord. Daartoe startte wethouder Steeman een participatieproces tussen grondeigenaren, maatschappelijke organisaties en burgers.

Door de projectleider van destijds werd enorm gestuurd op natuur ontwikkeling. Tijdens verschillende bijeenkomsten is er een grote groep natuur liefhebbers uit de wijde omgeving uitgenodigd om mee te praten over de ontwikkeling van de Zanderij Noord. Deze groep personen werd ondergebracht in een "kerngroep" waar de diverse belanghebbende deel mochten nemen.
Bij de kerngroep waren maar enkele grondeigenaren betrokken. Dit werd onder de noemer participatie gebracht terwijl een groot deel van de grondeigenaar hier niet of nauwelijks over geïnformeerd of bij betrokken werden. Wij zijn zelfs niet alle keren uitgenodigd. Tijdens deze bijeenkomsten werd vooral gestuurd op natuur ontwikkeling

waarbij er nauwelijks tot geen ruimte werd geboden voor afwijkende meningen van onder andere de grondeigenaren. Uiteindelijk werd en een concept hoofdlijnen kadernota gepresenteerd waarbij door de gemeente duidelijk is aangegeven dat woningbouw niet uitgesloten werd.
Wij en de overige grondeigenaren zijn pas in september 2018 tijdens het Ontwerp Atelier, ver na het vaststellen door de raad van de concept kadernota, éénmaal gevraagd wat zij met hun grondpositie zouden willen, maar ook met deze input is niets gedaan. Zelfs tijdens het Atelier mocht slechts bij een van de vier ingedeelde groepen huizen worden ingetekend voor verevening.
Bij de inbreng van de andere groepen mochten geen huizen worden ingetekend, ondanks voorstellen daartoe. Quote van een van de grondeigenaren: “Deelnemers mochten alleen maar kiezen tussen groen, groen of groen”. Niet gechargeerd, letterlijk gezegd door de proces begeleiders. In de uitwerking van de resultaten van de 4 werkgroepen van het Ontwerp Atelier zijn slechts de natuurversies uitgewerkt. Niet de versies waarin woningbouw verwerkt was. In de concept kadernota staat uiteindelijk geen enkel huis ingetekend, terwijl meerdere eigenaren dit graag wel zo hadden gezien.
De concept kadernota die eind 2018 in de gemeenteraad op hoofdlijnen is aangenomen suggereert een consensus met alle stakeholders en dus ook met de grondeigenaren. Niets is minder waar. De grondeigenaren voelen zich totaal buiten de participatie gesloten. Wanneer we dit aankaarten bij kerngroep lid Yrina Res, stelt zij dat zij slechts een procedurele rol heeft als kerngroep lid. Niet als vertegenwoordiger van de grondeigenaren. De belangen van de grondeigenaren worden niet vertegenwoordigd in de kerngroep en niet in het participatie traject. Tijdens de participatiebijeenkomsten, van de gemeente, zijn wij overstemd door andere ‘stakeholders’, die samen met de procesbegeleiders van dit project een aantal idealistische varianten hebben bedacht voor de toekomst van onze grond. Wij hebben een veel te kleine stem/rol in het proces gehad en zijn nooit gevraagd naar onze mening over de toekomst van hun eigen percelen op de Zanderij Noord. Wij voelen ons tot op heden in het traject gepasseerd en zijn stellig van mening dat er geen sprake is geweest van participatie.
Wij zijn dan ook stellig van mening dat dit proces opnieuw doorlopen dient te worden op het moment dat de bestemming van onze kavels gewijzigd zou worden.
In 2020 werden wij opeens verrast, na maanden lange stilte vanuit de gemeente, met een bericht dat provincie, PWN en gemeente samen een overstemming hadden over het transformeren van de Zanderij Noord naar natuur.
Deze nieuw ingeslagen weg met natuurontwikkeling in zowel het westelijke als het noordoostelijke deel was voor de grondeigenaren geen begaanbare weg was, de gemeente wenste hierover niet in gesprek te gaan. Er heeft alleen een eenzijdige melding plaats gevonden vanuit de gemeente waarbij heel duidelijk en letterlijk door de gemeente werd aangegeven dat: “we ons mond moesten houden en we maar bezwaar in konden dienen”. Een gesprek verder was onnodig volgens de gemeente en PWN en de provincie waren niet meer bereikbaar.
5. Stedenbouwkundige afstemming is niet meegenomen in de scenario’s en uitwerking 5 september 2018 hebben we een overleg gehad met een projectleider en de stedenbouwkundige van de gemeente. Daar hebben wij onze ideeën over kavels aan de Zanderij weergegeven. Dit waren:
● Onze grond ligt op een steenworp afstand van het station van Castricum. Stations locaties zijn juist aangemerkt als gebieden waar meer bebouwing omheen zou moeten komen.
● Stedenbouwkundig en van een grote afstand gezien wordt er nu ter plaatse van onze locatie een “vreemde “ pluk uit de bestaande bebouwing gehaald? Tenslotte ligt onze locatie al aan 3 zijde ingekapseld tussen bebouwing en toekomstige ontwikkelingen.
● Een ideale plek om een diversiteit aan woningen voor starters, jongeren en ouderen te realiseren. Graag zouden we de plek deels invullen met woningbouw in een duinlandschap en zo een bijdrage lever aan het oplossen van de extreme woningnood. Gezien de huidige bebouwing aan drie zijden van onze gronden en de directe nabijheid van het station kon de stedenbouwkundige zich goed voorstellen dat er op onze locatie bebouwing zou komen.

● Als de Zanderij Noord moet veranderen dan graag een transformatie naar duurzame woningbouw in een duinlandschap als uitgangspunt hanteren. Dit wordt versterkt doordat onze gronden toch al fysiek gescheiden zijn wegens de ligging in het oosten t.o.v. de huidige wegen. Graag zien we ons plan meegenomen in de uitwerking van de kader nota.
● Tijdens de tweede wereld oorlog is er een rij woningen wat gelegen was langs de Vinkebaan afgebroken wegens de bouw van de Atlantic Wall. Hier hebben dus vroeger als huizen gestaan.
● In de structuurvisie van 2010 wordt gesproken over een overgangszone tussen bebouwing van het centrum naar de duinen. Onze kavels zijn perfect gelegen om een overgangszone van de dichte bebouwing naar een open natuurlandschap te realiseren.
● Er is een grote behoefte in Castricum aan de door ons aangeboden woningbouw. Daarbij kan dat doorstroming in het woning gebruik veroorzaken wat ten goede komt van onder andere de starters.
● De stedenbouwkundige van de gemeente gaf mondeling aan dat bovenstaande insteek stedenbouwkundig niet onlogisch was. Hieronder de kaart met in blauw onze kavels. In rood zijn de gebieden met bestaande en nieuwe woningbouw aangegeven.
Kaart structuurvisie oktober 2010 waarbij wordt gesproken over creëren van overgangsgebieden. Wij zijn van mening dat het stedenbouwkundig veel meer voor de hand ligt om de gronden te transformeren naar woningbouw in een duinlandschap dan de bestemming te wijzigen naar agrarisch/natuur. Daarnaast zien we dat de gemeente wederom onze ideeën en wensen niet verwerkt in de uitwerkingen.
Wij hebben in principe geen bezwaar tegen natuurontwikkeling aan de westkant van de Zanderij Noord en zijn van mening dat natuurontwikkeling aan de noordoostelijke kant niet zinvol en niet NNN-waardig is (ook volgens de visie van de Gemeente Castricum in haar presentatie van 15.01.2019). Wij zijn dan ook niet bereidt om onze gronden te verkopen, mede omdat het in het noordoostelijk deel van de Zanderij Noord ligt en planologisch meer bij het dorp past dan bij de natuur.
6. Kavels hebben helemaal geen NNN Potentie!
Het verbaasd ons waarom er voor onze gronden een NNN status wordt aangevraagd en er een bestemmingsplan wijziging wordt ingezet terwijl zowel PWN als de gemeente hebben aangegeven dat deze gronden aan het oostelijk deel helemaal niet interessant zijn voor natuur en dat deze gronden geen NNN potentie hebben.
Op 15 januari 2019 zijn we door de gemeente uitgenodigd waarbij de plannen, aanpak en visie van de gemeente en PWN werden gepresenteerd. In de door de gemeente afgegeven presentatie, zie bijlage, is op blz. 15 overduidelijk aangegeven dat o.a. uit de mei tellingen en de ligging blijkt dat onze gronden helemaal geen NNN potentie hebben!! De gemeente en PWN hebben het vertrouwen gewekt dat er voor onze gronden geen verzoek tot aanwijzing tot NNN gedaan zou worden. Op blz 43 geeft de gemeente aan dat er kansen zijn tot verdere versoepeling op bouwen in het buitengebied en op blz 21 wordt aangegeven dat een scenario bestaat uit woningbouw ontwikkeling in gebieden die buiten de NNN potentie vallen.
Ook heeft de gemeente in haar eerdere presentatie uit 2019 opgenomen dat het omzetten van onze kavel naar natuur wegens de ligging t.o.v. de weg en de reeds bestaande bebouwingen niet logisch is. De gemeente had daarom dan ook de aanduiding “geen NNN pretentie” gegeven. Zie hiervoor onderstaande kaartjes uit de presentatie van de gemeente over de Zanderij waarin de gemeente aangeeft dat het deel boven de Duinenboschweg geen NNN potentie heeft.
Onderstaande kaart die we van de gemeente hebben ontvangen bevestigd dat. Onze kavels liggen ten oosten van de blauwe stippellijn!
NNN staat voor Natuur Netwerk Nederland. Het doel is gebieden aan elkaar te koppelen om biodiversiteit te bevorderen. Onze kavels zijn aan drie zijde omsloten door bebouwing en fysiek gescheiden door doorgaande wegen. Een directe koppeling met natuur gebieden is niet mogelijk.
We missen iedere onderbouwing waarom onze kavels geschikt zouden zijn voor NNN. Het is dan ook volstrekt onlogisch, tegenstrijdig en onduidelijk waarom de

bestemming nu opeens gewijzigd wordt en onze gronden nu binnen de NNN begrenzing vallen. Daarnaast heeft de gemeente eerder aangegeven dat ze alleen het gebied ten westen en zuiden wensen te transformeren naar natuur. Zie kaartje van de gemeente hieronder en blz 12 uit de presentatie van de gemeente uit Bijlage 1. Dit kwam namelijk overeen met de gebieden die wel NNN potentie zouden hebben.
7. PWN heeft meerdere malen aangegeven dat onze gronden niet interessant waren om natuur van te maken.
Met onder andere [redacted] van PWN zijn meerdere gesprekken gevoerd. In die gesprekken heeft PWN continu aangegeven dat onze gronden helemaal niet interessant waren voor natuur omdat onze kavel gescheiden waren door drie zijde bebouwing en de Duinenboschweg. Wij zagen kansen om samen het gehele gebied een positieve impuls te geven. Gezien de eerdere stellingen van PWN verbaasd het ons zeer dat de gronden in overleg met PWN opeens getransformeerd worden naar agrarisch/natuur.
Rond de zomer van 2021 worden we opeens , zonder enig overleg, geconfronteerd dat de gemeente en PWN in een achterkamertje, na maanden van geen afstemming en het delen van informatie toch de bestemming wensen te wijzigen naar agrarisch/ natuur. Deze verandering van insteek geeft vraagtekens. Daarbij zijn wij van mening zijn dat de bestaande stelling van PWN, die ze geruime tijd afgaven, dat het transformeren naar natuur niet interessant is, nog steeds de meest reële is. Transformatie van natuur is niet wenslijk en niet logisch gezien de ligging.
8. Toezegging wethouder worden niet nagekomen en belang wordt wederom geschaad.
In 2019 en 2020 hebben we meerdere malen met de wethouder contact gehad inzake de transformatie van de Zanderij Noord. Daarbij hebben we onder andere ons ongenoegen geuit over het proces wat daarvoor heeft plaats gevonden aangezien wij als grondeigenaren minimaal geïnformeerd waren en onze belangen niet in de juiste verhoudingen waren behandeld.
We konden het waarderen dat dhr. Slettenhaar uiteindelijk op 8 juli 2019 aan ons en de meeste grondeigenaren de toezegging deed dat de grondeigenaren bij wijzigingen of acties direct geïnformeerd en betrokken zouden worden. Ook is tijdens bovengenoemde bespreking door de wethouder dhr. Slettenhaar toegezegd dat de belangen van de grondeigenaren belangrijk zijn en gerespecteerd zouden worden. Na deze bijeenkomst en toezegging door de wethouder zijn wij op geen enkele wijze geïnformeerd of betrokken geweest bij de vervolg stappen terwijl nu blijkt dat er al een jaar door de gemeente, PWN en de provincie zonder enige mededeling naar buiten en afstemming een uitgebreid proces is voorgezet met het doel natuur te realiseren wat mogelijk zou kunnen worden door het inzetten van de door de gemeente genoemde “suikeroom” Tennet.
Ook verraste het ons dan ook dat we opeens vernamen dat er een ontwerp-omgevingsverordening is opgesteld waarbij er op onze percelen de aanduiding Bijzonder Provinciaal landschap is weergegeven. Deze ontwerp-omgevingsverordening was door de Provincie afgestemd met de gemeenten.
De gemeente heeft zich hier niet aan de afspraken gehouden waarbij onze belangen wederom worden geschaad.
Een paar dagen tot een maand voordat PWN haar plannen aan de Raad presenteerde is een deel van de grondeigenaren kort geïnformeerd waarbij er meteen werd aangegeven dat als grondeigenaren niet meewerken er wel eens gebruik gemaakt kan gaan worden van onteigening. Ruimte voor participatie was er niet meer. De gemeente kiest niet meer voor overleg maar gaat over op eenzijdig melden. Er wordt letterlijk door de nieuwe projectleider aangegeven: Klachten konden geuit worden bij de Raad of via een gang naar de Raad van State. Ook hebben we de wethouder gevraagd om de bestemming voor onze kavels niet naar natuur/NNN te wijzigen. De wethouder gaf aan dat de gemeente daar geen invloed op heeft en dat het verzoek tot wijziging van de provincie kwam. In de presentatie tijdens de informatie avond zien we opeens staat dat de NNN wijziging op verzoek van de gemeente plaats vindt! Onze belagen worden hiermee wederom geschaad dus dit komt niet overeen met de toezegging van de wethouder.

9. Financiële onderbouwing van realisatie natuur ontbreekt nog steeds.
Dinsdag 15 januari 2019 heeft [redacted] op het gemeentehuis de financiële onderbouwing voor de concept kadernota aan de grondeigenaren gepresenteerd; 'Zanderij Noord, ontwikkeling door participatie'. Tijdens de presentatie reageerden alle grondeigenaren direct sceptisch op de financiële onderbouwing. De onderbouwing bleek namelijk niet compleet en de onderbouwing toont aan dat de transformatie naar natuur financieel niet haalbaar is. Tijdens het overleg heeft de gemeente aangegeven dat ze nieuwe berekeningen zouden op stellen om aan te geven dat de tarnformatie financieel haalbaar zou zijn. Een kloppende en transparante financieel onderbouwing is er nog steeds niet. Aangezien deze onderbouwing nog steeds ontbreekt zien we ook niet inwaarom de bestemming gewijzigd kan worden.
We hebben samen met overige grondeigenaren in een brief naar de wethouder Slettenhaar aangegeven dat het proces onjuist doorlopen werd omdat onze belangen niet gehoord werden. Daarop heeft hij zijn excuses aangeboden waarbij werd toegezegd dat vanaf dat moment de gemeente ons goed zou informeren en dat de belangen van de grondeigenaren gerespecteerd en bovenaan zouden staan. Daarna is het maanden vanuit de gemeente stil geweest waarna opeens een brief verscheen dat de gemeente, provincie en PWN (zonder enige overleg) hadden afgesproken dat de gronden natuur zouden worden omdat er met Tennet afspraken zouden zijn gemaakt. Daarbij werd door gemeente en PWN aangegeven dat er geen enkele andere bijdrage of gesprek nodig zou zijn omdat Tennet de middelen beschikbaar stelt voor de aankoop van de gronden en een hogere waarde dan de taxatie waarde en de natuurontwikkeling zou vergoeden!
Tijden het overleg op 16 maart 2022 met de provincie hebben jullie duidelijk aangegeven dat de provincie niet meer kan betalen dan de marktwaarde. Wij gaven aan dat dat afwijkt van hetgeen gemeente en PWN eerder hebben aangegeven. Zij gaven aan dat door de Tennet gelden de gronden aan vooral de westzijde voor een hogere waarde verworven konden worden. Gemeente en PWN hebben hier onjuiste informatie verspreid waarbij ze aangaven dat juist door de Tennet gelden er voor de provincie en PWN een haalbare natuurontwikkeling ontstond. Hier wordt dus tegenstrijdige informatie gedeeld waarbij wij erg twijfelen aan de financiële haalbaarheid van de gehele transformatie van de Zanderij Noord.
Tijdens het overleg met de provincie op 16 maart 2022 hebben we aan gegeven dat er voor alle partijen een goede oplossing ligt door de NNN begrenzing tot enkele meters aan de westzijde van de Duinenboschweg te stoppen zodat daar een aantal ruime bouwkavels ontstaan die de overgang vormen van bebouwing naar groen en natuur zodat er kostendragers ontstaan om voor de gronden tegen de huidige duinen een grotere waarde toe te kennen en goede en kwalitatief goede natuur te realiseren.
Ook hebben we aangegeven dat aan de randen van Heemskerk en Castricum gronden met gelijke omvang van het oostelijk deel van de Zanderij liggen waarvan bekend is dat partijen open staan voor transformatie naar natuur. We begrijpen niet waarom er nu pogingen worden gedaan om onze gronden te transformeren naar natuur en een NNN bestemming terwijl wij dat niet wensen en er in de omgeving gelijk soortige percelen aanwezig zijn waar dit gemakkelijker mogelijk gemaakt kan worden.
natuurontwikkelingen
Tot op de dag van vandaag is er nog steeds geen enkele financiële onderbouwing afgegeven over hoe de transformatie haalbaar wordt gemaakt terwijl wel een NNN begrenzing wordt doorgevoerd. We wensen eerst een volledige financiële onderbouwing waarbij er overeenstemming is met grondeigenaren voordat er grensaanpassingen worden doorgevoerd. 10. De wijziging van de bestemming belemmert het oplossen van verkeersproblemen in het gebied
Het maken van plannen voor de Zanderij Noord zou ook een uitgelezen kans moeten zijn om huidige Infrastructurele problemen aan te pakken. Terwijl er nu alleen oog is voor het maken van natuur is men in tegenstelling daarmee blind voor de overlast in de zanderij Noord van parkeren voor het station (de auto's staan nu al geparkeerd tot halverwege de Geversweg) en doorgaand verkeer dat het gebied nu al niet aankan. Daarbij komt dat er grootschalig gebouwd gaat worden op de terreinen van Terlouw en Kaptein Kaas. De verkeer- en parkeer problematiek zal substantieel toenemen.

Bij de kadernota Zanderij Zuid wordt voor oplossingen hiervoor verwezen naar de Zanderij Noord en omgekeerd. Terwijl in de bestuursopdracht toch duidelijk staat dat er relatie gezocht moeten worden met onder meer de ontwikkeling van de Zaancorridor, het station als openbaarvervoerknooppunt, de bebouwing op het terrein van Kaptein Kaas en de wenselijkheid van te bouwen woningen. De huidige wijziging van de bestemming belemmert het oplossen van verkeersproblemen.

11. De wijziging van de bestemming wijkt af van de structuur visie van 2010

In de structuur visie uit 2010 is opgenomen dat er juist bebouwing aan de randen van de kernen aangebracht kan worden als overgang van bestaande bebouwing naar natuur. Onze locatie sluit hier perfect op aan en kan dienen als een overgangslocatie van dichte bebouwing naar natuur door op onze locatie bebouwing in een duinlandschap aan te brengen. De huidige bestemmingswijziging belemmert dit nu.

12. Gemeente PWN en provisie passen willekeur toe

Gemeente provincie en PWN behandelen niet alle grondeigenaren gelijk. Ondertussen zijn er afspraken gemaakt om op een aantal kavels ten zuiden en westen van de Duinenboschweg toch bouwkavels toe te staan. De gemeente en provincie hadden eerder aangegeven dat zij daar natuur gewenst hadden. Nu zijn er toch bouwkavels toegestaan. We worden niet eerlijk behandeld en benadeeld. Ook worden er delen van het gebied in de Zanderij noord buiten de presentaties en NNN aanpassing gehouden waar juist met een NNN potentie aanwezig is. We hebben ook eerder plannen voor woningbouw gepresenteerd op een locatie die veel dichter bij bestaande bebouwing ligt en beter aansluit op huidige infrastructuur en voorzieningen. De NNN grensaanpassing schaadt onze belangen en geeft geen gelijke behandeling. Daarbij is dit zeer merkwaardig aangezien gemeente en PWN hebben gepresenteerd dat onze gronden helemaal geen NNN potentie hebben.

13. De wijziging van de bestemming reduceert de waarde van onze kavels

Door de wijziging naar agrarisch/natuur ontstaat er een beperking van de mogelijkheden in de toekomst. Onze gronden zijn ons inziens veel beter geschikt voor het realiseren van woningbouw dan voor het realiseren van natuur, zeker gezien de ligging op zeer korte afstand van het station en de enorme behoefte aan woningbouw.

14. Omzetting naar natuur is onlogisch indien eigenaar hier niet achter staat De gemeente, PWN en de provincie hebben meerder malen aangegeven dat het niet zinvol is en haalbaar is om de bestemming te wijzigen naar natuur. De eigenaar dient namelijk mee te werken om bijvoorbeeld gebruik te kunnen maken van beschikbare gelden en subsidie. Tijdens de verschillende gesprekken hebben we bij de genoemde partijen meerdere malen

mondeling en schriftelijk aangegeven dat wij niet wensen en niet mee willen werken aan het omzetten van onze gronden naar natuur. Het omzetten van onze kavel naar natuur bleek wegens de ligging ook niet logisch omdat de gronden niet de pretentie NNN kregen. Daarnaast hebben wij in dezelfde gesprekken meerdere malen aangegeven dat wij het veel logischer vinden om, in tijden van woning schaarste, woning te realiseren dan natuur. Door hen is namelijk aangegeven dat natuurontwikkeling op de percelen minder voor de hand ligt omdat de gronden niet NNN waardig zijn en het niet direct aansluit op overige natuurgronden. De huidige bestemmingsplan wijziging komt met deze mededeling niet overeen een, is niet consequent en logisch.

Maar dat het omzetten van landbouwgronden naar natuur zelfs het uitgangspunt is geworden is er schadelijk onze belangen. Onze gronden op de Zanderij Noord worden nu gebruikt om er ons brood op te verdienen en een potentieel hogere waarde dan de huidige taxatiewaarde vormt ons pensioen. Ook zien we grote kansen om gezamenlijk ten westen van de Duinenboschweg natuur te realiseren. Aan de oostzijde, op onze kavels, tussen de bestaande bebouwing en zeer dicht bij het station zouden we graag een duurzaam en gedifferentieerd woningbouw programma in een duinlandschap voor een mix aan doelgroepen realiseren.

15. Er heeft geen afweging van economische en emotionele belangen plaats gevonden

Op 7 december 2021 is door de gemeente een brief verstuurd met de melding dat de wijziging van het bestemmingsplan on hold komt te staan totdat duidelijk wordt welke gronden wel en niet kunnen worden verworven. Dit in het kader van “zorgvuldigheid voor snelheid”. Daarna vond een bespreking met de provincie plaats en werd

aangegeven dat het proces, openheid en communicatie met grondeigenaren verbeterd moest worden. Daar had de gemeenteraad tenslotte om gevraagd.
Uiteindelijk vond op 24 oktober 2022 een bespreking plaats met twee, door de provincie, PWN en gemeente, ingehuurde adviseurs. Zij gaven aan dat zij met de grondeigenaren dienen te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om met elkaar het gebied te transformeren en welke gemeenschappelijke belangen er zijn. Na dat gesprek ontstaat er vanuit gemeente en provincie een volledige communicatie stilte. Op 18 januari 2023 ontvangen we een brief van de gemeente waarin wordt aangegeven dat de “eerste besprekingen van de NNN begrenzing eind februari/ begin maart plaats vinden en dat daarna de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen bestaat”. Eind januari worden we benaderd om een afspraak in te plannen Er wordt een uitnodiging gestuurd om langs te komen zodat de vervolg stappen medegedeeld kunnen worden. Wij verzochten de gemeente vooruitlopend de afspraak om eerst meer informatie te verstrekken en vroegen wat de inhoud wordt en welke terugkoppeling er vanuit de adviseurs is gegeven richting PWN, provincie en gemeente en haar Raad. Die terugkoppeling werd niet afgegeven. Het gesprek wordt op 22 maart 2023 ingepland.
Ondertussen ontvingen we op 24 februari 2023 een brief van de provincie dat de gemeente en verzoek heeft gedaan voor een aanpassing van NNN begrenzing en dat gedeputeerde staten op 21 februari 2023 een besluit heeft genomen over de voorgestelde grensaanpassing van het NNN! Op 22 maart 2023 vindt het gesprek plaats waarbij het voor ons niet duidelijk is wie daar nu bij aanwezig zullen zijn. We waren in de veronderstelling dat het een gesprek was met de projectleider van de gemeente maar het blijken alleen de twee ingehuurde adviseurs te zijn die het gesprek starten met de mededeling dat ze samen met grondeigenaren willen bekijken wat de mogelijkheden zijn. Terwijl ondertussen, en na afstemming tussen gemeente en provincie, al een besluit is genomen over de grensaanpassing!
Tussen het overleg in oktober 2022 en maart 2023 heeft er geen enkele nadere afstemming plaats gevonden over de varianten of over een gemeenschappelijk belang wat tussen partij was gevonden. Er heeft met ons (grondeigenaren) geen enkele afstemming of verificatie plaats gevonden over de opties die bij gemeente en raad zullen worden neergelegd. We zien geen enkele verandering in het proces en de wijze van afstemming en communicatie. Grondeigenaren krijgen 3 keuzes zonder enige aansluiting wederzijde belangen De adviseur gaven alleen de melding dat de grondeigenaren drie keuzes hebben, dialoog was onmogelijk:
1. Vereffening waarbij alle grondeigenaren hun grond dienen over te dragen aan provincie en dat er op risico van de grondeigenaren twee bouwkavels van 600m2 worden geveild. Daarna zou dan na aftrek van de plankosten van gemeente, provincie en PWN het restant van de opbrengst wordt verdeeld over 92.000 a 170.000m2 agrarische gronden. Dit restbedrag zou dan achteraf bij, een niet bekend gemaakt, taxatiebedrag opgeteld worden. 2. Of partijen vallen in de categorie met “speciale afspraken” die reeds met andere grondeigenaren al zijn gemaakt. Onduidelijk wordt wat die afspraken inhouden en wat er afgesproken kan worden wordt niet medegedeeld.
3. Niets doen en provincie gaat door met NNN en gemeente met het bestemmingsplan omzetten naar natuur en er wordt gedreigd met onteigening.
Kort samengevat de keuzes zijn groen, groen of groen en niet anders dan het traject dat de afgelopen jaren eenzijdig door gemeente en provincie is ingezet waarbij enige vorm van participatie en afweging van belangen van grondeigenaren ontbreekt. Ondertussen hebben we van de provincie een brief ontvangen dat de gemeente het verzoek heeft gedaan om de NNN begrenzing aan te passen zodat onze gronden NNN zouden kunnen worden. Ook hier ervaren we dat de door gemeente en provincie ingestoken route eenzijdig en rechtlijnig wordt doorgezet waarbij iedere vorm van participatie ontbreekt. Daarbij zetten de procesbegeleiders grondeigenaren onder druk en dreigen met onteigening terwijl er geen transparant, evenwichtig en eenduidig voorstel wordt neergelegd. Provincie en gemeente houden zich niet aan de afgesproken proces stappen.
Aangezien uit het voorstel niet duidelijk is wat de afkoopwaarden van de grond gaat worden en de hoogte daarvan tijdens de meldingen van de adviseurs steeds lager bleken te worden is het niet mogelijk om keuzes te maken. Ondertussen wordt wel een grensaanpassing doorgezet. Om deze kans groter te maken hebben we de twee adviseurs aangeboden een stevigere kostendrager te creëren zodat grondeigenaren meer gecompenseerd kunnen worden. We zien namelijk kansen om toch in een groot

deel van de Zanderij natuur te realiseren. Hier werd geen interesse in getoond. Om de transformatie naar grote delen met natuur niet verder te stagneren en om bestaande kansen en mogelijkheden te behouden is het noodzakelijk dat voor onze gronden de huidige bestemming provinciaal en bestemmingsplan technisch onveranderd blijft. Gemeente en ingehuurde procesbegeleiders geven geen correcte weergave van het doorlopen proces en terugkoppeling van hetgeen besproken. Allereerst is het ons niet duidelijk wat nu de rol van de twee heren is. Er wordt aangegeven, zo is ook de raad geïnformeerd, dat ze onafhankelijke procesbegeleiders zouden zijn en dat er wordt gezocht naar gemeenschappelijke belangen en mogelijkheden, maar dat zien we nergens terug. Tenslotte worden er tussentijds door gemeente verzoeken gedaan om een NNN begrenzing aan te passen en worden er tussentijds door provincie besluiten hierover genomen. Daarmee lijkt het erop dat voor de gemeente en provincie maar één optie over blijft en dat is doorgaan met natuurontwikkeling zonder belangenafweging of afstemming over andere mogelijkheden.
De 'procesbegeleiders' worden daarbij erg onduidelijk als we vragen info door te geven aan gemeente of provincie, ze weigeren dat. Ook geven ze aan dat ze geen vragen aan gemeente of provincie kunnen beantwoorden. De reacties zijn continu hetzelfde "daar gingen zij niet over" of op vragen rondom de aanpassing van de NNN begrenzing: "daar konden ze niets ook over zeggen". Daarnaast hebben wij tijdens het tweede gesprek aangegeven dat we uitgewerkte plannen hebben voor de Zanderij Noord waarmee voor alle partijen een win-win situatie behaald kan worden. Daar was geen interesse naar want ze hadden zelf alleen een mededeling. We zien dan ook nergens een terugkoppeling over onze inbreng. We ervaren de berichtgevingen van uit de begeleiders als eenrichtingsverkeer waar stoïcijns een vooraf ingestoken route wordt gevolgd.
Onze conclusies en ervaring zijn dat de twee adviseurs helemaal niet open staan voor onze visie, plannen en belangen. Ze volgen eenzijdig een vooraf ingestoken route en alles wat daarvan afwijkt wordt niet behandeld. De adviseurs komen voor ons totaal niet onafhankelijk over en ze koersen alleen op de keuze groen, groen of groen en enige andere variant daarop wordt niet eens aangehoord. De gemeenteraad heeft gevraagd om open communicatie en afweging van wederzijdse belangen met het doel om te bekijken waar overeenstemming bereikt kan worden om daarna te bekijken welke gronden wel of niet verworven kunnen worden.
Verder lezen we in de brief dat wordt gesproken over "het uitwerken van afspraken die met grondeigenaren zijn gemaakt". Er zijn nog steeds helemaal geen afspraken gemaakt. De adviseurs hebben alleen een onduidelijk verhaal over een mogelijk verevening of speciale afspraken gemeld waarvan de inhoud onduidelijk was en hoe meer vragen door ons werden gesteld hoe meer de melding werd aangepast.
Het mag duidelijk zijn dat door de meldingen en communicatie door de naar voren geschoven projectleider van de gemeente er geen vertrouwen is in de rol en onafhankelijkheid van de adviseurs en over de wijze dat zij terugkoppeling naar jullie geven. We stellen het op prijs dat in de gesprekken gemeente en provincie om tafel zitten zodat er geen informatie verlies optreedt en partijen op een open manier de verschillende belangen en visies kunnen afstemmen. We hebben de gemeente gevraagd of zij het verzoek inzake aanpassing van de NNN begrenzing voor onze kavels per direct in wil trekken zodat alle opties open blijven en we gezamenlijk de plannen en belangen af kunnen wegen. Er zijn namelijk nog steeds veel kansen om met elkaar en in goed overleg de Zanderij te transformeren.
We willen jullie hierbij dan ook het dringend verzoeken om jullie verzoek bij de provincie om aanpassing van de begrenzing van NNN op onze kavels naar NNN in te trekken? Dan blijven de kansen en verschillende opties aanwezig en komt het proces niet verder op slot te staan. We zijn er van overtuigd dat we alsnog met elkaar er een goed een mooi gebied van kunnen maken waar alle partijen tevreden over kunnen worden. Deze kansen worden mogelijk als de NNN begrenzing wordt aangepast en wordt teruggelegd tot enkele meters ten westen van de Duinenboschweg zodat er een goede overgang tussen bebouwing en natuur ontstaat. Gelet op het voorgaande verzoeken wij het bestreden besluit te vernietigen. Graag vernemen we uw reactie.

Reactie op zienswijze
In uw zienswijze geeft u aan dat u van mening bent dat uw grond niet als NNN begrensd zou moeten worden. Samengevat geeft u hiervoor als redenen aan: 1. dat er in

het proces van de natuurontwikkeling Zanderij Noord geen participatie heeft plaatsgevonden; 2. dat het proces niet goed wordt doorlopen; 3. dat er gestuurd wordt op natuurontwikkeling terwijl er hiervoor geen consensus is; 4. dat woningbouw op uw gronden veel meer voor de hand ligt; 5. dat uw kavels helemaal geen NNN potentie hebben; 6. dat de financiële onderbouwing ontbreekt; 7. dat de verkeersproblemen niet worden aangepakt; 8. dat de wijziging van de bestemming de waarde van de kavels vermindert. Per punt beantwoorden wij uw zienswijze: 1. Wij vinden dat er wel participatie was en nu ook plaatsvindt, bijvoorbeeld door het voeren van persoonlijke overleggen en de verschillende informatiebijeenkomsten die zijn geweest. Dit blijkt ook uit uw zienswijze. Uiteraard kan het zijn dat u het niet eens bent met hoe de participatie en/of het proces is verlopen. 2. De provincie, de gemeente Castricum en PWN willen het proces van de NNN-begrenzing en het bestemmingsplan zo logisch en helder mogelijk doorlopen. Op verschillende momenten hebben wij u over het proces op de hoogte gesteld. NNN-begrenzing door de provincie en het aanpassen van het kaderstellend besluit door de gemeente lopen daarbij zoveel als mogelijk gelijk op. 3. In de gesprekken tussen u en de provincie, gemeente en PWN is de kern altijd geweest dat we streven naar natuurontwikkeling. Het is duidelijk dat er grondeigenaren zijn die het daarmee niet eens zijn. 4. en 5. Natuurontwikkeling op de Zanderij Noord betekent dat andere functies hier niet kunnen plaatsvinden. Waarom de Zanderij Noord als NNN-gebied is aangewezen, kunt u lezen in de bijlagen bij deze Nota van beantwoording. Hierin staat duidelijk beschreven waarom aanwijzing als NNN in de Zanderij Noord nuttig en noodzakelijk is. 6. Voor de natuurontwikkeling van de Zanderij Noord is geld beschikbaar. De provincie heeft voor zowel de aankoop van gronden als voor de inrichting van het gebied financiële middelen gereserveerd. PWN zal het gebied gaan beheren. Dit wordt vastgelegd in de beheerovereenkomst tussen de provincie en PWN. 7. Vragen over de verkeersproblemen rondom de Zanderij Noord worden door de gemeente beantwoord bij de beantwoording van de zienswijzen tijdens de bestemmingsplanprocedure.

8. Wijzing van de bestemming maakt geen onderdeel uit van de NNN-begrenzing. Bij de begrenzing van het gebied als NNN blijft de bestemming hetzelfde. Bestemmingsplanwijziging vindt plaats tijdens de bestemmingsplanprocedure.

ZW-0040

Gemeente Bloemendaal

Zienswijze

Op 1 maart 2023 heeft u kennis gegeven van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit "'Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening ronde 2023-I'. Tot en met zondag 30 april 2023 bestaat gelegenheid om op het ontwerpbesluit een zienswijze naar voren te brengen.
Hierbij wordt namens het College van B&W van de gemeente Bloemendaal een zienswijze op het ontwerpbesluit naar voren gebracht. De zienswijze heeft betrekking op het perceel Elswoutslaan 4 te Overveen. Dit perceel is opgenomen in het ontwerpbesluit onder wijzigingsnummer 056.1.2023. Het ontwerpbesluit voorziet in een wijziging van de begrenzing van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland grenzend aan dit perceel. Deze zienswijze heeft betrekking op het werkingsgebied MRA-Landelijk Gebied waar het perceel deel van uitmaakt.

Toelichting

De gemeente Bloemendaal is voornemens om planologische medewerking te verlenen aan de bouw van een nieuw gebouw op het perceel Elswoutslaan 4 in Overveen. Ten behoeve van de nieuwbouw een concept-bestemmingsplan opgesteld. Een uitsnede van de concept-planverbeelding is hieronder weergegeven.

| |
|---|
| Dit concept-bestemmingsplan voorziet in de toevoeging van een gebouw op het erf achter de bestaande bebouwing. De nieuwbouw is in het concept-bestemmingsplan bestemd als bijgebouw. Het gebouw heeft een maximale oppervlakte van 176 m2, een bouwhoogte van 6,6 m en een goothoogte van 3,3 m. De bestaande bebouwing betreft twee voormalige monumentale arbeidshuisjes langs de Elswoutslaan. Deze woningen zijn in het bestemmingsplan Landelijk Gebied 2013 reeds bestemd als twee-aan-een-geschakelde woningen. Op het achtererf is thans ook een schuur aanwezig. De initiatiefnemer heeft tevens een concept-bouwplan opgesteld. Uit dit bouwplan is gebleken dat de initiatiefnemer het voornemen heeft het nieuwe gebouw als zelfstandige woning te gebruiken. Het gebruik als zelfstandige woning is op grond van dit concept-bestemmingsplan evenwel niet mogelijk.<br>De gemeente wenst het voornemen om een zelfstandige woning op het perceel te realiseren, alsnog te faciliteren. Het College onderkent evenwel ook dat het perceel deel uitmaakt van het MRA-Landelijk Gebied en dat ingevolge artikel 6.9 van de Omgevingsverordening kleinschalige woningbouwontwikkelingen in beginsel niet zijn toegestaan, behoudens in de uitzonderingsgevallen als omschreven in artikel 6.9, lid 2 en verder. Het College onderzoekt daarom thans of het als zelfstandige woning bestemmen van de beoogde nieuwbouw desalniettemin mogelijk is, in overeenstemming met de Omgevingsverordening. Het College van B&W meent dat van strijd met de Omgevingsverordening geen sprake is wanneer in planologische zin geen woning wordt toegevoegd op het perceel. Het voornemen is daarom om de nieuwbouw als zelfstandige woning te bestemmen, door toekenning van een bouwvlak waarbinnen hoofdgebouwen zijn toegestaan, maar daarbij tevens het gebruik van de twee voormalige arbeiderswoningen als zelfstandige woningen weg te bestemmen. Deze voormalige arbeiderswoningen zullen worden bestemd als bijgebouw en niet langer te gelden hebben als hoofdgebouw. Zodoende neemt het aantal woningen op het perceel af van twee woningen naar één woning. Van een wijziging van een stedelijke of agrarische functie naar een woonfunctie zoals omschreven in artikel 6.9 is geen sprake. Het planvoornemen betreft slechts het verleggen van het bouwvlak naar de nieuwbouw. |
| Reactie op zienswijze<br>De door u ingediende zienswijze heeft geen betrekking op een van de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze ronde wijziging werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening. Wij verzoeken u over dit planvoornemen contact op te nemen met uw contactpersoon bij de provincie. |
| |
| ZW-0041 |
| [redacted] |
| Zienswijze<br>Verzoeknummer wijziging werkingsgebied ter inzage gelegd stuk: 057.1.2023.<br>Als reden voor het afwijzen van de aangevraagde ontgrenzing wordt aangevoerd dat deze grenzen kunnen bijdragen aan de Natura 2000 doelen. Het is niet bewezen dat deze gronden werkelijk moeten bijdragen om de natura 2000 doelen te behalen. Voor deze afwijzing zal dan ook eerst moeten worden bewezen dat exact deze toewijzing nodig is om de doelen te behalen.<br>De percelen hebben geen ontsluitende rol binnen het NNN-gebied. Het behalen van de natuurambitie wordt als reden aangevoerd, maar dat is een doel en het aanwijzen van de locatie is een middel om het doel te realiseren. Er zijn meerderde middelen of manieren om de ambitie te behalen zonder juist dit perceel daarvoor aan te wijzen. |

| |
|---|
| Er dient eerst te worden gekeken naar mogelijke andere mogelijke oplossingen als onderbouwing.<br>De kans om hier vochtig weidevogelgrasland (N13.01) te realiseren wordt benoemd in de onderbouwing. Echter, deze gronden zijn geen eigendom zijn van de Provincie Noord-Holland waardoor de provincie geen zeggenschap heeft over het inrichten als vochtig weidevogelgrasland. Wij verwachten een onderbouwde reactie, met waar gedegen onderzoek aan ten grondslag ligt in dit kalenderjaar. Als er geen terugkoppeling komt dit of de onderbouwing onvoldoende is, is onze zienswijze gehonoreerd. |
| Reactie op zienswijze<br>Het verzoek om percelen te ontgrenzen uit het NNN wordt niet gehonoreerd. Ontgrenzing van deze percelen uit het NNN draagt namelijk niet bij aan de natuurdoelen die zijn gesteld voor het Natura 2000-gebied Polder Zeevang, waar de percelen deel van uitmaken. Door de percelen te ontgrenzen komt deze ecologische potentie in het geding en verliest het NNN een deel van haar robuustheid. |
| |
| ZW-0042 |
| Gemeenten Schagen en Hollands Kroon |
| Zienswijze<br>Op 1 maart 2023 heeft u via een kennisgeving gepubliceerd het ontwerpbesluit tot vaststelling van de Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening ronde 2023-I. In deze kennisgeving biedt u partijen de gelegenheid voor het indienen van een zienswijze hierop. Onderstaand vindt u de gezamenlijke zienswijze van de gemeenten Hollands Kroon en Schagen.<br><br>Algemeen<br>Allereerst willen we u bedanken voor de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. In de zienswijze van de vier gemeenten in de Kop van Noord-Holland op de Omgevingsverordening NH2020 en de Omgevingsverordening NH2022 hebben wij gewezen op de begrenzingen en het werkingsgebied van het stedelijke gebied, het landelijke gebied en de grenzen van het Bijzonder Provinciaal Landschap. Wij hebben geconstateerd dat u in deze huidige ronde, diverse wijzigingsverzoeken heeft meegenomen. Echter onze verzoeken tot wijziging zijn niet overgenomen.<br>U geeft bij de meeste verzoeken als reactie aan: Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH 2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat de begrenzing correct is toegepast.<br><br>Wat hebben wij geconstateerd?<br>In de bijlage bij deze brief hebben wij een aantal locaties overgenomen uit de ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I en de door ons eerder ingediende wijzigingen. Wij hebben geconstateerd dat voor deze gebieden de uitgangspunten/criteria uit de Omgevingsverordening niet juist zijn toegepast. De grenzen lijken willekeurig gekozen. Zo zijn er gebieden die in het bestemmingsplan een stedelijke functie hebben en volledig aansluiten op de kern, maar |

wel tot Landelijke gebied of BPL gerekend worden. Er zijn locaties in gebieden die duidelijk onderdeel zijn van een aaneengesloten woonbestemming of aaneengesloten stedelijke bestemmingen binnen een dorpskern. Toch zijn deze gebieden aangewezen als Landelijk gebied of BPL.

Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)
Onlangs heeft er ook een ambtelijke themasessie plaatsgevonden over het landelijk gebied en BPL.. Hierbij zijn vragen gesteld over het bouwen in BPL. In de antwoorden die hierop schriftelijk zijn gegeven wordt opnieuw duidelijk dat bouwen in BPL voor woningbouw (niet zijnde kleinschalige woningbouw direct in of aan kernen) niet direct als een groot openbaar belang wordt gezien. Om woningbouw te kunnen versnellen zal een discussie met de provincie gevoerd moeten worden.
Het star hanteren van opgelegde grenzen, die ons inziens niet altijd kloppen, gelet op de voorbeelden, draagt niet bij aan het oplossen van de woningbouwopgave die op ons afkomt. Wij zouden het op prijs stellen dat wij bij de afhandeling van deze zienswijze een mondelinge toelichting kunnen geven op de locaties en de door ons voorgestelde aanpassingen.

Tot slot
Concreet is ons verzoek om de begrenzingen en de aanpassingen die wij voor de locaties in de bijlagen hebben opgenomen over te nemen en door te voeren bij de vaststelling van de werkingsgebieden
Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I. Ook is ons verzoek om met elkaar na te denken op welke wijze de belemmeringen van de grenzen van landelijk gebied en BPL kunnen worden weggenomen om de woningbouwopgave te kunnen aanpakken.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. De door u ingediende zienswijze heeft geen betrekking op een van de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze ronde wijziging werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening. Het nu alsnog opnemen van nieuwe wijzigingen zou ertoe leiden dat derden hierover geen zienswijzen meer kunnen indienen. Wij hebben met u afgesproken dat wij de locaties op een ander moment met u nalopen.

ZW-0043

[redacted]

Zienswijze
Nummer 94598830
Op woensdag 22 maart 2023 heb ik uw brief met kenmerk 1988147/1998199, gedateerd 23 maart 2023, ontvangen inzake het voorgenomen besluit tot wijziging van de grenzen van het Natuurnetwerk Nederland. Hierbij geef ik mijn zienswijze op dit voorgenomen besluit.
Deze brief en de achterliggende stukken waarnaar de brief verwijst zijn moeilijk te doorgronden. Het is lastig te achterhalen welk rechtsgevolg het wijzigingsbesluit voor mij zal hebben. Ten eerste was mij niet duidelijk welk eigendomsperceel onderworpen is aan het voorgenomenwijzigingsbesluit. Ik bezit namelijk meerdere percelen in

| |
|---|
| Noord-Holland. Na lang zoeken vermoed ik dat het gaat om het gebied met wijzigingsnummer 030.1.2023, aangezien dit het perceel, kadastraal bekend bij de gemeente Texel, [redacted], bevat, waarvan ik, [redacted], eigenaar ben.<br>Ten tweede is de brief gericht aan mijn echtgenote, [redacted]. Ik heb zelf geen brief ontvangen. Ik begrijp niet waarom zij is aangeschreven en ik niet, aangezien zij geen eigenaar is van voornoemd perceel of enig ander perceel dat zo te zien valt onder het voorgenomen wijzigingsbesluit, maar ik wel.Ten derde vind ik het opmerkelijk dat de wijze waarop een zienswijze kan worden ingediend en het voorgenomen wijzigingsbesluit alleen digitaal te vinden zijn, en niet zijn opgenomen in de brief. Dit is onzorgvuldig. Digitale bronnen zijn immers niet voor iedereen toegankelijk. Bovendien gaat het hier om essentiële onderdelen van de brief. Het feit dat de zienswijzetermijn, hoewel in de brief een periode van zes weken werd gegeven (van 1 maart 2023 tot en met 11 april 2023) in feite slechts drie weken was (de brief heb ik op 22 maart 2023 ontvangen) en de verlenging van de termijn alleen digitaal bekend is gemaakt, is een essentiële omstandigheid die ook per brief had moeten worden gecommuniceerd.<br>Allereerst voeren zij aan dat het gebied overgangsgebied is van duin naar polder (de duinzoom) dat grote kansen heeft voor natuurontwikkeling (kwelwater) en nationaal belangrijke natuur en karakteristiek voor is Noord-Holland. Mijn perceel, dat in dit gebied valt, heeft een agrarische bestemming. Het land wordt ook op die manier gebruikt. Er is dus geen sprake van dat het wordt gebruikt voor kwelwater of andere manieren van natuurontwikkeling. In de toekomst wordt mijn perceel ook niet gebruikt voor kwelwater en/of andere manieren van natuurontwikkeling. Mijn perceel zal ook in de toekomst blijvend voor agrarische doeleinden worden gebruikt. Mijn perceel bevat daarmee geen nationaal belangrijke natuur en is niet karakteristiek voor Noord-Holland, anders dan dat het exact is als alle andere agrarische grondpercelen.<br>Verder voeren de Gedeputeerde Staten als argument aan dat de duinzoom als buffer kan bijdragen aan de robuustheid en de samenhang tussen het duin en het achterland. Dit argument kan ik niet volgen. Tussen het duingebied en mijn perceel liggen een fietspad, een weg voor gemotoriseerd verkeer en een boerderij/woning met weiland. Aangezien deze factoren volledige afbreuk doen aan enige robuustheid en samenhang tussen het duin en het achterland, kan mijn perceel geen bufferfunctie van enige betekenis of waarde hebben. |
| Reactie op zienswijze<br>Uw perceel ligt in de binnenduinrand. Dit is een ecologisch zeer waardevol gebied. Dat is de reden dat dit gebied dan ook is begrensd als NNN. Met de huidige agrarische bestemming zijn de natuurwaarden laag. Echter, het overgangsgebied van duin naar polder, ook wel duinzoom of binnenduinrand genoemd, heeft grote kansen voor natuurontwikkeling. Vanuit het duingebied komt helder en schoon kwelwater naar de oppervlakte, dat via duinbeekjes afstroomt naar het achterland. Dit is nationaal belangrijke natuur en is kenmerkend voor Noord-Holland. Daarnaast dient de binnenduinrand ook als buffer voor het duingebied en draagt op deze manier bij aan de robuustheid van het NNN. De ontwikkeling van deze natuur wordt door de provincie zeer waardevol geacht. Met de inrichting van de percelen kan waardevolle kwelafhankelijke natuur worden gerealiseerd en zal in ieder geval een deel van de grondwaterstroming uit de duinen worden vertraagd. Uw perceel wordt daarom niet ontgrensd. Uw vrouw staat in het kadaster ook geregistreerd als eigenaar van het perceel. Daarom is de brief aan haar verstuurd. |
| |
| ZW-0044 |

[redacted]

Zienswijze

Het gebied in de viewer met nummer 047.1.2023 aangeduid en dat de naam Kostverlorenpark draagt heeft een heel bijzonder karakter. Het is een prachtig duingebied met een rijke flora en fauna. In dit gebied bevindt zich een groot aantal bunkers die na de oorlog tot zomerverblijven zijn verbouwd. Vrijwel alle verblijven zijn met een bijbehorend stuk grond eigendom van de gebruikers, die er ook zorg voor dragen dat het park er goed uit blijft zien. De gemeente Zandvoort doet nu het voorstel om het Kostverlorenpark te ontgrenzen en wil dat haar op deze wijze ontwikkelruimte wordt gegeven. Het is goed dat U als provinciaal bestuur aangeeft dat ontgrenzen van het park niet aan de orde is en dat het onderhavige duingebied (perceel genoemd) bijdraagt aan het behoud van het Natura 2000 gebied dat aan de noordzijde van het park ligt. Wat dit enigszins op losse schroeven zet is dat in het gebiedsproces (wat dit ook moge zijn) nader zal worden bekeken of delen ontgrensd kunnen worden. Wij vertrouwen er op dat u het niet zover laat komen, met name gelet ook op de zeer grote natuurbelangen, die in het geding zijn. Zelf kunnen wij als bewoners van de woning Jhr. P.N.Q. van Uffordlaan [redacted] genieten van het prachtige duingebied, dat achter ons huis is gelegen. Ons woongenot en dat van vele andere bewoners langs het park zal zwaar in de verdrukking komen als de natuurbelangen moeten wijken voor plannen als de aanleg van een weg. Samenvattend verzoeken wij u het Kostverlorenpark niet te ontgrenzen en ook niet toe te laten dat dit in een gebiedsproces wel wordt mogelijk gemaakt. Het park sluit aan de noordzijde naadloos aan op het duingebied waarop Natura 2000 van toepassing is en vormt als het ware daarmee één geheel. Beide gebieden kunnen niet los van elkaar worden gezien. Dit op zich maakt het al noodzakelijk dat het park binnen de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland blijft vallen.

Reactie op zienswijze

Wij vinden het fijn dat u achter ons besluit staat om het Kostverlorenpark, in de viewer aangeduid onder nummer 047.1.2023, niet te ontgrenzen uit het NNN. Wij danken u voor uw zienswijze.

ZW-0045

[redacted]

Zienswijze

[redacted] heeft gebeld namens zijn ouders, [redacted]. Hij heeft telefonisch aan provinciaal ambtenaar [redacted] te kennen gegeven telefonisch een zienswijze in te dienen. De provinciaal ambtenaar doet dat bij deze.

Het gaat om de volgende twee percelen:

[redacted] staat op naam van [redacted] beider ouders, [redacted].

[redacted] staat op naam van [redacted] moeder, [redacted]

Beiden percelen zijn onderdeel van be- en ontgrenzen die bij de provincie bekend zijn onder verzoeknummer 076.1.2023.

[redacted] willen geen NNN-status op of direct aangrenzend aan hun land. Zij hebben lang en hard gewerkt voor dit eigendom en willen de maximale vrijheid om met hun land te doen wat zij willen. Als ze daar bij wijze van spreken morgen de schop in willen steken dan willen ze dat dat

kan. Zij menen dat er al heel veel gebied op Texel is toegewezen ten bate van ecologische ontwikkeling en zien geennoodzaak dat de ecologische doelstellingen van de provincie beperkingen zouden opleggen ten aanzien van hunkadastraal eigendom.
[redacted] is telefonisch beschikbaar op[redacted].

Reactie op zienswijze
Perceel[redacted] heeft geen NNN-status. Dit perceel valt buiten het NNN en heeft een enkelbestemming wonen. Er vindt op dit perceel ook geen wijziging plaats.
Perceel[redacted] had al de NNN-status. Dat is deze ronde niet gewijzigd en blijft derhalve NNN (nog niet gerealiseerd). De enige wijziging is dat de grens van het NNN op een zeer klein stukje is rechtgetrokken met de grens van uw perceel.

ZW-0046

[redacted]

Zienswijze
Brief aan College van Gedeputeerde Staten
Namens Engel Vastgoed BV ontvangt u hierbij een zienswijze op Ontwerp Wijzing werkingsgebied Omgevingsverordening NH 2020&NH2022 ronde 2023-1, welke thans ter inzage ligt.
Cliente is gevestigd aan de Geniedijk[redacted] Kudelstaart. De bestemming van haar locatie is glastuinbouw. Haar locatie is verouderd en de infrastructuur is dermate slecht dat het geen toekomstbestendige glastuinbouw toelaat. Dit wordt onderschreven in het concept rapport van Greenport Aalsmeer van 2022. Daarin wordt een transitie aanbevolen naar een woon/recreatiegebied. Indien dat nog niet eerder is overwogen, verzoek ik uw College dat alsnog in positieve overweging te willen nemen, zodat cliënte - hangende voornoemde transitie - haar stille opslag tijdelijk kan continueren en gemeente Aalsmeer dat kan fiatteren.
In verband hiermee heeft cliente haar tuinbouwbedrijfter plaatse gestaakt en vindt er thans zgn stille opslag plaats.
Cliënte verzoekt uw College in deze zienswijze ofreeds een wijziging van de begrenzing van het glastuinbouw ter plaatse van Geniedijk[redacted] is overwogen door uw College en zo ja, wat dan de redenen waren dit niet mee te nemen in het voorliggende Ontwerp?
Cliënte is bekend met een eerder door uw College toegestane begrenzing van een glastuinbouwgebied, namelijk:
- Noorder Legmeerpolder, Amstelveen. Gebiedsvisie 2017, wijziging in mei 2019
- Buitenkaag, Haarlemmermeer. Gebiedsvisie 2021, technische wijziging in 2022
- Alton, Heerhugowaard. Gebiedsvisie 2018, wijziging in 2019
En thans in het Ontwerp staat op p. 1 dat uw College ook bereid is in Uithoorn aan een wijziging van de begrenzing van glastuinbouwgebied mee te werken. n de als Bijlage 1 aangehechte tekening is de locatie van cliënte in geel aangegeven, in verhouding tot de door uw College voorgenomen ontgrenzing van de locatie (in groen aangegeven) in De Kwakel, gemeente Uithoorn. Namens cliënte heb ik gemeente Aalsmeer gevraagd om een overleg op korte termijn omtrent een wijziging van de

| |
|---|
| begrenzing ter plaatse. Zie bijlage 2. Dat overleg is gepland op 11 mei a.s. Zodra daarover meer definitief bekend is, zal ik u dat melden. Graag maak ik dan ook gebruik van de mogelijkheid om de zienswijze nader bij u toe te lichten c.q. aan te vullen. |
| Reactie op zienswijze<br>Dank voor uw zienswijze. De door u genoemde locatie aan de Geniedijk [redacted] te Kudelstaart is in de Omgevingsverordening aangewezen als glastuinbouwconcentratiegebied. Als partner binnen het regionale samenwerkingsverband Greenport Aalsmeer is het ons bekend dat dit tevens een gebied is dat is aangeduid als tuinbouwgebied met een maatwerkopgave. Dit houdt in dat er in het gebied goed moet worden gekeken naar welke bedrijven toekomstbestendig zijn en welke bedrijven dit niet meer zijn. Dit onderzoek en de conclusies ervan worden opgenomen in een door de gemeente vast te stellen gebiedsvisie. Wij wijzigen de contouren van glastuinbouwconcentratiegebieden pas dan wanneer er een gebiedsvisie is vastgesteld. Voor de gebieden die u in uw zienswijze noemt, hebben de desbetreffende gemeenten reeds een gebiedsvisie vastgesteld. Voor het gebied alwaar uw cliënt zich bevindt, ligt nog geen vastgestelde gebiedsvisie. Wij wachten het traject van de gebiedsvisie af en passen de contouren vooruitlopend op dit traject niet aan. |
| |
| ZW-0047 |
| Gemeente Haarlemmermeer |
| Er zijn vijftien verzoeknummers van toepassing binnen gemeente Haarlemmermeer. Voor veertien daarvan geldt dat het administratieve aanpassingen aan de intekening betreft, dan wel herstel van een eerdere omissie in de viewer. Hier hebben wij verder geen opmerkingen over. Verzoeknummer 020.1.2023 betreft als enige wel een ruimtelijke aanpassing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), waarover wij het volgende willen inbrengen ter heroverweging. Zienswijze verzoeknummer 020.1.2023, begrenzing NNN locatie Haarlemmermeer<br>Wij vinden het een positieve ontwikkeling dat gronden behorend tot, en aanliggend aan NNNverbindingen als vlak worden begrensd. Dit geeft duidelijkheid over de inpassing van de NNNverbindingen in ruimtelijke plannen, in tegenstelling tot de zoeklijn die nu overwegend nog voorkomt in de Omgevingsverordening binnen het werkingsgebied van gemeente Haarlemmermeer. Wij constateren echter dat de begrenzing zoals nu voorgesteld knelt in relatie tot bestaande infrastructuur. Wij stellen daarom een afwijkende begrenzing voor, op vier locaties. De locaties zijn opgenomen in de bijlage bij deze brief. Onderstaande tabel geeft de toelichting per locatie.<br><br>Toelichting<br>We kunnen de richting van de verbinding volgen, in zoverre dat achter Spiehngweg 728 potentieel een kansrijke locatie ligt om de N201 te kunnen kruisen en de NNN-verbinding te vervolgen via de Groene Weelde en verder. Echter, parallel aan de N201 ligt een doorfietspad. Wij verzoeken deze buiten de begrenzing te laten, zodat enerzijds het doorfietspad in stand kan blijven en anderzijds eventuele ruimtelijke aanpassingen niet beperkt worden door de toetsing aan de Wezenlijke Kenmerken en Waarden van de NNNverbinding.<br>Door de verbinding op deze locatie 50 meter breed te maken valt de bestaande skatebaan hierbinnen. Verzocht wordt om de begrenzing op dit punt te beperken tot ca. 40-45 meter zodat de skatebaan niet wordt mee begrensd. Vanwege bestaande doorgaande en verharde paden wordt voorgesteld de zone hier te beperken tot 14 meter |

| |
|---|
| breed. De zone is daarmee nog steeds meer dan overbrugbaar voor de doelsoorten, zeker nu aan weerszijden een grote stapsteen is voorzien. Waarbij de stapstenen vele malen groter zijn dan vereist (vereist = 500 m^, de twee vlakken ten noordoosten van deze locatie bedragen al ca. 3,7 en 7,5 ha). Alternatief zien wij graag van u de bevestiging dat bestaande paden en wegen in stand kunnen blijven en werkzaamheden mogelijk zijn indien dit noodzakelijk is. De begrenzing overlapt ten noordoosten van de tocht met bestaande ontsluitingswegen en doorgaande paden. Wij verzoeken de begrenzing slechts aan de zuidwestzijde van de tocht (inclusief de tocht zelf) neer te leggen, zodat de bestaande infrastructuur gehandhaafd kan worden.<br>Wij vragen ons af of alternatief een robuustere verbinding gezocht kan worden ten noordoosten van de huidige ligging, ter hoogte van Spieringweg 1032. Hiermee komt de verbinding verder te liggen van de dorpskern van Zwaanshoek waardoor er minder bestaande infrastructuur op termijn moet worden aangepast, een betere aansluiting mogelijk is op het Park Zwaanshoek en verstoring voorde doelsoorten naar verwachting minder zal optreden.<br>Wij kunnen ons voorstellen dat de toelichting in combinatie met de afbeelding in de bijlage analoog lastig te lezen dan wel interpreteren is door het beperkte detailniveau. Voor nadere toelichting kunt u desgewenst contact opnemen met mevr. [redacted] |
| Reactie op zienswijze<br>Mede naar aanleiding van een andere zienswijze over 020.1.2023 stellen wij de begrenzing van deze natuurverbinding uit, en begrenzen wij op dit moment hier nog geen grond als Natuurnetwerk Nederland. Bij een eventuele begrenzing in de toekomst nemen wij uw opmerkingen mee in onze overwegingen, en nemen wij indien nodig contact op. Zie ook de beantwoording bij ZO-0025. |

## 5. Overzicht met hectaren per NNN-wijzigingsverzoek

| NNN wijzigen | | |
|---|---|---|
| Nummer | Ontgrenzen | Begrenzen |
| 022.1.2023 | | 21,86 |
| 029.1.2023 | -2,74 | |
| 031.1.2023 | | 2,88 |
| 032.1.2023 | | 6,23 |
| 033.1.2023 | -3,20 | |
| 023.1.2023 | -0,28 | |
| 030.1.2023 | -0,64 | |
| 037.1.2023 | -0,18 | |
| 038.1.2023 | -0,34 | |
| 039.1.2023 | -2,93 | 28,43 |
| 040.1.2023 | -0,01 | |
| 041.1.2023 | -0,20 | 0,00 |
| 042.1.2023 | -0,08 | |
| 045.1.2023 | -1,61 | |
| 046.1.2023 | -0,41 | |
| 049.1.2023 | -0,67 | 0,01 |
| 051.1.2023 | -12,11 | 12,79 |
| 052.1.2023 | | 0,53 |
| 054.1.2023 | -0,23 | |
| 055.1.2023 | | 0,01 |
| 056.1.2023 | -0,07 | 0,02 |
| 058.1.2023 | -0,03 | |
| 060.1.2023 | -0,09 | |
| 061.1.2023 | | 6,28 |

| NNN niet wijzigen | | |
|---|---|---|
| Nummer | Ontgrenzen | Begrenzen |
| 020.1.2023 | | 67,36 |
| 047.1.2023 | 7,33 | |
| 070.1.2023 | 0,07 | |
| 038.1.2023 | 0,54 | |
| 059.1.2023 | 8,94 | |
| 046.1.2023 | 0,70 | |
| | | |
| 043.1.2023 | | 3,56 |
| 042.1.2023 | 1,55 | |
| 035.1.2023 | 13,23 | |
| 053.1.2023 | 7,68 | |
| 057.1.2023 | 3,08 | |
| 041.1.2023 | 3,31 | |
| 025.1.2023 | 3,35 | |
| 044.1.2023 | | 7,18 |
| 034.1.2023 | 28,67 | |
| 067.1.2023 | 14,44 | |
| 030.1.2023 | 34,64 | |

| | | |
|---|---|---|
| 062.1.2023 | -0,01 | 0,01 |
| 063.1.2023 | | 21,62 |
| 026.1.2023 | -0,01 | |
| 064.1.2023 | -0,20 | |
| 065.1.2023 | | 0,06 |
| 066.1.2023 | | 9,39 |
| 068.1.2023 | -0,96 | 2,57 |
| 069.1.2023 | -3,20 | |
| 070.1.2023 | -0,04 | |
| 071.1.2023 | | 0,47 |
| 072.1.2023 | | 0,11 |
| 073.1.2023 | | 0,36 |
| 028.1.2023 | | 4,76 |
| 074.1.2023 | -0,02 | 0,05 |
| 075.1.2023 | -0,22 | 0,36 |
| 076.1.2023, 024.1.2023, 023.1.2023, 021.1.2023, 048.1.2023 | -70,96 | 35,30 |
| 027.1.2023 | | 5,72 |
| 078.1.2023 | -0,06 | |
| 079.1.2023 | -1,22 | |
| 080.1.2023 | -71,12 | |
| 110.1.2023 | | 2,54 |
| 112.1.2023 | | 1,39 |
| 113.1.2023 | | 1,89 |
| 114.1.2023 | | 5,30 |
| 077.1.2023 | 0,00 | |

Totaal: 0

Bijlagen:

1. Zanderij Castricum ecologische onderbouwing NNN herbegrenzing
2. NNN ecologische beoordeling Zanderij Noord
3. De Zanderij ecologisch inrichtingsplan terrein PWN (eindrapport 2017)

**Zanderij Castricum ecologische onderbouwing NNN begrenzing**

## 1. Inleiding

De gemeente Castricum heeft de provincie Noord-Holland verzocht de Zanderij Noord te begrenzen als Natuurnetwerk Nederland (NNN). De gewenste natuurontwikkeling in de Zanderij Noord is op basis van een breed participatieproces in een Voorlopig Ontwerp vastgelegd:




De ecologische onderbouwing van de begrenzing is opgesteld door de provincie Noord-Holland (PNH 2021, bijlage 1). Een deel van de Zanderij is in eigendom van PWN en is als natuurgebied ingericht. Hiervoor is onderzoek verricht en een inrichtingsplan opgesteld, waarin ook een visie op een groot deel van de Zanderij is beschreven (ten Haaf en Bakker 2017, bijlage 2). Dit rapport is ook ter onderbouwing van de begrenzing gebruikt.

Het besluit om de Zanderij Noord te begrenzen heeft ter inzage gelegen en hierop zijn zienswijzen binnengekomen. In diverse zienswijzen wordt de argumentatie voor de aanwijzing van dit gebied als NNN betwist. Onder andere het belang van noordoostelijke deel voor de NNN wordt specifiek ter discussie gesteld.

## 2. Argumenten voor begrenzing

Hieronder worden de argumenten voor NNN-begrenzing op een rij gezet en vervolgens toegelicht.

1. Bijdrage aan N2000 doelen van het Noord-Hollands Duingebied (NHD)
2. Ontwikkeling van (inter)nationaal bijzondere, weinig voorkomende natuurtypen die kenmerkend zijn voor Noord-Holland
3. Bijzondere en zeldzame abiotische omstandigheden voor natuur benutten in de overgang van duin naar polder
4. Hydrologische en ecologische verbinding met gemeentelijke groenstructuur en aansluiting op NNN in de omgeving van Castricum (Schoonwatervallei)
5. Natuur in de stad; beleefbare natuur
6. Klimaatadaptatie
7. Stikstof
8. Het belang van schone functies in kwetsbare omgeving

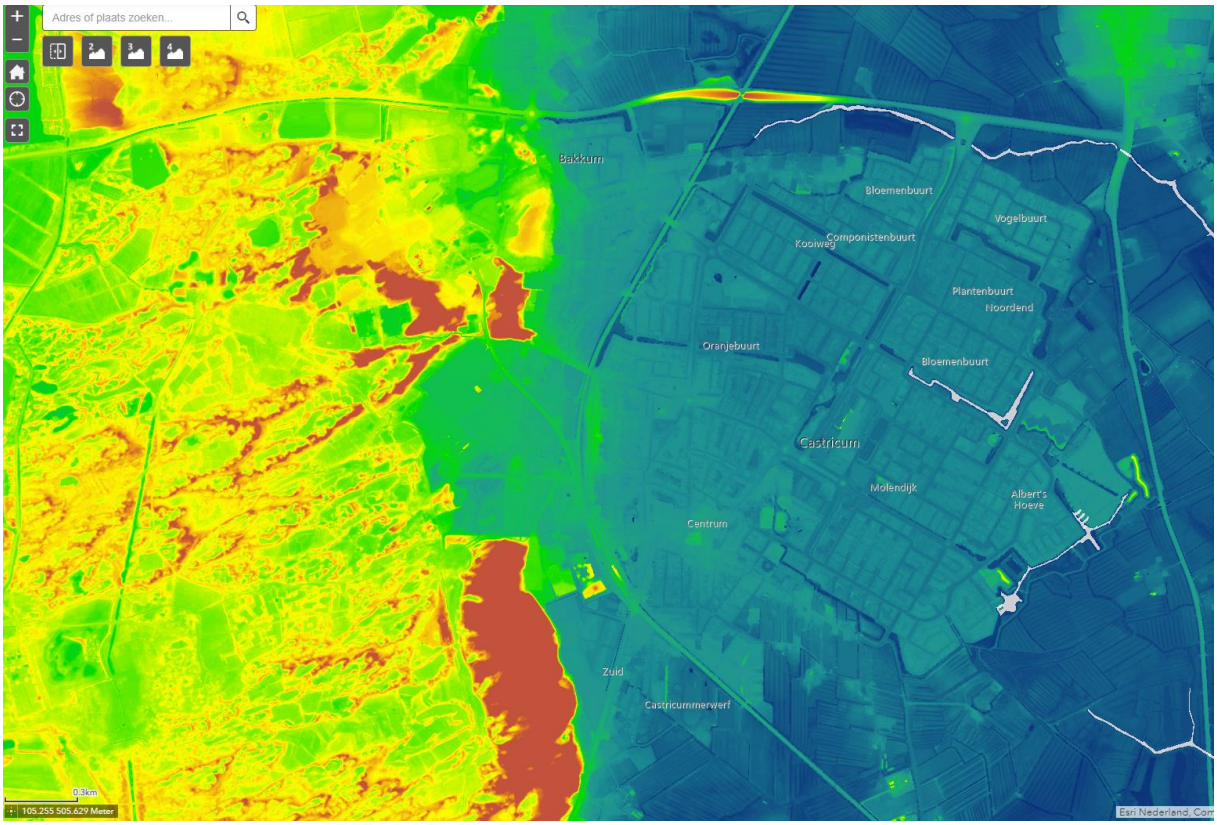
## 3. Toelichting per argument

### *3.1 Bijdrage aan N2000 doelen van het Noord-Hollands Duingebied (NHD)*

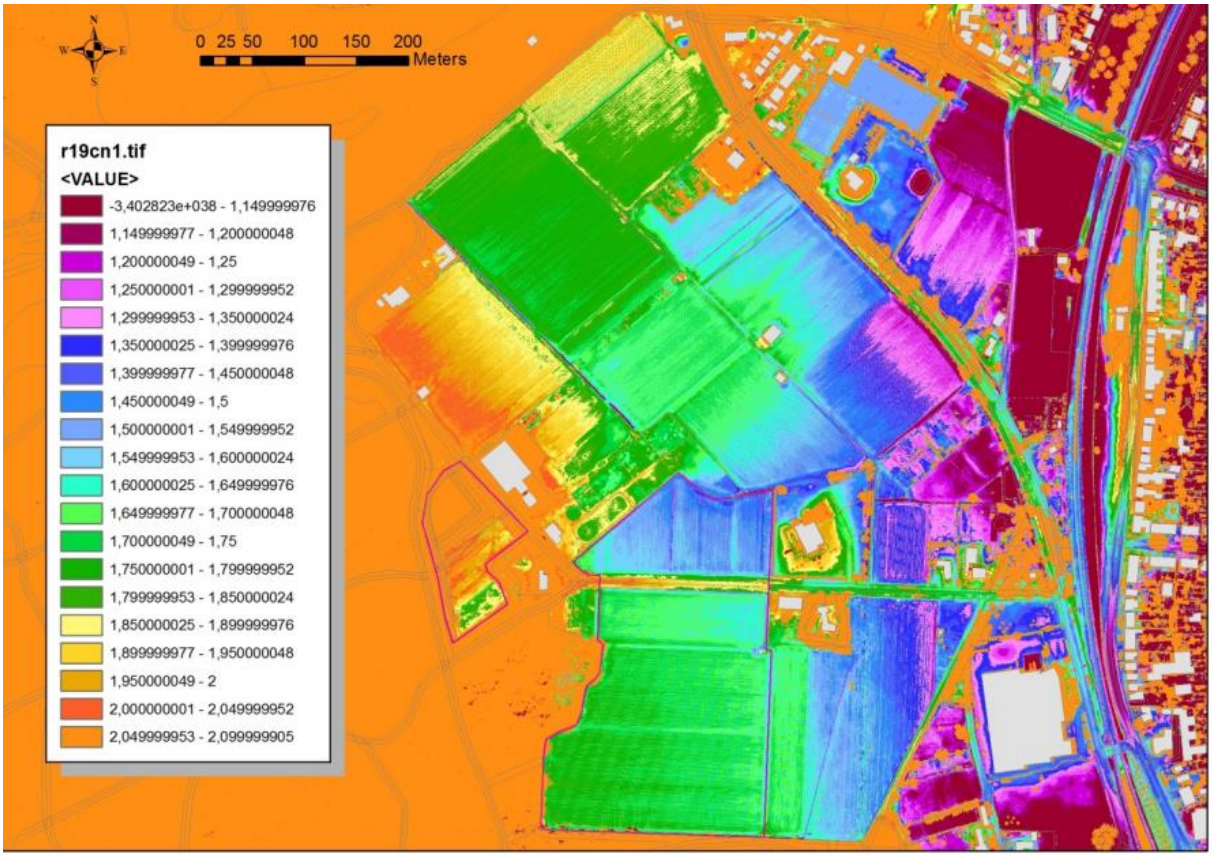
Uit het vigerend N2000 beheerplan blijkt onder meer dat voor verschillende habitattypen, o.a. typen vochtige duinvalleien en blauwgrasland, er uitbreidingsopgaven zijn opgenomen. Ook de kwaliteit dient in de meeste gevallen verbeterd te worden. Het gaat om de typen H2190A, B, C en D en H6410. Uit de gepubliceerde natuurdoelanalyses (PNH concepten 2023) blijkt dat de doelen voor dit gebied onder druk staan. In de Zanderij zijn mogelijkheden voor de realisatie van deze typen, dit is aangetoond in het onderzoek naar bodem en hydrologie (bijlage 2). Deze habitattypen worden gekenmerkt door een schrale bodem, wisselende en hoge waterstanden met invloed van kwel en een goede waterkwaliteit (Profieldocumenten habitattypen). Het zuidelijke deel van de Zanderij is in 2019 ingericht als duinbeek-systeem met vochtige graslanden en struwelen. In de praktijk blijkt dat in het ingerichte zuidelijke deel van de Zanderij al soorten kenmerkend voor deze habitattypen voorkomen.

De hele Zanderij, dus ook het noordoostelijke deel, ligt direct grenzend aan het duinmassief, zo blijkt uit de hoogtekaart hieronder (figuur 1). Het bodemtype is in de hele Zanderij vergelijkbaar (bijlage 2, en bodemdata.nl; Zn50A: Kalkhoudende vlakvaaggronden; matig fijn zand). Uit het onderzoek van ten Haaf en Bakker (bijlage 2) blijkt dat de waterkwaliteit in de Zanderij zeer gunstig is; het is kalkrijk schoon water uit de zoetwaterbel van het duinmassief. De grondwaterstanden zijn direct gerelateerd aan de zoetwaterbel onder het nabijgelegen duinmassief en de waterwinning in de duinen. Op dit moment is het gebied vrij droog en is er sprake van sterk wisselende grondwaterstanden, 2 factoren die bepalend zijn voor de inrichting. In het zuidelijke deelgebied is daarom maaiveldverlaging toegepast, ook om de voedselrijke en verontreinigde teellaag af te voeren. Door de naar het oosten toe aflopende maaiveldhoogte (figuur 2) zijn er makkelijk gradiënten in vochttoestand te realiseren en is er sprake van een afwatering richting de spoorsloot.

De omstandigheden voor deze habitattypen zijn daarom potentieel in het hele plangebied aanwezig, inclusief het noordoostelijke deel.




*Figuur 1: Hoogtekaart van de Zanderij en omgeving.*




*Figuur 2: Gedetailleerde hoogtekaart van het gebied (Ten Haaf en Bakker 2017).*

### *3.2 Ontwikkeling van (inter)nationaal bijzondere, weinig voorkomende natuurtypen die kenmerkend zijn voor Noord-Holland*

Het provinciale natuurbeleid heeft bijzondere aandacht voor soortenrijke natuur die slechts in een beperkt deel van de provincie kan voorkomen en die zeldzaam en karakteristiek is voor de provincie en voor Nederland. Het betreft hier duin en duinzoom, waar in nog niet bebouwd gebied met een schrale kalkrijke bodem, onder invloed van afstromend water of kwel bijzondere natuur kan voorkomen. Het gaat daarbij om:

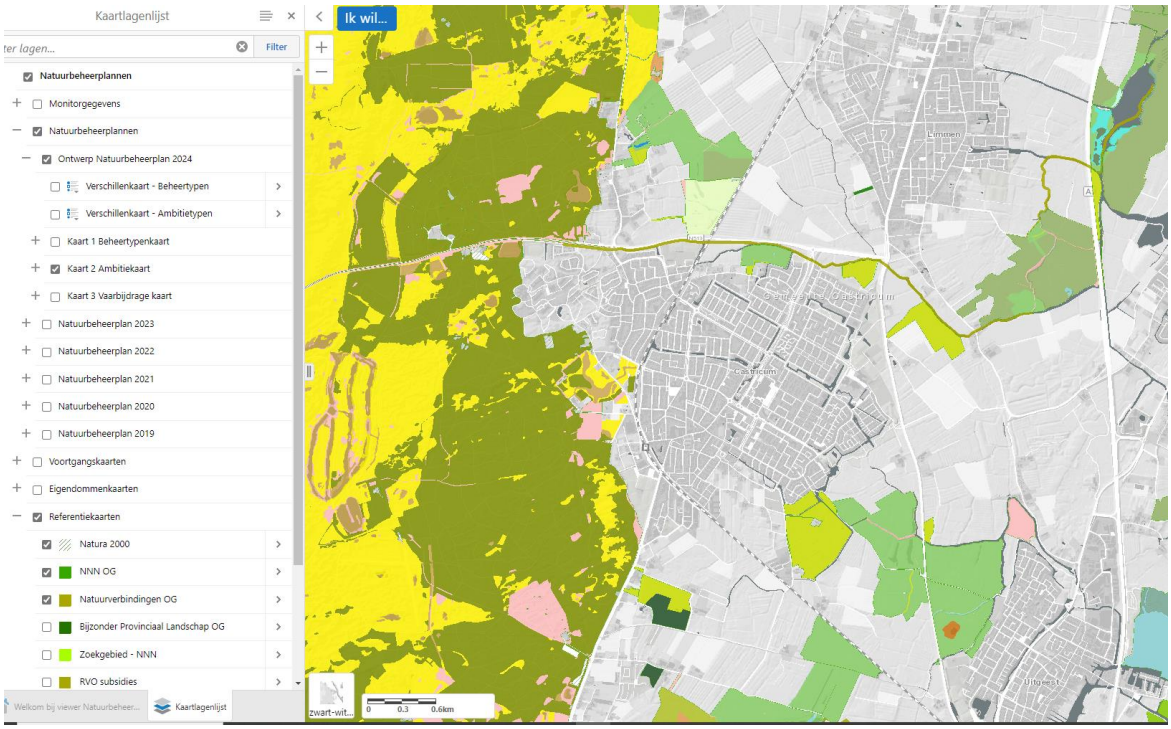
- Een duinbeeksysteem, met een bronmilieu, een duinbeek en uitmondend in een duinrel
- Ontwikkeling van vochtige bloemrijke graslanden (hooilanden, schraallanden) en struwelen
- Ontwikkeling van vochtige duinbossen: meidoorn-berkenbos en eiken-berkenbos
- Meer waarde voor fauna (insecten, amfibien en reptielen, vleermuizen en andere kleine zoogdieren, struweelvogels)

Op deze natuurtypen kunnen de natuurbeheertypen open duin (N08.02), duinbos (N15.01), duinvallei (N08.03), nat schraalland (N10.01), vochtig hooiland (N10.02), kruiden en faunarijk grasland (N12.02) en beek en bron (N03.01) van toepassing zijn. Onderaan deze tekst zijn nadere natuurbeschrijvingen opgenomen.

### *3.3 Bijzondere en zeldzame abiotische omstandigheden voor natuur benutten in de overgang van duin naar polder*

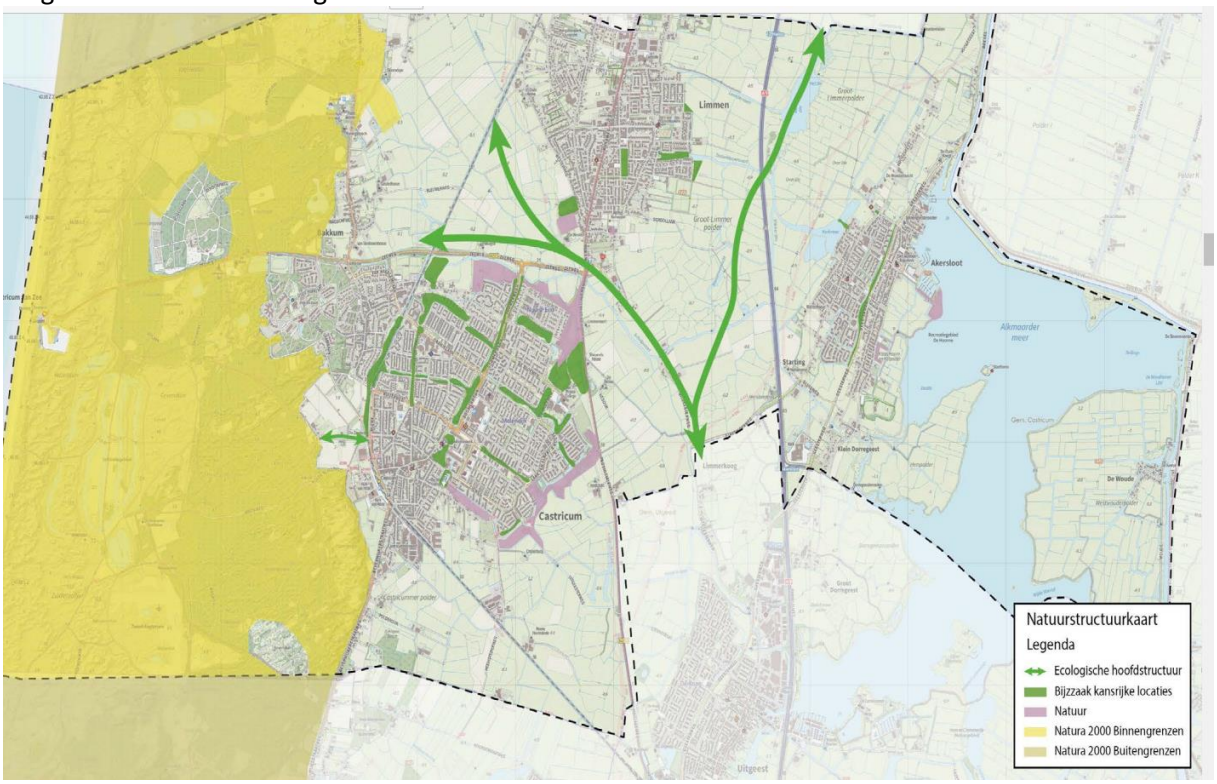
Brede hoge duinen zijn zeldzaam in Europa. De open, weinig bebouwde overgang van duin naar polder met de bijbehorende gradiënten zijn zeldzaam. Karakteristieken daarvan zijn extensieve bebouwing, hoogteverschil, afstromend en opkwellend water, goede waterkwaliteit en verschillen in kalkrijkdom. In het rapport van ten Haaf en Bakker (2017; bijlage 2) wordt dit nader toegelicht.

### *3.4 Hydrologische en ecologische verbinding met gemeentelijke groenstructuur en aansluiting op NNN in de omgeving van Castricum (Schoonwatervallei)*



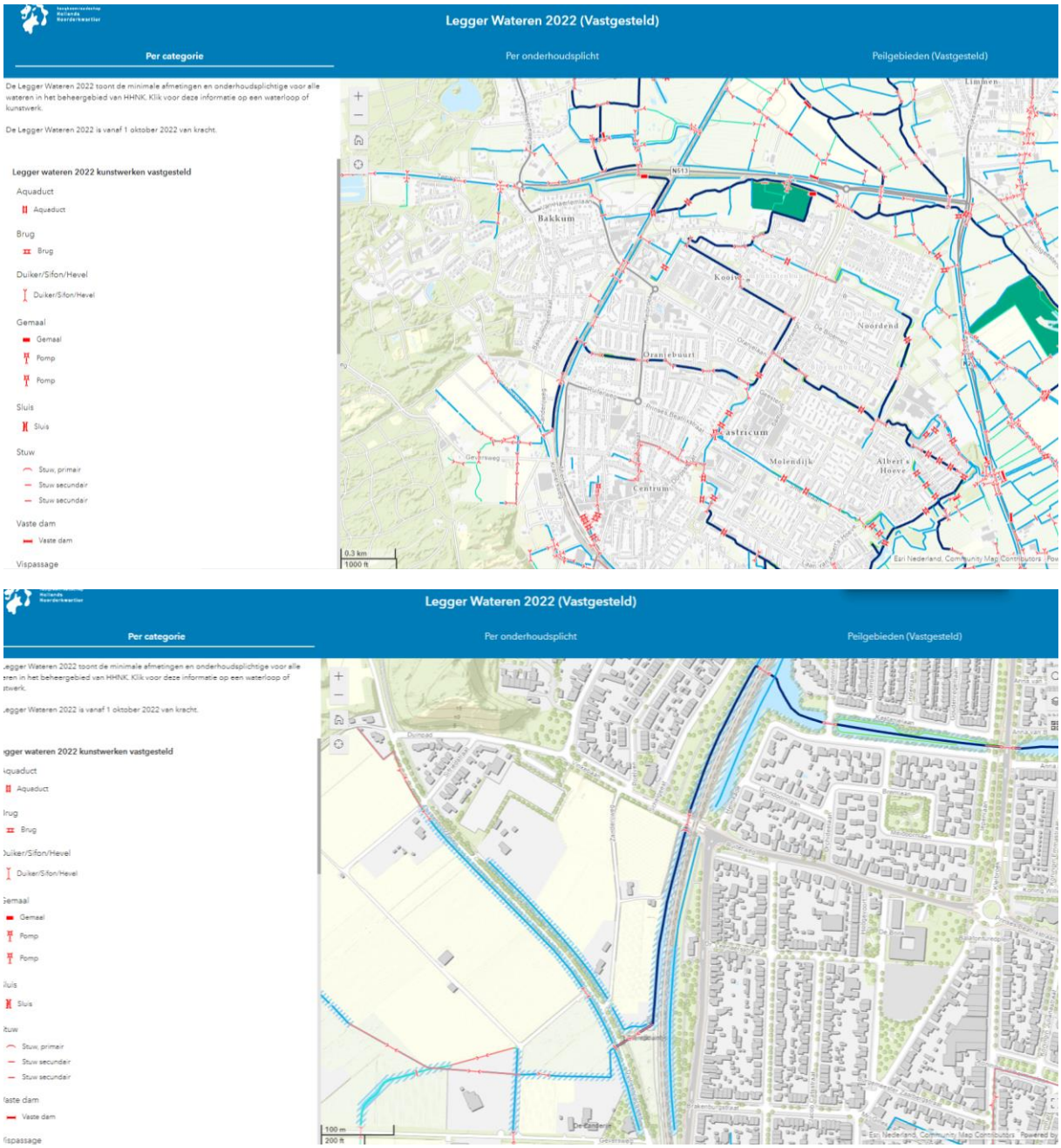

*Figuur 3; Ambitiekaart NNN*

De begrenzing van de Zanderij en omgeving en de provinciale natuurambitie is te zien in figuur 3. Deze begrenzing sluit goed aan op het groenbeleid van de gemeente Castricum. Op de natuurstructuurkaart (figuur 4) staat een verbinding naar de singel / spoorsloot waarlangs het water uit de Zanderij wordt afgevoerd. De pijl met ecologische hoofdstructuur verwijst naar de natuurgebieden en de natuurverbinding (NNN) die de Schoonwatervallei vormen en die een robuuste verbinding tussen de jonge duinen, de oude duinen en het stroomgebied van het voormalige oerij vormen. De groen gekleurde gebieden in Castricum vormen de kansrijke locaties van de groenstructuur van de gemeente.




*Figuur 4: Natuurstructuurkaart gemeente Castricum.*

Het water dat uit het duin opwelt en in de Zanderij aan de oppervlakte komt, stroomt bij het Dierentuintje in de westelijke spoorsloot. Daar begint de primaire watergang die op de natuurstructuurkaart van de gemeente is aangegeven als kansrijke locatie.
Het is mogelijk om met een aantal aanpassingen een goede verbinding te maken met de klimaatbuffer in de Schoonwatervallei / Schulpvaart, zoals blijkt uit de legger afbeeldingen hieronder (figuur 5). De noordoosthoek van de Zanderij vervult een belangrijke rol als verzamelpunt van het afstromende water, omdat het laag gelegen is (figuur 2). Het is mogelijk om de water afvoerende functie te combineren met een recreatieve invulling.




*Figuur 5: Legger wateren HHNK voor Castricum en ingezoomd op de omgeving van de Zanderij.*

### *3.5 Natuur in de stad; beleefbare natuur*

De ligging van de Zanderij op de overgang van het Noord-Hollands Duinreservaat naar de bebouwde kom van Castricum biedt kansen om natuur beleefbaar te maken en te combineren met recreatie. Het bestaande dierentuintje kan daarin een rol vervullen en ook moestuintjes kunnen een plek krijgen. De omvang van het begrensde gebied geeft ook kans om een zinvolle zonering toe te passen van extensieve natuurbeleving in het meest westelijke deel, in aansluiting op het NHD tot aan de meer intensieve beleving in het oostelijke deel, met kansen voor natuurspeelplekken en natuureducatiemogelijkheden. Dit betekent dat PWN dicht tegen de bewoning aan de wens voor het uitlaten van honden heeft geprojecteerd; dit vormt dus een integraal onderdeel van het totale ontwerp. De effecten van deze zonering hebben tot ver in het duin positieve effecten op de natuur.

In een gebied met loslopende honden is daarnaast nog steeds NNN waardige natuur te ontwikkelen. Zeker ook omdat dit gebied ook gebruikt wordt om het schone kwelwater uit de duinen verder te brengen om daarmee natuur ten noordoosten van de Zanderij Noord te voeden en daarmee de natuurwaarde te versterken. In het noordoostelijk deel zal een bloemrijk grasland ontstaan dat voedselrijker is dan het extensievere westelijke deel van de Zanderij Noord met op de wat luwere plekken kans op een zeedorpen vegetatie.

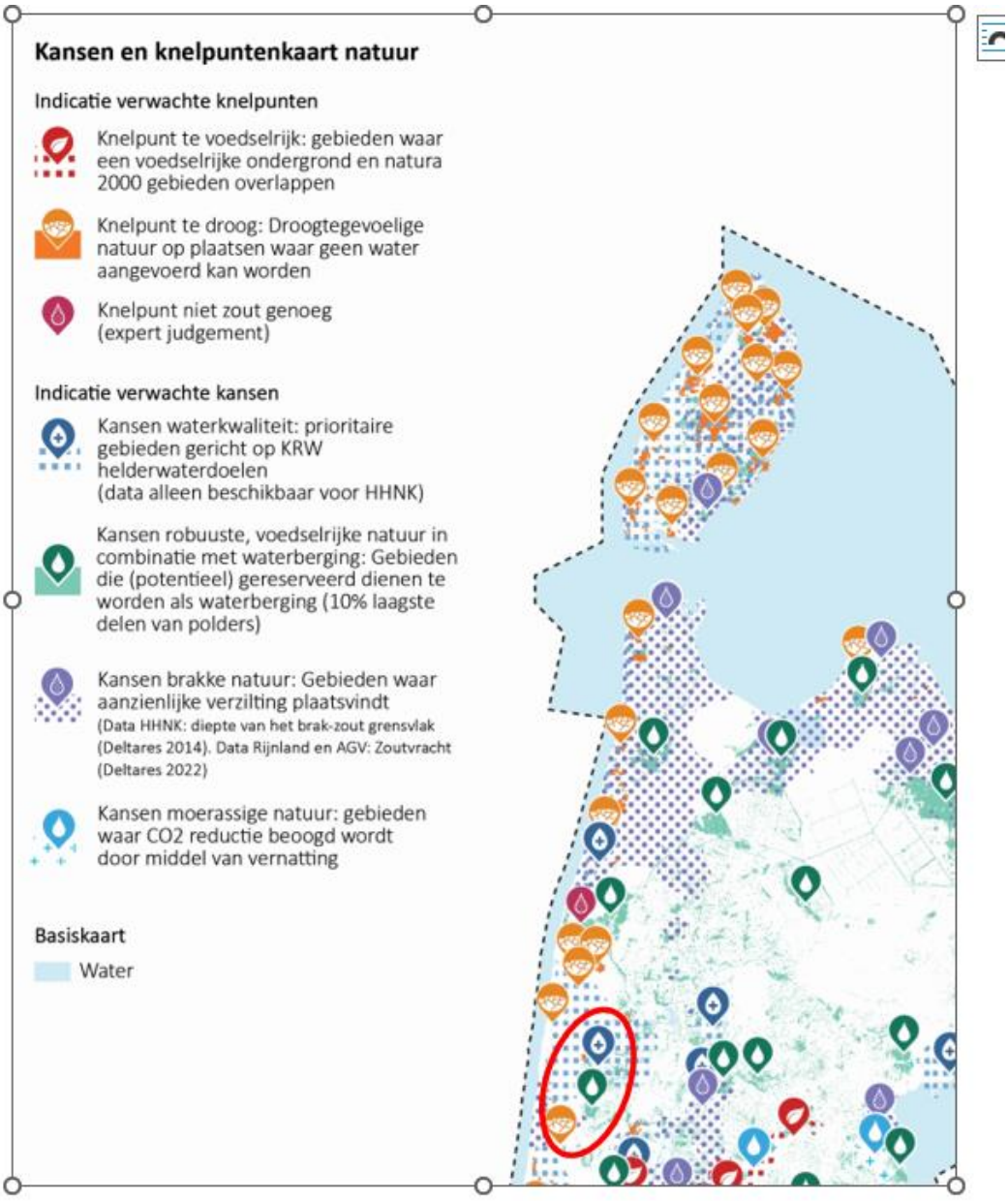
### *3.6 Klimaatadaptatie*

De voorgestelde begrenzing maakt het mogelijk om een natuurinrichting te realiseren die inspeelt op de klimaatverandering, met name de neerslag. Het water van piekbuien kan worden opgevangen en vastgehouden om zo de bebouwing van Castricum te ontzien. Tijdens de clusterbuien in juni 2021 bleek dit ook in de praktijk; het ingerichte zuidelijke natuurontwikkelingsgebied stond toen vol met water, terwijl de gronden er omheen nog overwegend droog stonden:



De natuurontwikkeling draagt ook bij aan het langer vasthouden van zoetwater en vergroting van de watervoorraad. Door zeespiegelstijging, grotere wisselingen in neerslag en temperatuur en een grotere vraag naar drinkwater is het van belang dat de zoetwatervoorraad maximaal kan worden vergroot en dat grondwaterstandswisselingen in de binnenduinrand mogelijk zijn. Natuur kan dat beter aan dan bijvoorbeeld bollenteelt, waarbij de regulatie van de grondwaterstand van zeer groot belang is.

Op de signaalkaart klimaatadaptatie (figuur 6) van de provincie en HHNK staat de Zanderij als een ‘te droog knelpunt’ met droogte gevoelige natuur op plaatsen waar geen water aangevoerd kan worden. De begrenzing en daaropvolgende natuurontwikkeling maken de Zanderij veel meer droogte bestendig. Ook staat op de signaalkaart dat er waterberging in de omgeving gewenst wordt en dat er kansen zijn voor natuur van helder water te realiseren (KRW). Dit kan goed samen gaan met de natuurontwikkeling in de Zanderij.




*Figuur 6: uitsnede signaalkaart klimaatadaptatie; onderdeel natuur (PNH 2023)*

### *3.7 Stikstof*

Direct in de omgeving van de Zanderij liggen stikstofgevoelige habitattypen. Realisatie van natuurontwikkeling zorgt ervoor dat hier geen bron van stikstof meer aanwezig is.

### *3.8 Het belang van schone functies in kwetsbare omgeving*

Bollenteelt resulteert in grote milieudruk. In de grond blijven resten van bestrijdingsmiddelen langdurig aanwezig. In de directe omgeving van bollengebied kan stof neerslaan met residu van bestrijdingsmiddelen en dit kan ook in de waterlopen terecht komen. Zowel het bewoond gebied van Castricum als de natuur in het NHD zijn kwetsbaar hiervoor.

## Streefbeelden PWN natuurontwikkeling Zanderij

| type | Omschrijving | SNL-natuurbeheertype | Ecologische waarde | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Duinbeek** | Ondiepe slingerende/meanderende beek met helder, schoon, voedselarm water, met waterplanten zoals holpijp, fonteinkruiden, beekpunge | N08.03 vochtige duinvallei | Duinbeek<br>Biotoop voor bijzondere waterplanten en macrofauna<br>Foerageergebied voor vogels |  | |
| **Vochtig hooiland / schraalland** | Vochtig kruidenrijk grasland, vooral 's winters nat. Maaibeheer en eventueel nabeweiding. Orchideeën, parnassia, holpijp, sterzegge, grote ratelaar, echte koekoeksbloem | N08.03 vochtige duinvallei of<br>N10.01 nat schraalland of<br>N10.02 vochtig hooiland | Biotoop voor bijzondere flora en insecten<br>Foerageergebied voor vogels |  | |

| type | Omschrijving | SNL-natuurbeheertype | Ecologische waarde | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Droog duingrasland en bloemrijk grasland** | Open duingrasland, plaatselijk met open zand, lage vegetatiebedekking, mossen en evt. korstmossen, verspreid ook lage struiken (duindoorn, duinroos)<br><br>Op matig voedselrijke delen: kamgras, boterbloemen, margriet, klavers, knoopkruid. (foto links) | N08.02 open duin of<br>N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland | Biotoop voor insecten (dagvlinders, sprinkhanen), kleine zoogdieren.<br>Foerageergebied voor vogels |  | |
| **Droog struweel** | Struweel met duindoorn, vlier, liguster | N08.02 open duin | Foerageergebied voor vogels<br>Biotoop voor insecten |  | |
| **Boszoom** | Randzone van bos, de structuurrijke overgang van het hoge bos naar open vegetatie.<br>Lage en hoge struiken (meidoorn, duindoorn, vlier, lijsterbes, liguster, zomereik) | N15.01 duinbos | Foerageergebied voor vogels<br>Biotoop voor insecten, zoogdieren |  | |

| type | Omschrijving | SNL-natuurbeheertype | Ecologische waarde | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Vochtig bos** | Bos met els, zachte berk, es, meidoorn. Laag, halfopen, begraasd, met meer open en meer dichte plekken | N15.01 duinbos | Broed- en foerageergebied voor vogels<br>Biotoop voor insecten, zoogdieren<br> | Pionierstadium<br> | |
| **Droog bos** | Zomereik, beuk, ruwe berk, meidoorn. Laag, halfopen, begraasd, met meer open en meer dichte plekken | N15.01 duinbos | Broed- en foerageergebied voor vogels<br>Leefgebied zoogdieren, insecten<br> |  | |

**NNN ecologische beoordeling 12 Zanderij Noord**

Tabel 1 Basisinformatie

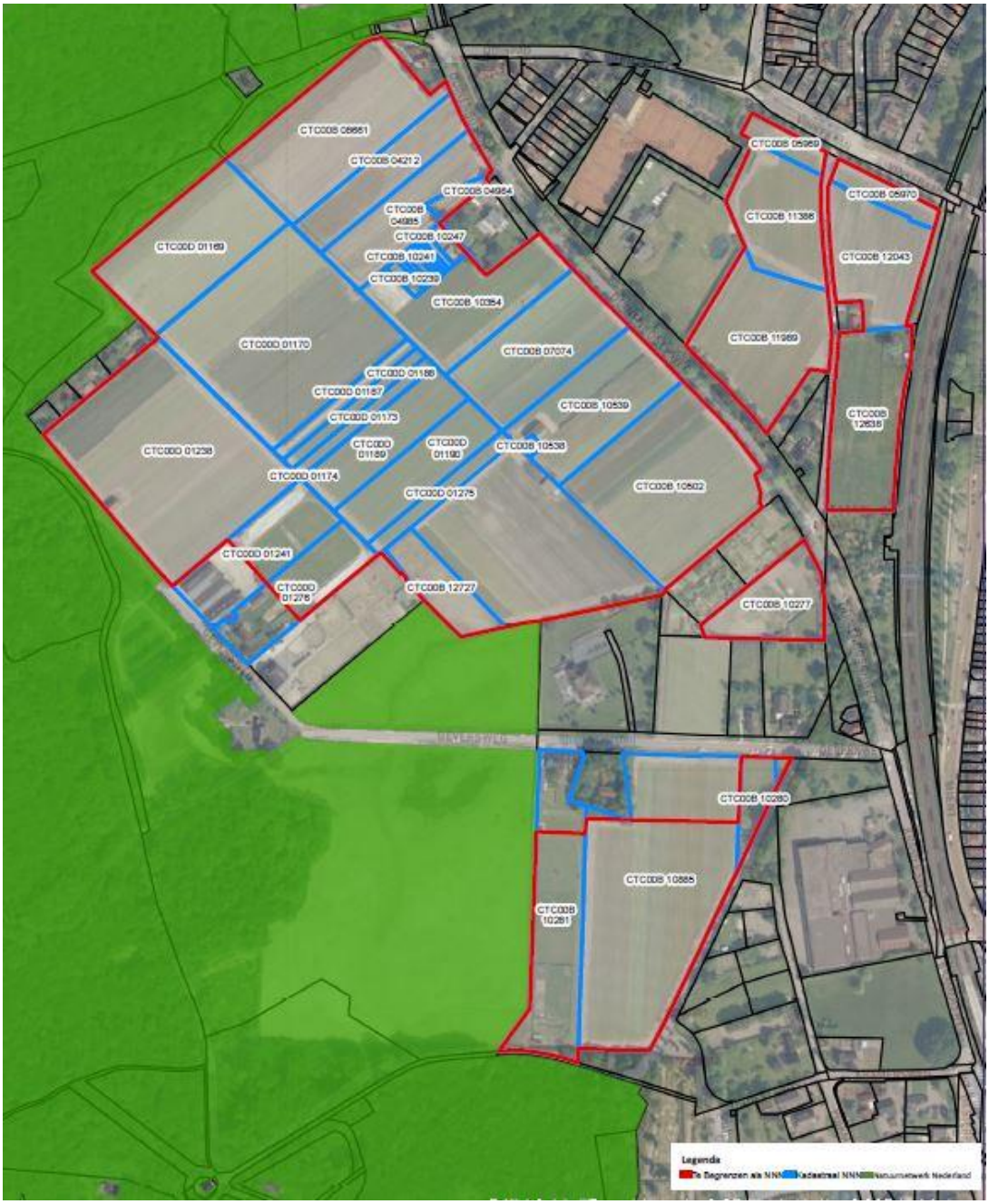
| | |
|---|---|
| Versie | 1.0 |
| Datum | 14-09-2021 |
| Schrijver | Bas van den Boogaard |
| Kwaliteitsborger | Robbert de Ridder |
| Status | Ecologische beoordeling concept |
| Naam locatie | 12 Zanderij Noord (Castricum) |
| Oppervlak | Ca 21 ha |
| Kadastraal nummer | Tenminste 36 kadastrale nummers (zie figuur 1) |
| Eigenaar | |
| BPL-gebied | Ja |
| Weidevogelgebied | Nee |
| Natura2000 | Nee; wel direct grenzend aan N2000 gebied Noord-Hollands Duinreservaat |
| Quickscan regio | Noord-Kennemerland rest |

1. **Beschrijving perceel en doel beoordeling**

Het betreft percelen gelegen tussen de Duinenboschweg, de Geversweg en de Zanderijweg, direct ten westen van Castricum. De percelen liggen direct ten oosten van het N2000 gebied Noordhollands Duinreservaat. De percelen zijn niet begrensd als NNN/N2000. De vraag is of deze percelen interessant zijn om als NNN te begrenzen.

2. **Gebiedsbeschrijving en ligging t.o.v. het NNN**

De percelen liggen ingeklemd tussen de bosrand van N2000 gebied Noordhollands Duinreservaat en de bebouwing van Castricum. In totaal gaat het om 36 kadastrale percelen (zie figuur 1). De percelen die in het begrenzingsverzoek zijn opgenomen, zijn rood omrand. De bestaande NNN-begrenzing is weergegeven in donkergroen. De Duinenboschweg en de Zanderijweg doorsnijden een aantal van deze percelen. De percelen waren tot voor kort in gebruik voor de bollenteelt.




*Figuur 1. Ligging van de percelen, inclusief kadastrale nummers. Blauw betreft de begrenzing van de kadastrale percelen, rood de begrenzing van hetgeen moet worden opgenomen in het NNN. Donkergroen betreft de huidige NNN-begrenzing.*

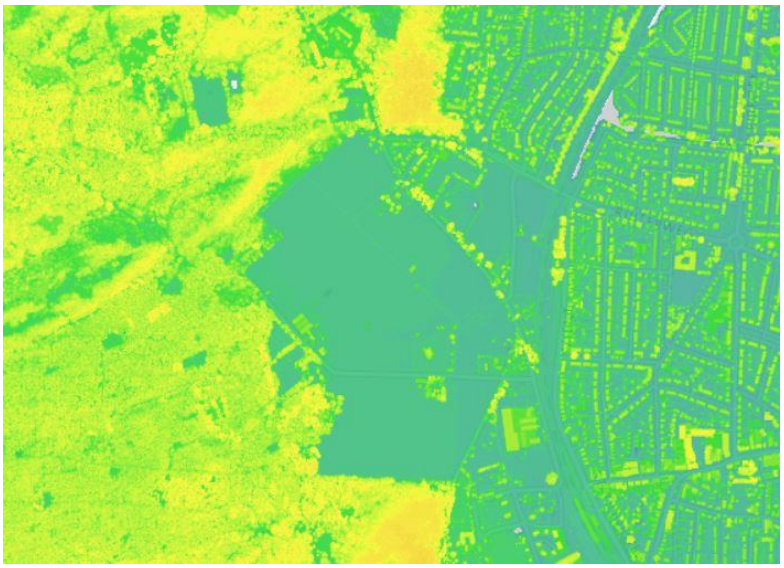
### 3. Ecologische waarden

De percelen liggen direct ten oosten van het Noord-Hollands Duinreservaat. Dit is een natuurgebied (N2000 en NNN) van ca. 5.300 hectare. Het Noord-Hollands Duinreservaat omvat strand, duinen, binnenduinrandbossen en enkele poelen. Het is een relatief groot robuust gebied met een hoge biodiversiteit. In het Noordhollands Duinreservaat worden de volgende ecologische kernkwaliteiten onderscheiden die de basis vormen voor het behoud van biodiversiteit die (inter)nationaal en/of regionaal van belang is:

- Begeleid dynamisch duinlandschap
- Zeedorpenlandschap
- Vastgelegd binnenduinlandschap

De percelen die hier beoordeeld worden grenzen aan binnenduinrandbos, op de overgang van het iets hoger gelegen duingebied naar de lager gelegen polders. Overigens grenzen de percelen aan de oostkant niet aan open poldergebieden, maar ligt het direct tegen de bebouwing aan van Castricum. In figuur 2 is te zien dat het gebied ten westen van Zanderij Noord relatief hoog is gelegen (duinen) en de percelen in onderhavig begrezingsverzoek relatief laag liggen. Uit figuur 2 blijkt ook de historie van dit gebied: direct ten noorden en

zuiden liggen relatief hoge delen (in geel), in het verleden liep deze hoogtegradient in een continue zone van noord naar zuid. Ter hoogte van de Zanderij is duidelijk zictbaar dat dit in het verleden is afgegraven.
Uit metingen in 2016 (Ten Haaf en Bakker, 2017) blijkt een GLG van ongeveer 80cm onder maaiveld. Uit ditzelfde onderzoek blijkt dat de samenstelling van het grondwater aangeeft dat het een mix is van kwelwater uit de duinen en regenwater. Invloed van polderwater (of evt. vanuit Castricum) is niet aangetroffen. Binnen de Zanderij is er een verloop in maaiveldhoogte van west (hoog) naar oost (laag).



*Figuur 2. Weergave uit het AHN. De Zanderij ligt precies in het midden van de figuur.*

Door het verloop in maaiveldhoogte zijn er kansen om een geleidelijke overgang te creëren van de hogere bosdelen naar de lager gelegen delen aan de rand van het dorp. Dit biedt kansen voor een ecologisch waardevolle gradiënt. De potentiele ecologische waarde liggen vooral in het realiseren van een overgang tussen bos en open (schrale) graslandtypen en/of half open duinbos. Bijzondere duinzoom natuur kan bestaan uit soortenrijke graslanden, moerassen, poelen en duinbeken met een hoge insectenrijkdom, onder invloed van kwel uit de duinen. In de Zanderij Noord zijn kansen aanwezig om een afwisseling te creëren tussen natte schraalgraslanden en drogere graslanden (op zogenaamde nollen). Ook zijn er mogelijkheden voor duinbeken en natte laagtes. Middels inrichtingsschetsen doen Ten Haaf en Bakker (2017) voorstellen voor het realiseren van gradiënten van west naar oost (hoog → laag, droog → nat en voedselarm -> voedselrijker). Direct ten zuiden van de hier besproken percelen liggen percelen die door PWN recent zijn ingericht als natuur en zich ecologisch goed ontwikkelen met duinbeek en orchideeenrijke graslanden. Dit gebied kan als voorbeeld dienen voor natuurontwikkeling.

Dit alles kan bijdragen aan de instandhoudingsdoelen van het naast gelegen N2000 gebied Noordhollands Duinreservaat. Uit het vigerend N2000 beheerplan blijkt onder meer dat voor verschillende type vochtige duinvalleien en blauwgraslanden er uitbreidingsopgaven zijn opgenomen. Ook de kwaliteit dient in de meeste gevallen verbeterd te worden. Het gaat om de typen H2190A, B, C en D en H6410. Met de begrenzing, inrichting en beheer van onderhavig verzoek, kan een bijdrage worden geleverd aan het realiseren van dit type natuur. Door onder meer optimalisatie van de waterhuishouding in Zanderij Noord, kan dit positief uitpakken voor de waterhuishouding binnen N2000 gebied Noordhollands Duinreservaat. Ook zorgt het voor robuustere natuur. Vochtige duinen (met hoogwaardige vegetatietypen) en blauwgraslanden zijn in Noord-Holland en Nederland zeldzaam. Zanderij Noord biedt de mogelijkheid om een wezenlijke bijdrage te leveren aan dit type duinnatuur. Om dit te realiseren is het noodzakelijk om stevig inrichtings- en ontwikkelingsbeheer uit te voeren. Door de bollenteelt is het momenteel voedselrijke grond, dit betekent dat verschralingsmaatregelen en beheer nodig zijn. Ook de waterhuishouding vraagt waarschijnlijk aanpassingen, ten einde gebruik te kunnen maken van kwel.

Het gebied wordt doorkruist door de Duinboschweg en het spoor. Dit betekent dat er een tweedeling is binnen Zanderij Noord: een deel wat grenst aan N2000-gebied, en een deel wat meer relaties heeft met de bebouwing van Castricum. Aan de westzijde van de Duinboschweg kan dan ingezet worden op natuurwaarden die aansluiten bij het N2000 gebied. Het deel ten oosten van de Duinboschweg biedt unieke kansen om de overgang van de duinnatuur naar intensief beleefbare natuur met kenmerken van die duinnatuur te realiseren. Hier zijn bijvoorbeeld poelen mogelijk, i.c.m speel- en recreatienatuur. Gezien de nabijheid van bebouwing lijkt het minder logisch ten noordoosten van de Duinboschweg natte natuur met wisselende waterstanden te realiseren. Orchideenrijke graslanden en natte speelnatuur zijn hier wel goed mogelijk.

## 4. Ecologische beoordeling

De percelen liggen direct ten oosten van het Noordhollands Duinreservaat (Natura 2000 en NNN). Het nabijgelegen Natura 2000-gebied is aangewezen als Habitatrichtlijngebied inzake de bescherming van habitattypen en -soorten die karakteristiek zijn voor het duinlandschap. De abiotiek in de percelen is geschikt

voor de ontwikkeling van karakteristieke duinzoomnatuur die de kwaliteit van het duingebied ter plaatse versterkt.Met name gaat het dan om diverse habitattypen binnen duinbossen en vochtige duinvalleien en daarnaast blauwgrasland. In de Zanderij Noord is de potentie aanwezig om een geleidelijke overgang te creeeren tussen duinbos, open schraal grasland, natte laagtes, waar duinbeken doorheen stromen. Begrenzing van de percelen draagt daarom bij aan de realisatie van Natura 2000-doelen in het Noordhollands Duinreservaat (criterium 1).
De percelen liggen in de duinzoom in de (voormalige) gradient tussen de duinen en de lager gelegen en nattere achterlanden. Herstel van gradienten in de duinzoom zorgt in potentie voor de ontwikkeling van (inter)nationaal bijzondere, weinig voorkomende natuurtypen die kenmerkend zijn voor Noord-Holland (criterium 2).
Het Noordhollands Duinreservaat is in haar huidige vorm al een robuust en veelzijdige natuurgebied. De gradient tussen het duingebied en de aanliggende duinzoom is door ontginning vrijwel overal verloren gegaan. Dat geldt ook voor Zanderij Noord (zand afgraving en bollenteelt). Herstel van de gradient is in vergelijkbare situaties in de regio goed mogelijk gebleken. Begrenzing als NNN kan onder meer bijdragen aan de robuustheid doordat habitatypen ontstaan en voor leefgebied voor bijvoorbeeld insecten, amfibieen zoals rugstreeppad, reptielen, vleermuizen en grondgebonden zoogdieren. De bijzondere abiotische omstandigheden ter plekke (zie ondermeer Ten Haaf en Bakker (2017) in de duinzoom met kwel en regenwater en weinig invloed van voedselrijk oppervlakte water maken bijzondere natuur mogelijk (criterium 3).

## 5. Conclusie

De percelen voldoen in potentie aan de belangrijke criteria 1, 2 en 3 en daarom wordt geadviseerd om ze als NNN te begrenzen. Afhankelijk van de inrichting en het beheer zijn hier waardevolle natuurbeheertypen te realiseren. Het aangrenzende gebied van PWN (aan de zuidzijde) is hier een goed voorbeeld van. Gezien de recente historie van bollenteelt, is het voor de korte termijn het meest realistisch om als ambitie het beheertype N12.02 kruiden en faunarijk grasland op te nemen in de NNN-begrenzing. Na inrichting en omvormingsbeheer zijn diverse natuurbeheertypen mogelijk, zoals hiervoor beschreven. Het valt te overwegen om in het westelijk deel van Zanderij Noord natuur te realiseren die vooral aansluit op het naastgelegen N2000 gebied, en het noordoostelijk deel meer te richten op recreatieve natuur.

# De Zanderij

## ecologisch inrichtingsplan terrein PWN









TEN HAAF EN BAKKER
ecologisch en hydrologisch adviesbureau

# De Zanderij

## ecologisch inrichtingsplan terrein PWN

Opdrachtgever:
NV PWN

Samenstelling:
Theo Bakker
Cor ten Haaf

april 2017

© Ten Haaf & Bakker 2017

Ten Haaf & Bakker
Scholeksterstraat 23
1873 HM Groet
072 5151467
info@tenhaafenbakker.nl

# Inhoud


**Inleiding** 1

**1. INVENTARISATIE** 2

1.1. **Ontstaansgeschiedenis** 2

1.1.1. *Het Oerij* 2

1.1.2. *De omgeving van het plangebied in het verleden* 3

1.2. **Bodem en grondwater** 5

1.3. **Maaiveldhoogten** 12

1.4. **Natuurwaarden** 12

1.4.1. *Flora* 12

1.4.2. *Fauna* 14

1.5. **Landschap** 14

**2. ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN ZANDERIJ ALS GEHEEL** 14

2.1. **Landschappelijke referenties** 14

2.2. **Ecologische ontwikkelingsmogelijkheden** 16

2.3. **Referentiebeelden hele Zanderij** 17

3. **ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN EN DEFINITIEF ONTWERP PLANGEBIED** 19

3.1. **Landschappelijke en ecologische ontwikkelingsmogelijkheden** 19

3.2. **Ontwikkelingsmogelijkheden in relatie tot het (grond)water** 21

3.3. **Ontwikkelingsmogelijkheden in relatie tot de bodemkwaliteit** 23

3.4. **Ontwikkelingsmogelijkheden en belevingswaarden voor publiek** 24

4. **INRICHTING EN BEHEER** 25

4.1. **Inrichting** 25

4.1.1. *Vergravingen* 26

4.1.2. *Natuurtechnische uitvoeringseisen vergravingen* 26

4.1.3. *Inrichting m.b.t. de waterhuishouding* 28

4.1.4. *Inrichting t.b.v. beheer* 29

4.1.5. *Aanbrengen van hooi* 29

4.1.6. *Vervolgtraject en vereiste onderzoeken en vergunningen* 29

4.2. **Beheer** 30

4.2.1. Begrazing 30

4.2.2. Beheer waterpartijen 30

4.2.3. Overgangsbeheer in verband met de fosfaatverzadiging 31

**Literatuur** 31

**Bijlagen**

Bijlage 1. Flora inventarisatie 32

Bijlage 2. Nadere onderbouwing ontwikkelingsmogelijkheden hydrologie 33

Bijlage 3. Overzicht inrichtingsmaatregelen 37

Bijlage 4. Dwarsprofielen 38

## Inleiding

Tussen de duinen en het dorp Castricum ligt de circa 33 hectare grote Zanderij. Het behoorde aanvankelijk tot het duingebied, maar werd eind 19e eeuw afgezand. Momenteel vindt in vrijwel de hele Zanderij bollenteelt plaats. Het PWN heeft een terrein van circa 7 hectare in het zuidwestelijk deel van de Zanderij in beheer. Het sluit aan bij het Noordhollands Duinreservaat, dat eveneens in eigendom en beheer is bij het PWN. Net als de duinen is dit gebied begrensd als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).
De gemeente Castricum heeft in 2008 een Gebiedsvisie Zanderij opgesteld. Hierin worden voorstellen gedaan voor het 'herstel van de oorspronkelijke duinrand' en de 'ontwikkeling van recreatie en natuur' in het gebied van de Zanderij. Het PWN wil, met de inrichting van het gebied van 7 hectare, een eerste stap zetten in de realisatie van deze visie. In 2016 kreeg bureau Ten Haaf & Bakker opdracht tot het opstellen van dit ecologisch inrichtingsplan.



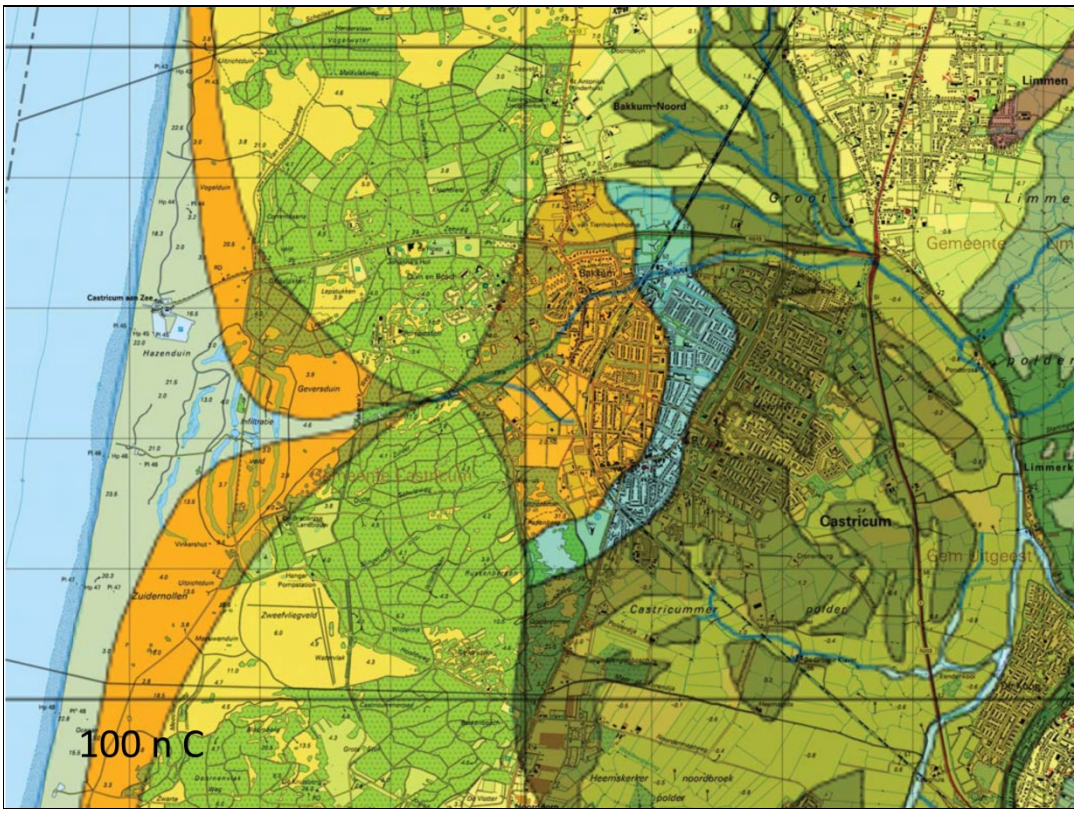

Figuur 1. Ligging plangebied

# 1. INVENTARISATIE

## 1.1. Ontstaansgeschiedenis

### *1.1.1. Het Oerij*

De Zanderij ligt in de zone waar rond het begin van de de jaartelling de monding van het Oerij lag, het z.g. gat van Castricum. Het Oerij lag in een uitgestrekt open gebied tussen Alkmaar, Haarlem, Zaanstad en de Noordzeekust. Het was een landschap met strandwallen, kwelders en kreken. De meest noordwestelijke vertakking van de Rijn (het Oerij) stroomde hier doorheen en mondde uit bij Castricum.
Het Oerij landschap was niet stabiel, maar veranderde doorlopend. Rond 100 na Chr. verzandde de monding. De laatste geul die de verbinding vormde tussen het estuarium en de zee liep net noordelijk langs de Zanderij. Een zijkreek liep dwars door het gebied van de huidige Zanderij (zie figuur 2)
De zeespiegelstijging leidde in de Middeleeuwen tot de ontwikkeling van de Jonge duinen, waardoor de monding van het Oerij verder verzandde en delen van het estuariumland-schap overstoven raakte. In het poldergebied ten zuiden en oosten van Castricum is nog veel van het Oerij te herkennen, zoals de waterloop ´Het Die´ en restanten van zee-erosiegeulen en stroomwallen. Het archeologisch centrum Het huis van Hilde besteedt veel aandacht aan de historie van het Oerij.

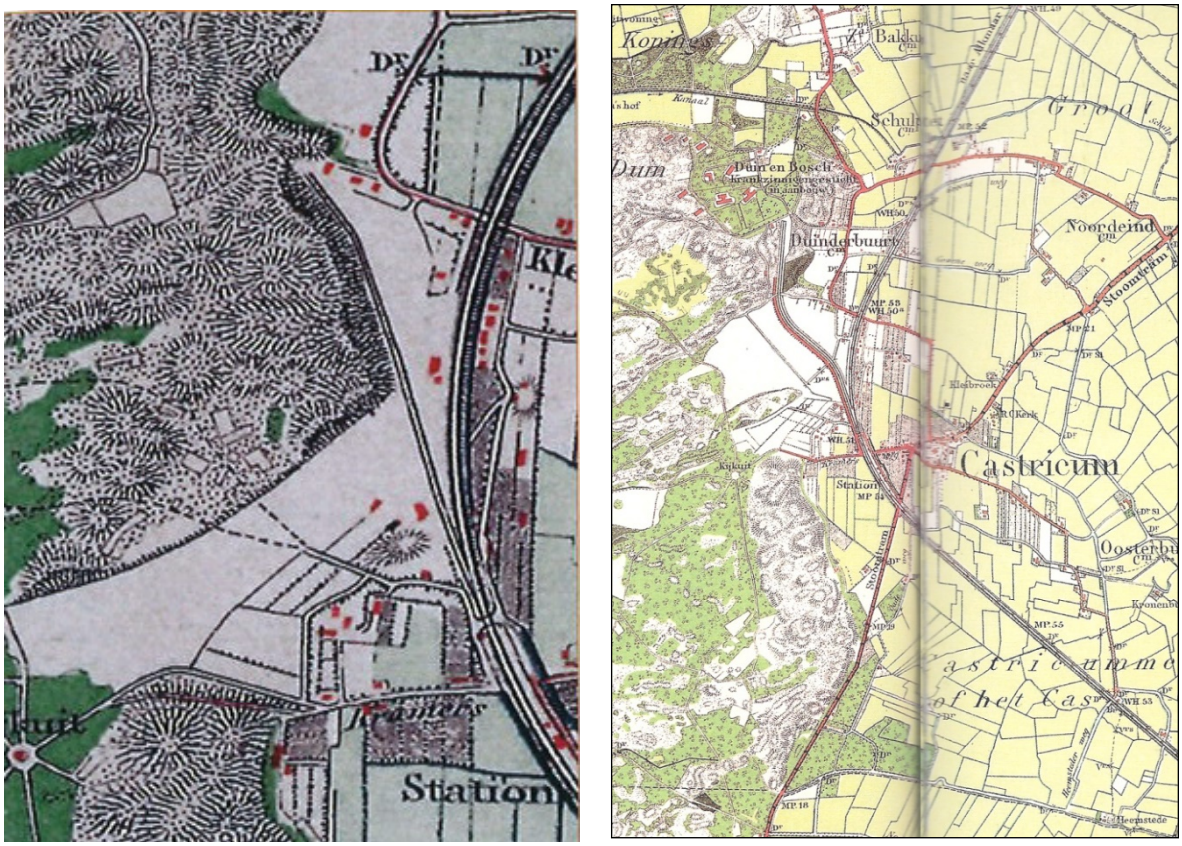


Figuur 2. Voormalig Oerij-estuarium rond 100 na Chr.

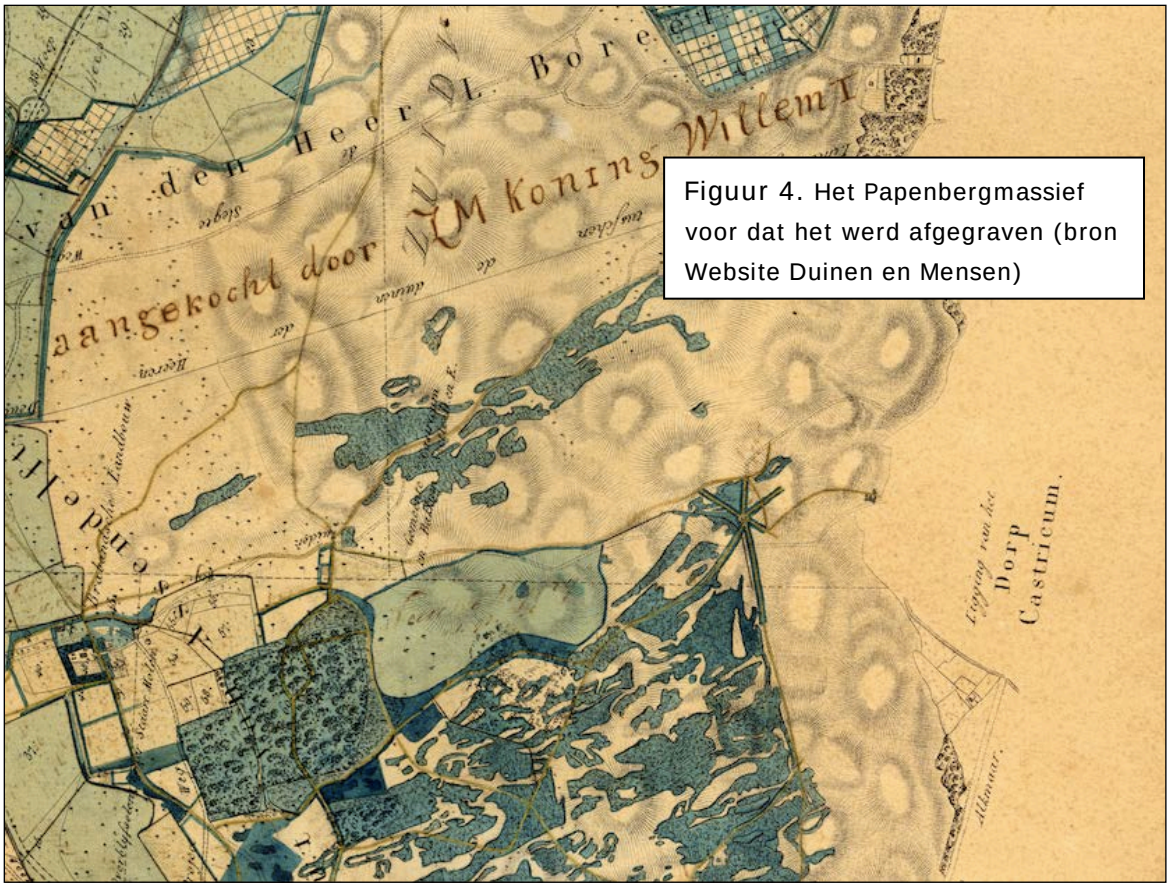
### *1.1.2. De omgeving van het plangebied in het verleden*

De ontwikkeling van de Zanderij is op oude kaarten te volgen. Op een kaart van Gevers uit 1830 was de binnenduinrand bij Castricum nog niet vergraven en werd gevormd door de 31,5 meter hoge Papenberg. In de laatste helft van de 19e eeuw zou dat veranderen. Jachtopziener C. Schoen, geboren en getogen in het Geversduin, vertelde in 1938 op verzoek van het PWN wat er in die tijd gebeurd was. Hij vertelde dat op basis van gesprekken die zijn vader en grootvader hierover hadden.
'Zij hielden geen aantekeningen, maar in hun geheugen was het goed bewaard, en deze eenvoudigen, opgegroeid in de natuur, waren wars van alles wat naar fantasie zweemde. Ook spraken zei toen al over de achteruitgang der duinen, evenals hun ouders dat ook deden. Vaak spraken zij over het afgraven der 'Voorbergen' wat tussen 1870 en 1890 plaatsvond, en welke tussen de 'Papenberg' en de 'Goudsbergen' in lagen. Volgens hun mening was dat verkeerd geweest…..' (Jelles, 1968).

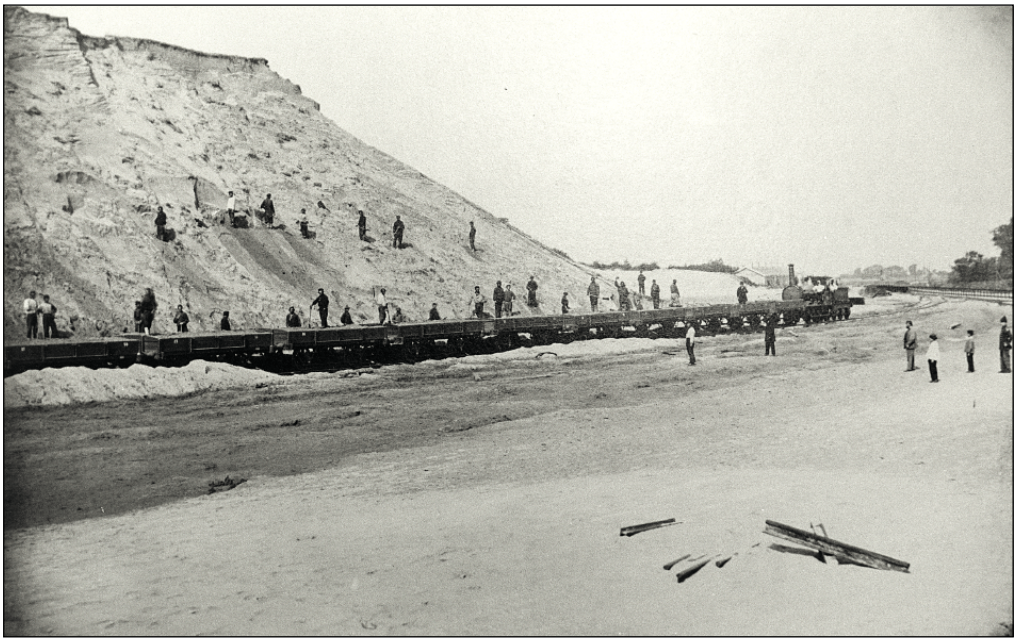
De website 'Duinen en mensen' zegt het volgende over het ontstaan van de Zanderij: 'In de 19e eeuw werd een deel van het Papenbergmassief afgegraven, namelijk de Voorbergen of Goudsbergen, en zo ontstond de Zanderij. Van het Papenbergmassief bleef een kleine rug op het terrein van het Psychiatrisch Ziekenhuis Duin en Bosch, nu 'Dijk en Duin' geheten, voor afzanding gespaard'.



Figuur 3. De Zanderij in 1879 en in 1908




Figuur 4. Het Papenbergmassief voor dat het werd afgegraven (bron Website Duinen en Mensen)



Figuur 5. Het afgraven van de Papenberg . (bron. Website Duinen en Mensen)

Op de topografische kaart uit 1879 is het noordelijk deel nog niet afgegraven, in 1908 zien we nog een vooruitstekende duinrug in het midden van de Zanderij.
De burgers van Castricum mochten ook zand winnen in de Zanderij. Duinen en Mensen zegt daarover het volgende: ‘Tegenwoordig geen spoor meer van een zanderij. Maar tot in het begin van de jaren 30 was hier een openbare plek waar de bevolking gratis zand

mocht halen ‘Het zandwinkeltje van Jhr. Gevers’ . Na verwerving door de provincie van de particuliere duinterreinen werd dit (in oorsprong middeleeuwse) gebruik beëindigd waarna menige overtreding werd beboet, zo lezen we in de Alkmaarsche Courant van 1933 en 1934. Door beëindiging van dit soort oude gebruiken maakte de provincie zich niet erg geliefd bij de lokale bevolking’.

In 2009 is archeologisch onderzoek uitgevoerd in een bouwput aan de Duinenboschweg (Zonneveld 2009). Daarbij werd een profiel van een duinbeek aangetroffen. In deze beek werden verschillende voorwerpen aangetroffen, zoals de kaak van een rund en een aantal stukjes van een kogelpot uit de 8e of 9e eeuw. Ook werden stukjes Pingsdorf aardewerk en rood Ardenne gevonden, die uit de 12e en 13e eeuw dateren.

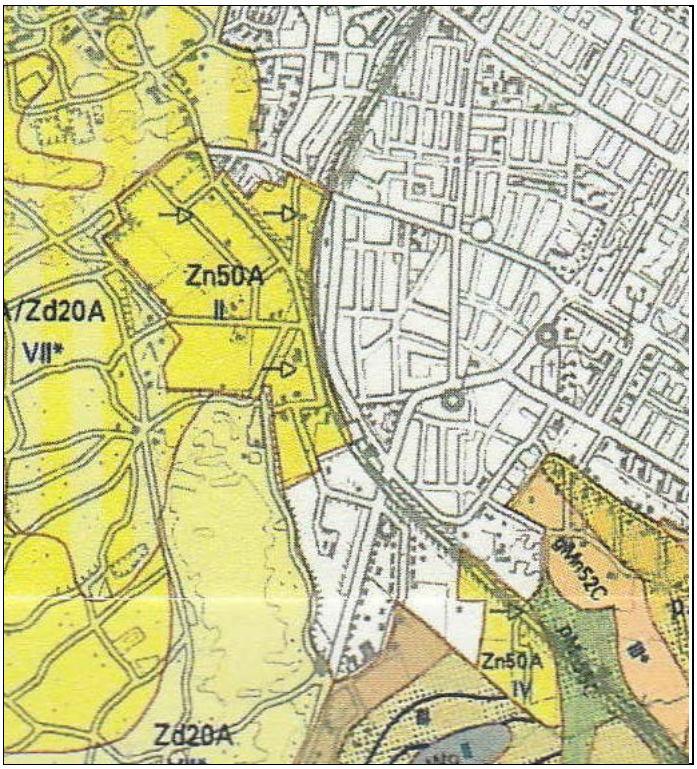
### 1.2. Bodem en grondwater

Voor de gronden van Castricum en omgeving hebben in het verleden twee bodemkarteringen plaats gevonden. Die van De Roo in het begin van de vijftiger jaren en een Stiboka kartering rond 1990. Daarbij is telkens ook aandacht besteed aan het grondwater. Hieronder worden beide karteringen kort aangehaald. Tevens worden bodemonderzoeken uit 2016, een ten behoeve van de archeologie en een eigen kartering, besproken.

*Kartering ca. 1950 (De Roo, 1953)*
Onderstaande figuur 6 is een uitsnede uit de bodemkaart die door De Roo is geproduceerd.



Figuur 6. Kartering de Roo 1950



Figuur7 Kartering Stiboka 1990

De hele Zanderij wordt gekarakteriseerd via de code Dac en er worden verspreid voorkomende veenafzettingen aangegeven. Dac staat voor: ‘ *Vochtige tot droge duinzandgronden*’

De Roo geeft de volgende beschrijving:
“Bij deze meestal enigermate afgegraven gronden zijn in verband met de vochthuishouding een tweetal subreeksen, z.g. vochttrappen, onderscheiden:

- Dab vochtige tot natte duinzandgronden; reductievlak boven 110 cm diepte;
- Dac vochtige tot droge duinzandgronden; reductievlak beneden 110 cm diepte.

Binnen beide subreeksen loopt de grondwaterhuishouding, wat betreft een verzekerde watervoorziening van de cultuurgewassen, natuurlijk nog sterk uiteen. Deze humusarme gronden met hun praktisch homogene en uniforme bodemprofielen komen in hoofdzaak voor in het binnenrandgebied van de duinstrook. Vaak lagen zij daar van nature reeds zo laag ten opzichte van het grondwater, dat zij vrijwel zonder meer voor land- en tuinbouw te gebruiken waren. In de loop der jaren zijn ten gevolge van een geleidelijke en blijvende verlaging van het freatisch vlak in het duinlandschap de meeste percelen in meerdere of mindere mate afgegraven. Hiermede trachtte de praktijk de teeltlaag weer in een gunstige positie ten opzichte van het dalende grondwater te brengen. In het algemeen is de vochtigheidstoestand van de duinzandgronden, die behoren tot de subreeks Dac, het aardigst te typeren met de tuindersopmerking: ‘je kunt die gronden op je sokken spitten’.
De waterhuishouding van de min of meer vochtige jonge duinzandgronden is in het algemeen verre van ideaal. Zowel het onderzoek van de gleyverschijnselen als de waarnemingen aan grondwaterstandspeilbuizen wijzen dit wel uit. Door een te hoge ligging boven de gemiddelde grondwaterstanden zijn zij veelal niet alleen droog, doch tevens schommelt het freatisch vlak vrij onregelmatig met een zeker jaarlijks verloop. De metingen nabij Beverwijk laten zien, dat de seizoenschommelingen over de jaren 1946, 1947 en 1948 resp. in de orde van grootte van 50, 100 en 100 cm vielen.

De min of meer vochtige, merendeels nog in cultuur zijnde duinzandgronden liggen in hoofdzaak langs de binnenduinrand en wel voornamelijk onder Egmond aan den Hoef, Castricum en Heemskerk en Beverwijk. Zij zijn kalkrijk en overwegend in meerdere of mindere mate afgegraven, doch behoren grotendeels tot de meer droge groep der duinzandgronden (Dac).
Onder Heemskerk en Beverwijk waren deze gronden tot voor kort wegens droogte in hoofdzaak slechts extensief in gebruik. Vooral gedurende de droge jaren 1947 en 1949 waren de resultaten van de diverse teelten wel zeer gering. Op verscheidene percelen in het oostelijk randgebied met minder diepe zomergrondwaterstanden gaat men nu in toenemende mate tot bevloeiing over, voornamelijk ten behoeve van de bollenteelt. Onder Egmond-binnen en Castricum vindt op vrij grote schaal bollenteelt plaats, dank zij bevloeiing. De humusarme, kalkrijke gronden lenen zich hiertoe uitstekend. Eind 1947 werd hier reeds een oppervlakte van ruim 90 ha bevloeid met behulp van 27 pompinstallaties.”

Wat onder andere opvalt in deze beschrijving is dat voortdurend gesproken wordt over een dalende grondwaterstand. Dit is ongetwijfeld een gevolg van de toenmalige winning van duinwater. Eerst in 1955 werd begonnen met de infiltratie van rivierwater. In de decennia die hierop volgden is de grondwaterstand in het duingebied weer sterk gestegen, met een daaraan gekoppelde, toename van de afstroming van water naar de binnenduinrand en daar dan ook hogere grondwaterstanden.

*Kartering ca. 1990 (Stiboka, 1993)*
In 1990 heeft een volgende bodemkartering plaats gevonden (zie figuur 7):

Voor het hele gebied wordt de code Zn50A aangegeven met grondwatertrap II.

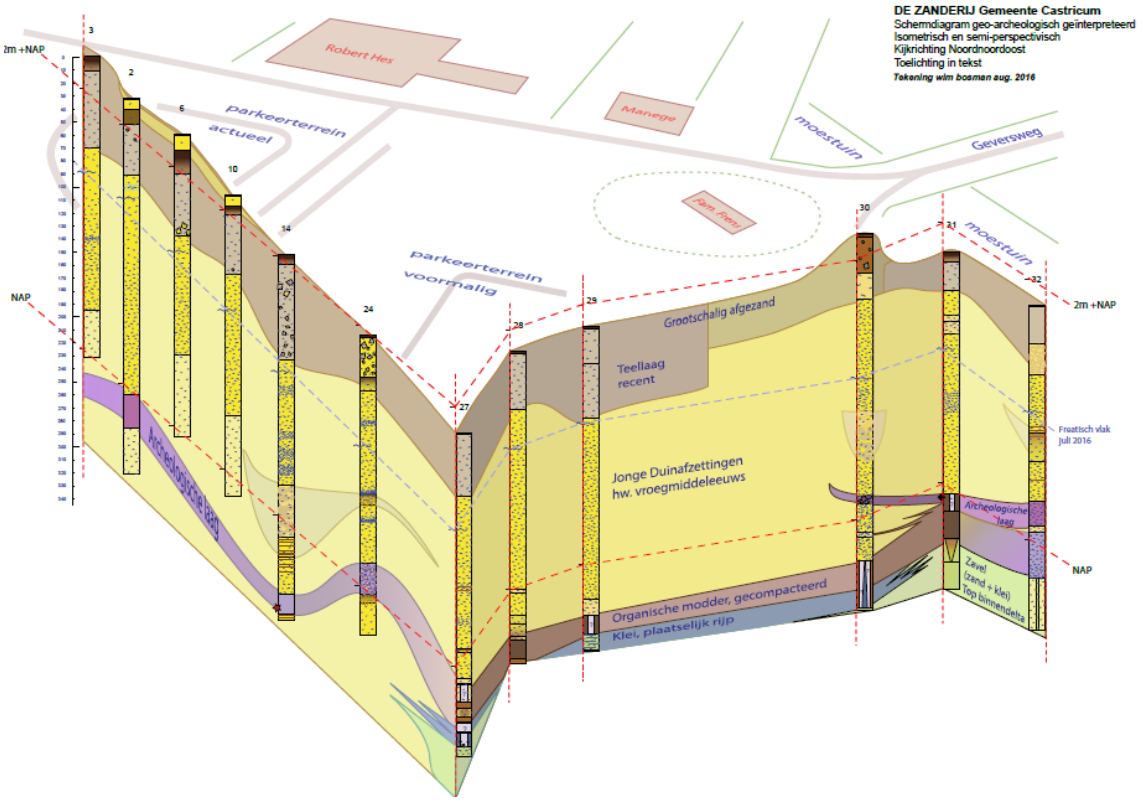
Zn50A: kalkhoudende zandgronden; vlakvaaggronden bestaande uit matig fijn zand.
Grwtrap II: GHG: < 40 cm – maaiveld
GLG : tussen 50 en 80 cm – maaiveld

Verder wordt aangegeven dat het gebied is afgegraven, een constatering die niet verbaast. Van de kaart valt af te lezen dat de gronden die nu buiten de agrarische cultuur zijn, een oorspronkelijk reliëf kennen en dus niet zijn afgegraven.

Wanneer we deze gegevens vergelijken met die van de Roo uit de vijftiger jaren, dan valt vooral op dat in de veertig jaar die zijn verlopen tussen het moment van zijn kartering en die van de Stiboka, de GLG gestegen is van meer dan 110 cm onder maaiveld naar waarden van tussen de 50 en 80 cm beneden maaiveld. Een stijging derhalve van ongeveer een halve meter.

*Kartering 2016*
In augustus 2016 zijn, in het kader van archeologisch onderzoek, door Wim Bosman 24 boringen tot 3 meter diepte gezet. Deze boringen lopen in een raai die globaal genomen loopt vanaf de huidige parkeerplaats tot in het gebied ten oosten van het onderzoeksgebied. Zie figuur 8.

Het grondwater bevond zich in augustus 2016 op de lagere delen van het gebied, zeg maar de uitgevlakte gronden die tot voor kort als cultuurland in gebruik waren op 70 tot 80 cm onder maaiveld.




Figuur 8. Kartering Bosman, 2016

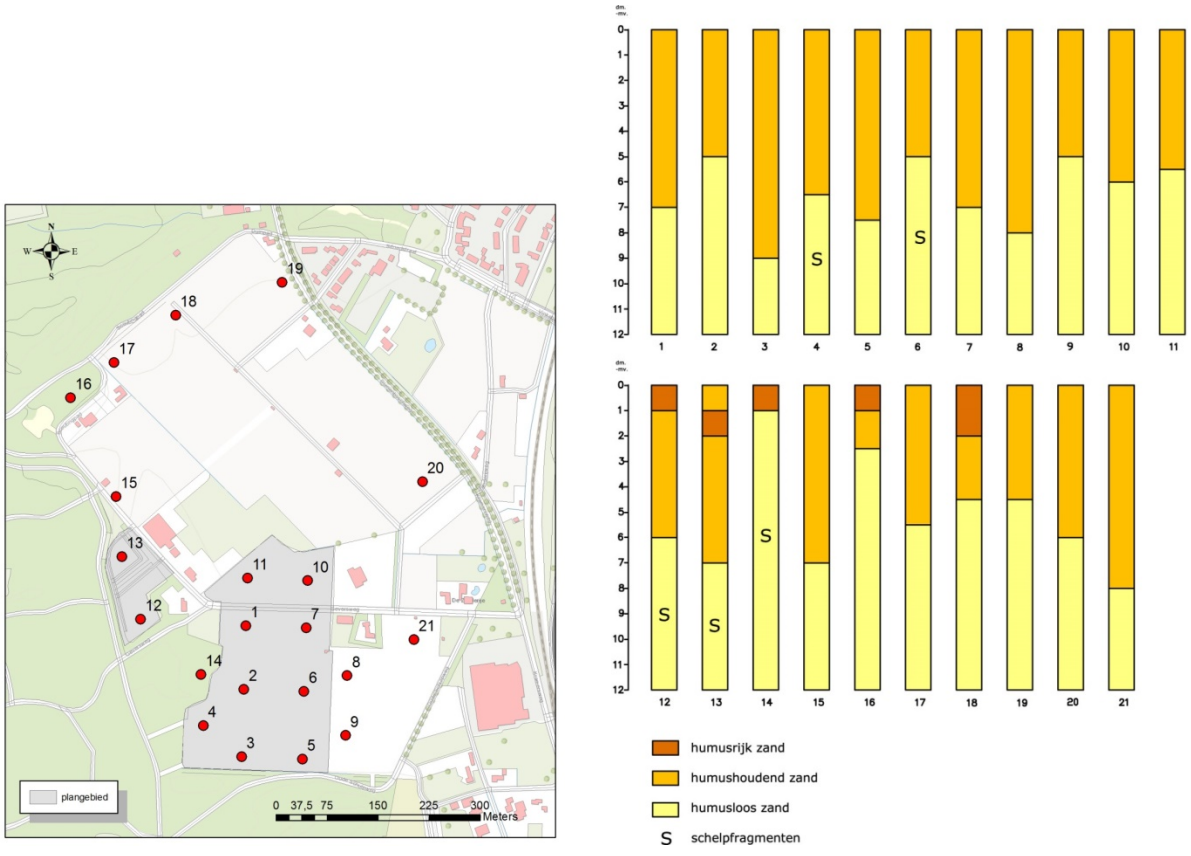
*Eigen kartering 2016*

Op 27 oktober 2016 hebben wij 21 grondboringen tot een diepte van ca. 1 meter gezet. Deze boringen dienden twee doelen:

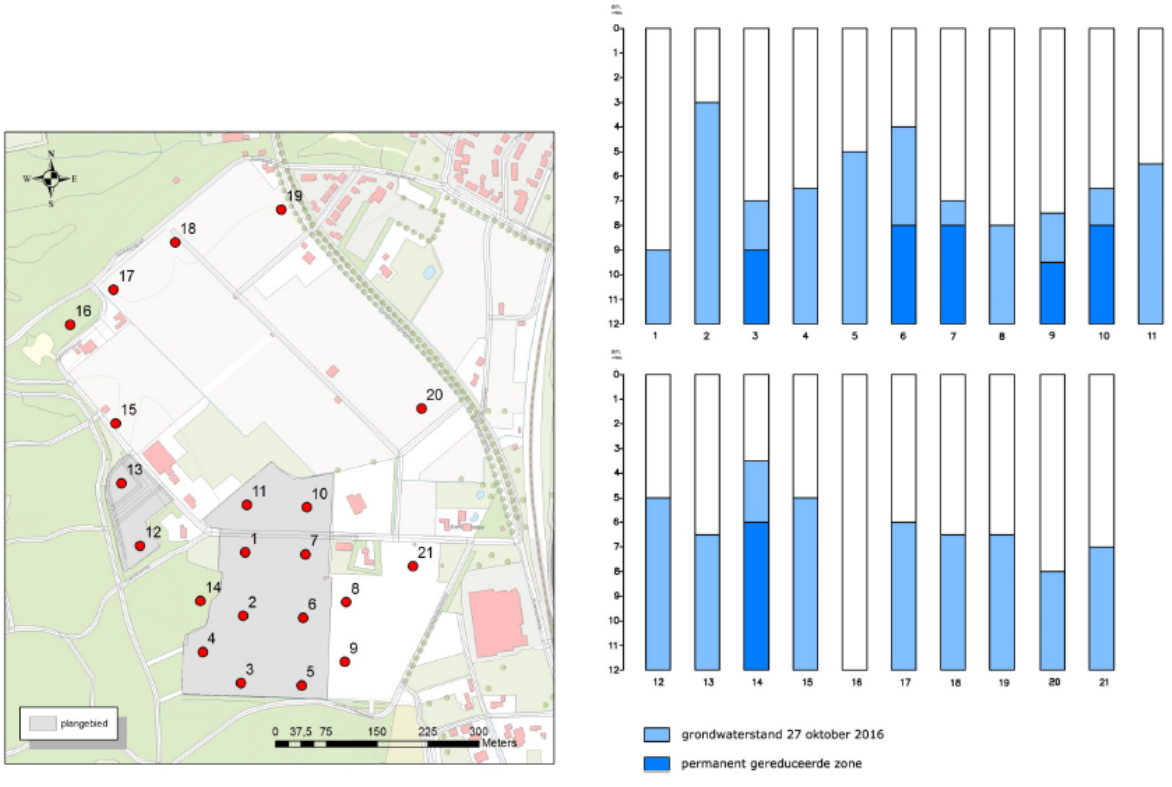
1. Het bepalen van de bodemopbouw, met name de dikte van een eventuele bouwvoor.
2. Het bepalen van de actuele grondwaterstand en zo mogelijk het vaststellen van de permanent gereduceerde zone (de zogenaamde grote G, welke overeenkomt met de GLG).

*bodemopbouw*

De bodems van de Zanderij zijn jong en bestaan in de bovenlaag uitsluitend uit jonge duinzanden. Op een diepte van circa 2 meter wordt ook klei en veen aangetroffen (Bosman, 2016). In het kader van dit onderzoek zijn 21 boringen uitgevoerd tot een diepte van 1.20 m., waarvan 12 in het plangebied en 9 in het overige deel van de Zanderij. De bodems worden pas vanaf het eind van de 19$^{e}$ eeuw bebouwd. Sinds die tijd heeft tot een diepte van 50 tot 80 cm bodemvorming plaats gevonden. Tot die diepte is het zand humushoudend, terwijl we daaronder humusloos zand aantreffen. Soms worden daarin schelpfragmenten aangetroffen. Bij boring 14 en 16, die net buiten het akkerland in het duingebied genomen zijn, bevindt het humusloze zand zich op veel geringere diepte.




Figuur 9. Bodemprofielen Ten Haaf & Bakker, oktober 2016




Figuur 10. Grondwaterprofielen

Bij het uitvoeren van de grondboringen zijn ook de grondwaterdiepten en, indien mogelijk, de permanent gereduceerde zone opgenomen (zie figuur 10).

Ter plaatse van de op te heffen parkeerplaats bevond de grondwaterstand zich globaal genomen tussen de 50 en 70 cm onder maaiveld.

In het voormalige bollenterrein hebben we 9 boringen gezet. De grondwaterstand bevond zich op 27 oktober tussen de 30 en 90 cm – mv, met een gemiddelde van 64 cm – mv. Op die plekken waar we de grote G hebben kunnen vaststellen lag deze tussen de 1 en 3 dm onder de actuele grondwaterstand van 27 oktober. Dat zou, uitgaande van dat gemiddelde van 64 cm – mv, een GLG inhouden van ca. 8 dm onder maaiveld.

### *De huidige situatie van het (grond)water*

*Grondwaterstanden op basis van bodemkundige gegevens*
Bovenstaande onderzoeken leveren onderstaand overzicht op:

| | Gem. Laagste g.w.stand | Actuele g.w.stand |
|---|---|---|
| De Roo (1950) | >110 cm - mv | |
| Stiboka (1990) | 50 – 80 cm - mv | |
| Bosman (1996) | | 70 – 80 cm - mv |
| Ten H & B (1996) | Ca. 80 cm - mv | 30 – 90 cm - mv |

De GLG is een belangrijk ontwerpcriterium bij de herinrichting van het terrein. Bovenstaande leert dat deze GLG thans, anno 2016 tussen de 50 en 80 cm onder maaiveld ligt.

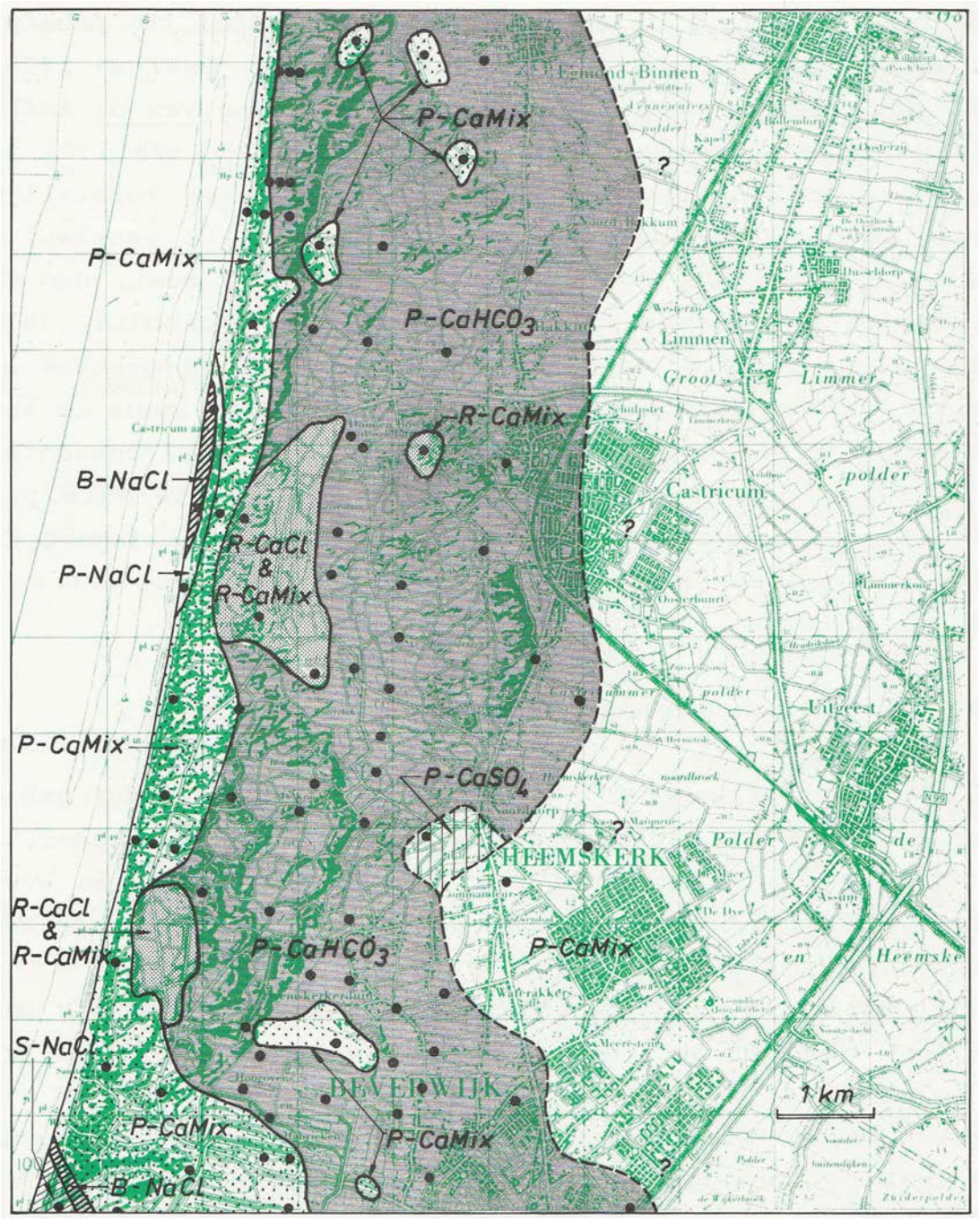
*Twee peilbuizen in detail*
In het duingebied, direct grenzend aan de Zanderij bevinden zich twee peilbuizen die al jarenlang worden opgenomen, B 19C 0816 en B 19C 0072. Van deze buizen zijn de waterstanden van de afgelopen 10 jaar geanalyseerd. Ze geven het volgende beeld:

| | GHG | GLG | 27 okt 2016 | 1 dec 2016 |
|---|---|---|---|---|
| B 19C 0816 | 140 | 109 | | |
| B 19C 0072 | 149 | 108 | 117 | 133 |

(alle waarden in cm + NAP)

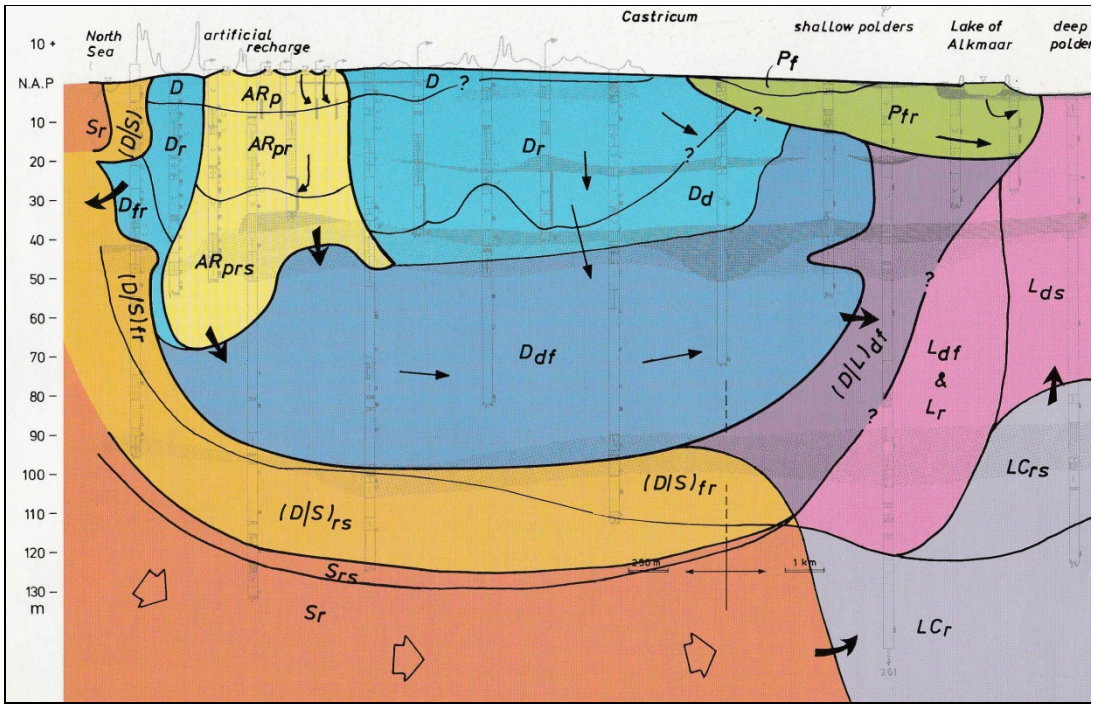
Ook volgens deze gegevens lag de gemeten grondwaterstand van 27 oktober 2016 ongeveer 1 dm boven de GLG. Aansluitend dus bij de hierboven, onder het hoofdje ‘Eigen kartering 2016’ op basis van bodemkenmerken gevonden 1 – 3 decimeter.

*De grondwaterkwaliteit*
Op onderstaande twee figuren is aangegeven welke waterkwaliteit voorkomt in de Zanderij. Op de bovenste figuur is aangegeven dat in het hele gebied het zogenaamde P-CaHCO3 type grondwater voorkomt. Ofwel dat overal kalkhoudend grondwater, afkomstig van de neerslag aanwezig is. Dit verbaast natuurlijk niet. Naast de neerslag is de kwel vanuit het duin de enige bron van water.




Figuur 11. Verbreiding van de verschillende watertypen in het duingebied van Castricum en aangrenzende polders op een diepte van 5m – NAP. (Stuyfzand, 1985)

In de andere figuur 12 is een dwarsdoorsnede over het duin, loodrecht op de kust weergegeven. Deze figuur is eveneens afkomstig van Stuyfzand, al gebruikt hij daar een andere aanduiding. Maar ook daar ligt de Zanderij geheel in de sfeer van D en Dr, ofwel duinwater. Overigens zijn op deze figuur opvallend aanwezig een waterlichaam bestaande uit geïnfiltreerd rivierwater, aangeduid met de Letter A van artificial recharge, en een zogenaamde polderwaterlens die ontstaat dankzij de aanvoer van polderwater, aangeduid met de letter P.
Beide laatste watertypen dringen niet door in de Zanderij, waar we te maken hebben met opkwellend duinwater.




Figuur 12. Dwarsdoorsnede over het duingebied van Castricum plus binnenduinrand met daarin aangegeven het voorkomen van de verschillende watertypen. (Stuyfzand, 1993)

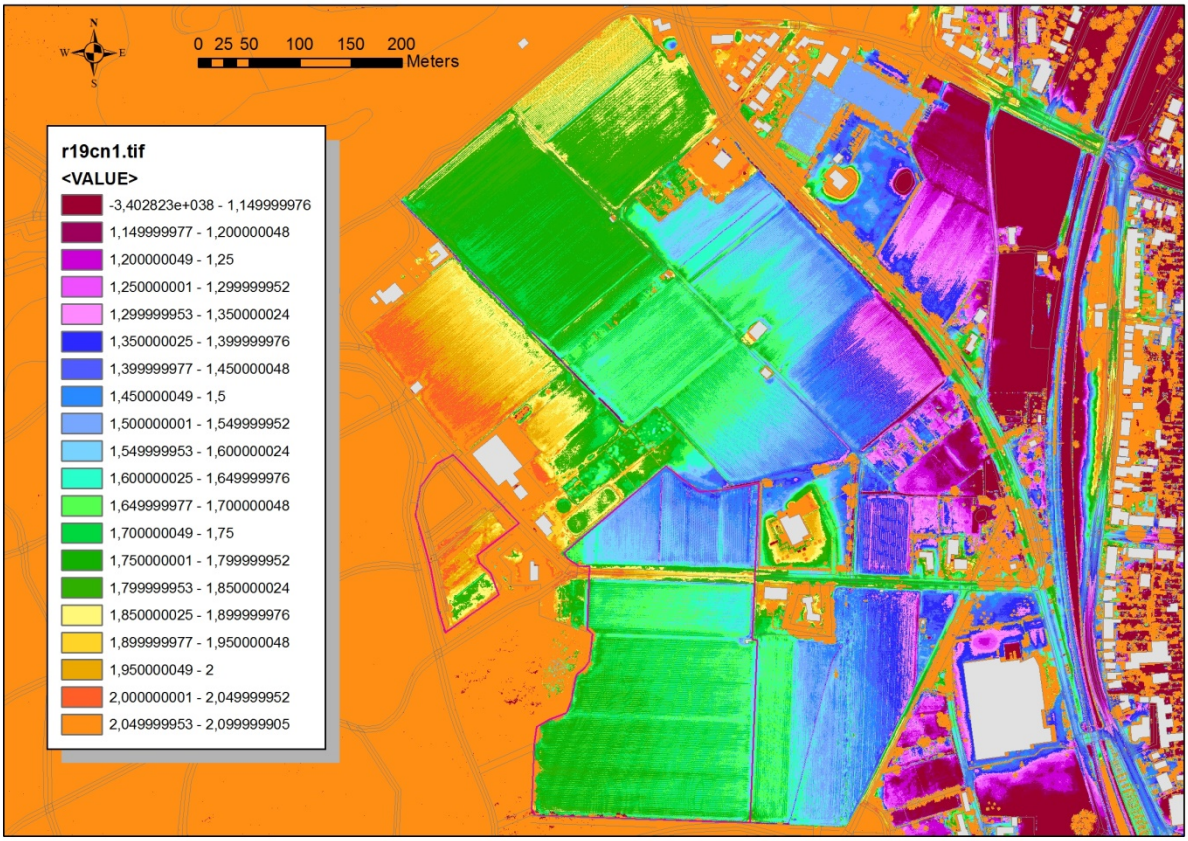
## 1.3. Maaiveldhoogten

In de figuren 13 en 14 is de hoogteligging van de bodem t.o.v. NAP weergegeven. In figuur 13 voor de hele Zanderij. In figuur 14 voor het plangebied. De bodemhoogten liggen in de Zanderij globaal tussen 2.00 en 1.10 m + NAP. Het hoogteverval is daarmee 90 cm. De hoogste delen liggen, zoals te verwachten, in het westelijk deel en de laagste in het oostelijk deel. Nabij het laagste deel ligt ook de stuw waarover het water van de hele zanderij wordt afgevoerd.Binnen het plangebied is het verval geringer. Op de parkeerplaats liggen de maaiveldhoogten gemiddeld op circa 1.90 m + NAP. De laagste maaivelhoogten van circa 1.40 m. + NAP liggen langs de noordrand. Het hoogteverval binnen het plangebied ligt dus rond de 50 cm.

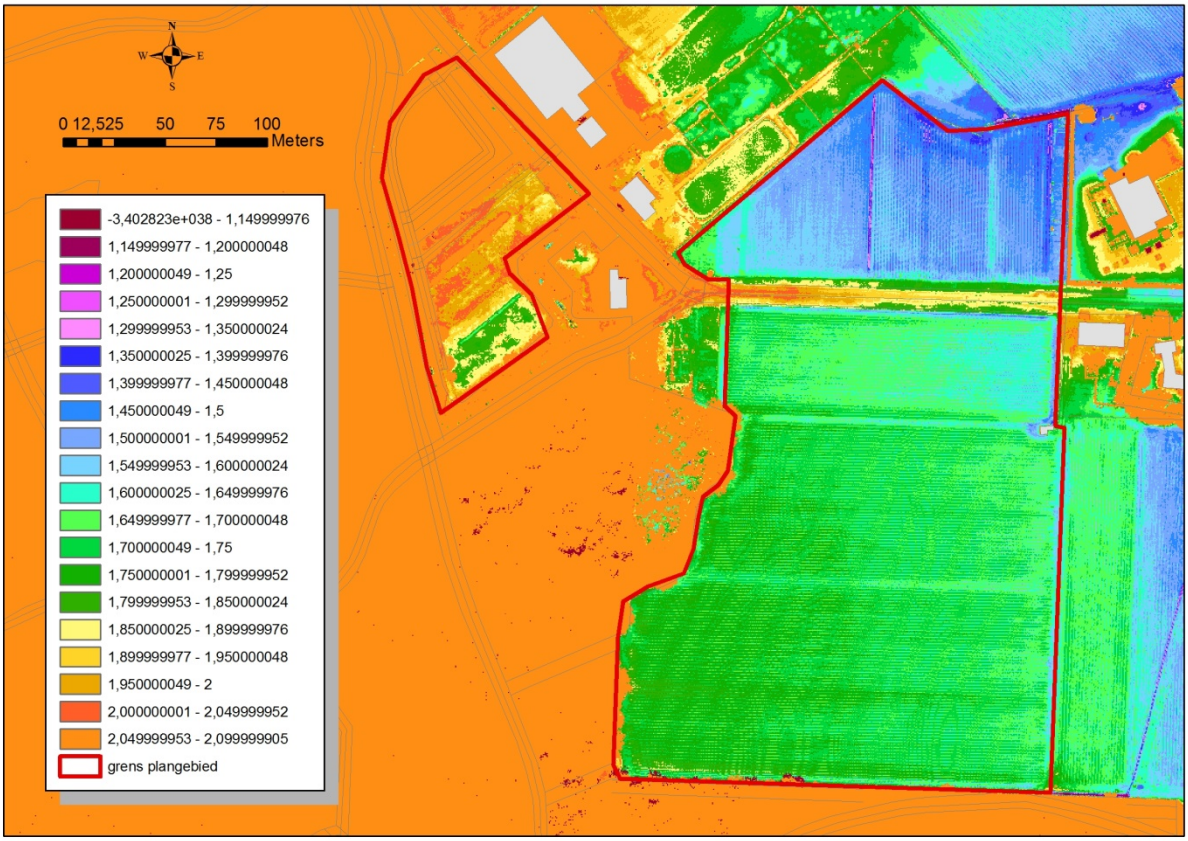
## 1.4. Natuurwaarden

### *1.4.1. Flora*

Het plangebied is momenteel grotendeels als bollenland in gebruik, waardoor er van natuurlijke vegetatie nauwelijks sprake is. Een strook langs een greppel in het zuidelijk deel was in 2016 echter begroeid met spontane vegetatie, die ons mogelijk iets kan zeggen over de potenties van het gebied. De inventarisatie ervan werd uitgevoerd op 27 oktober. Niet de meest gunstige tijd, waardoor veel vroege soorten wellicht gemist zijn. De inventarisatie is weergegeven als bijlage 1. In 1a zijn de soorten alfabetisch gerangschikt, in 1b gesorteerd op socio-ecologische-groep . In totaal werden in de strook 40 soorten hogere planten en één mossoort aangetroffen. Het grootste deel betreft *planten van voedselrijke akkers*, *tredplanten* en *planten van voedselrijke ruigten,* zoals Klein kruiskruid, Canadese fijnstraal en Heermoes.




Figuur 13. Maaiveldhoogten Zanderij t.o.v. NAP (bron AHN2)




Figuur 14. Maaiveldhoogten plangebied t.o.v. NAP (bron AHN2).

Andere belangrijke soortengroepen zijn *planten van storingsmilieus, planten van voedselrijke oevers en moerassen, planten van natte ruigten* en *planten van vochtige, bemeste graslanden*, met soorten als Greppelrus, Watermunt, Koninginnekruid en Rode klaver.
Het voorkomen van al deze soorten wijst op een voedselrijke bodem met een hoge fosfaatverzadiging.
Opvallend daarentegen is het voorkomen van Bleekgele droogbloem en Veelstengelige waterbies. Beide soorten van veel voedselarmere omstandigheden, die ook ik vochtige duinvalleien worden aangetroffen.

#### *1.4.2. Fauna*

Voor de broedvogels geeft de website 'Broedvogels Noordhollands Duinreservaat-zuid 2012' een goed beeld van de voorkomende broedvogels in en rond het plangebied. Op en rond de parkeerplaats en in de bosranden langs het bouwland broeden algemene bossoorten als Boomkruiper, Heggemus, Houtduif, Turkse tortel, Kraai, Tuinfluiter, Zanglijster en Zwartkop. Ook Nachtegaal is een talrijke broedvogel in de randen langs de Zanderij. Op het bouwland zelf broeden Witte kwikstaarten. Langs de rand broedt een paartje Torenvalken in een kast.

Volgens bronnen als Waarneming.nl en Telmee.nl komen Zandhagedis, Rugstreeppad, Gewone pad, Groene kikker(complex), Bruine kikker en Kleine watersalamander in de omgeving van het plangebied voor.

Verschillende soorten vleermuizen, waaronder Watervleermuis, Gewone grootoorvleermuis, Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Laatvlieger en Rosse vleermuis komen in de omgeving voor.

### 1.5. Landschap

Het huidige landschap vertoont alle kenmerken van een 19$^{e}$ eeuws afgezand duingebied, zoals we die veel in de binnenduinrand van de vastelandsduinen aantreffen. Het gebied heeft een functionele regelmatige blokverkaveling. Door het vervangen van sloten door drains is het verkavelingspatroon de laatste decennia vervaagd. Op veel plaatsen is de overgang van de Zanderij naar het duingebied abrupt. Vaak zijn de sporen van de afgraving nog goed herkenbaar in de vorm van een steilrand.

Op de Informatiekaart Landschap en Cultuur van de provincie Noord-Holland is het gebied niet aangegeven als 'Aardkundig monument' of 'Aardkundig waardevol gebied'.

## 2. ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN ZANDERIJ ALS GEHEEL

De Zanderij heeft als zandwinplaats een recente ontstaansgeschiedenis. Momenteel wordt het gebied vooral gebruikt voor tuinbouw en bollenteelt. Het recent gebouwde archeologisch museum het 'Huis van Hilde' ligt aan de rand van Zanderij. De gemeente

heeft een Gebiedsvisie laten opstellen voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied (Kuiper& Compagnons, 2008). Hierin wordt voorgesteld ‘de Zanderij tot een mooi landschappelijk en functioneel geheel te maken en kansen te benutten die zich aandienen om een kwaliteitsimpuls aan het gebied te geven. Hierdoor neemt de betekenis van het gebied toe en wint Castricum aantrekkelijkheid op het gebied van recreatie en toerisme. De Zanderij wordt het startpunt voor wandel-, fiets- of ruiterroutes, of een bezoek aan het strand. Castricum komt weer direct aan de duinen leggen. Het hele gebied wordt ingericht als duingebied, waarmee de relatie tussen het dorp en de duinen wordt versterkt’.

De PWN wil voor de 7 hectare een plan ontwikkelen dat aansluit bij deze visie en uiteindelijk deel zal gaan uitmaken voor het ‘overall plan’ voor de Zanderij. Onderdeel van deze opdracht was daarom eerst een globale schets te maken van de natuurontwikkelingsmogelijkheden in de hele Zanderij. De omvang en locaties van functies als wonen, verkeer en recreatie zijn nog niet bekend en daarom bewust op deze schets niet ingevuld. Vervolgens is, aansluitend op het overall plan een uitwerking gemaakt voor het plangebied.

## 2.1. Landschappelijke referenties

Voor een gevarieerde en visueel- ruimtelijk aantrekkelijke ontwikkeling kunnen we gebruik maken van twee referenties:

- Natuurlijk reliëfrijk duinzoomgebied
- Oerij/Gat van Castricum

Hieronder bespreken we de landschappelijk kenmerken van beide referenties.

*duinzoom*

De overgang van duingebied naar achterland is tegenwoordig op de meeste plaatsen abrupt. Veelal is er sprake van een scheiding tussen twee totaal verschillende landschappen. Terecht wordt hiervoor de term binnenduinrand gebruikt. Deze scherpe scheiding is pas in laatste anderhalve eeuw ontstaan. Voor die tijd was er op veel plaatsen sprake van een meer geleidelijke reliëfrijke overgang. Het zand dat vanaf de schraal begroeide Jonge Duinen landinwaarts stoof werd in een geleidijk afnemende dikte afgezet over het achterland. Daarbij ontstonden lage duintjes, ook wel nolletjes genoemd. Ook waren er restanten van laag golvende Oude Duinen, die een overgang vormden naar het lager gelegen achterland. Geen binnenduinrand dus, maar een duinzoomgebied.

Het landschap bestond uit vochtige reliëfrijke door kwel gevoede vlakten, met verspreid hogere en drogere kopjes en nolletjes. In de vochtige hellende vlakte kon kwelwater aan de oppervlakte komen, waardoor er natuurlijke duinbeekjes konden ontstaan. Een mooi voorbeeld is de door Thijsse beschreven Fonteinsnol beek en de Mient op Texel. In het Verkadealbum Texel zegt hij daarover het volgende:

*‘De Fonteinsnol was een wonder, een hoog duin, dat uit een grote duinenreeks bij wijze van schiereiland in de vlakte vooruitsprong. Een eind tegen de helling op ontsprong een bron, een echte bron, een holte in het witte zand, waaruit het klare water opwelde en dat*

*stroomde omlaag, zich telkens vertakkend door kussens van veenmos en kwam uiteindelijk terecht in de vlakte van de Mient, die uit andere duinen nog meer water kreeg en zoo een allermerkwaardigst landschap was, half heide, half moeras en vol van de mooiste bloemen en de aardigste vogels. Maar het mooist was toch de bron aan de Fonteinsnol en zijn onmiddelijke omgeving.*

De Mient was een reliëfrijk duinzoomgebied met grote natuurwaarden. Thijsse beschrijft de ondergang van het gebied als volgt:
*'Ook ik ben helaas een der laatsten geweest die genoten hebben van de Fonteinsnol en de Mient, want reeds in 1885 of nog eerder zijn bron en beek vergraven en begreppeld, als eerste maatregel voor de bebossingen op Texel. Nu groeien daar Zwarte dennen en Witte elzen en dat is allemaal in sommige opzichten goed en nuttig, maar er is een landschap verdwenen, zoo mooi en leerzaam als er geen tweede in ons land was te vinden.'*
Daarna is op veel plaatsen hetzelfde gebeurd met reliëfrijke gebieden in de duinzoom. Er werd afgezand en geëgaliseerd. Voor de ontwatering werden duinrellen, greppels en later drains aangelegd. Het agrarisch gebruik werd steeds intensiever met een verschuiving van veeteelt naar bollenteelt. Op een aantal plaatsen liggen nog fraaie voorbeelden van reliëfrijke duinzoomgebieden, o.a. het Vennewater bij Egmond, de Vroongronden op Schouwen en het Kooibos Luttickduin bij Callantsoog. Verder zijn op verschillende plaatsen duinzoomgebieden hersteld, zoals Mariëndal bij Den Helder en de Klip bij Wassenaar.

*Oerij*
Een andere referentie die gebruikt kan worden is het Oerij-landschap (zie 1.1.1. voor de beschrijving). Hoewel de samenstelling van de bodem verschilt, hebben de 'natuurlijke duinzoom' en het Oerij-landschap uiterlijk veel overeenkomsten. Slingerende kreekjes lijken qua structuur veel op natuurlijke duinbeekjes. De stroomwallen hebben overeenkomsten met lage opgestoven duinen en nolletjes en de kwelders lijken op de vochtige vlakten in de duinzoom. Verder is er bij het ontstaan van de Jonge Duinen bij Castricum sprake geweest van een 'samensmelting' van beide landschappen.

In de Zanderij ligt een prachtige kans voor een landschappelijke ontwikkeling die zowel het natuurlijke duinzoomgebied als het Oerijgebied als referentie gebruikt. De Oerij-referentie is belangrijk in relatie tot het nabijgelegen archeologisch museum het Huis van Hilde, waar veel aandacht wordt besteed aan de historie van het Oerij.

De Oerij-referentie kan worden vorm gegeven door de kreek, die rond 100 na Chr. dwars door het gebied liep, opnieuw uit te graven. De kreek wordt gevoed door een aantal duinbeken die als 'zijkreekjes' op de grote kreek aansluiten.

## 2.2. Ecologische ontwikkelingsmogelijkheden

Bij de hiervoor geschetste landschappelijke inrichting kan een gevarieerde natuur tot ontwikkeling komen met levensgemeenschappen die kenmerkend zijn voor de duinzoom.

*Water*
De duinbeken en waterpartijen worden gevoed door kwalitatief goed water dat opkwelt vanuit het duingebied. Duinbeken ontspringen dicht bij de duinen. Ze hebben een breed stroombed, waarbinnen de beek meandert. Er leven aan stromend water gebonden insecten zoals de Beekloper, waterkevers en verschillende vlokreeftjes. In het water groeien Holpijp, Paarbladig fonteinkruid en Beekpunge. De beekjes monden uit in de brede kreek die centraal door het gebied stroomt. Het water is hier dieper en langs de randen groeien Smalle waterweegbree, Drijvend fonteinkruid en Kleine egelskop. Onder water zien we matten van kranswieren, over het wateroppervlak trekken Schrijvertjes hun cirkelvormige banen. Dit is ook het leefgebied van de beschermde Waterspitmuis, die alleen in dit heldere water zijn prooi kan bemachtigen. Bergeenden, die in de duinen gebroed hebben, trekken in het voorjaar met hun talrijke jongen naar het brede water van de kreek. In de winter worden ze vervangen door Kuifeend en Tafeleend. Steltlopers foerageren langs de randen en ook de Lepelaar is hier regelmatig te zien, op zoek naar stekelbaarsjes en ander klein grut.
De laagten die in het voorjaar nog onder water staan, maar in de zomer droogvallen zijn een ideale voortplantingsplaats voor Rugstreeppadden. In wat diepere poelen leven ook Kleine watersalamanders.

*Nat schraalgrasland*
In de vochtige laagten rond de slenk en de duinbeekjes kan bloemrijk schraalland tot ontwikkeling komen. Daarin vinden we veel planten van het Dotterbloemgrasland, zoals Rietorchis, Brede orchis, Gewone dotterbloem, Gevleugeld hertshooi, Moerasrolklaver en Grote ratelaar. Daarnaast komen ook soorten van kwelmilieus voor, zoals Holpijp, Sterzegge en Waterpunge. Ook soorten van vochtige duinvalleien zijn plaatselijk aan te treffen, waaronder Parnassia, Moeraswespenorchis en Vleeskleurige orchis.
Deze bloemrijke vegetaties trekken tal van insecten aan, waaronder veel vlinders zoals de Duinparelmoervlinder en het Icarusblauwtje. Als de vochtige laagten voldoende formaat hebben trekken ze vogels aan als Kievit en Watersnip. Door de aanwezigheid van vossen is de kans op broedsucces echter klein.

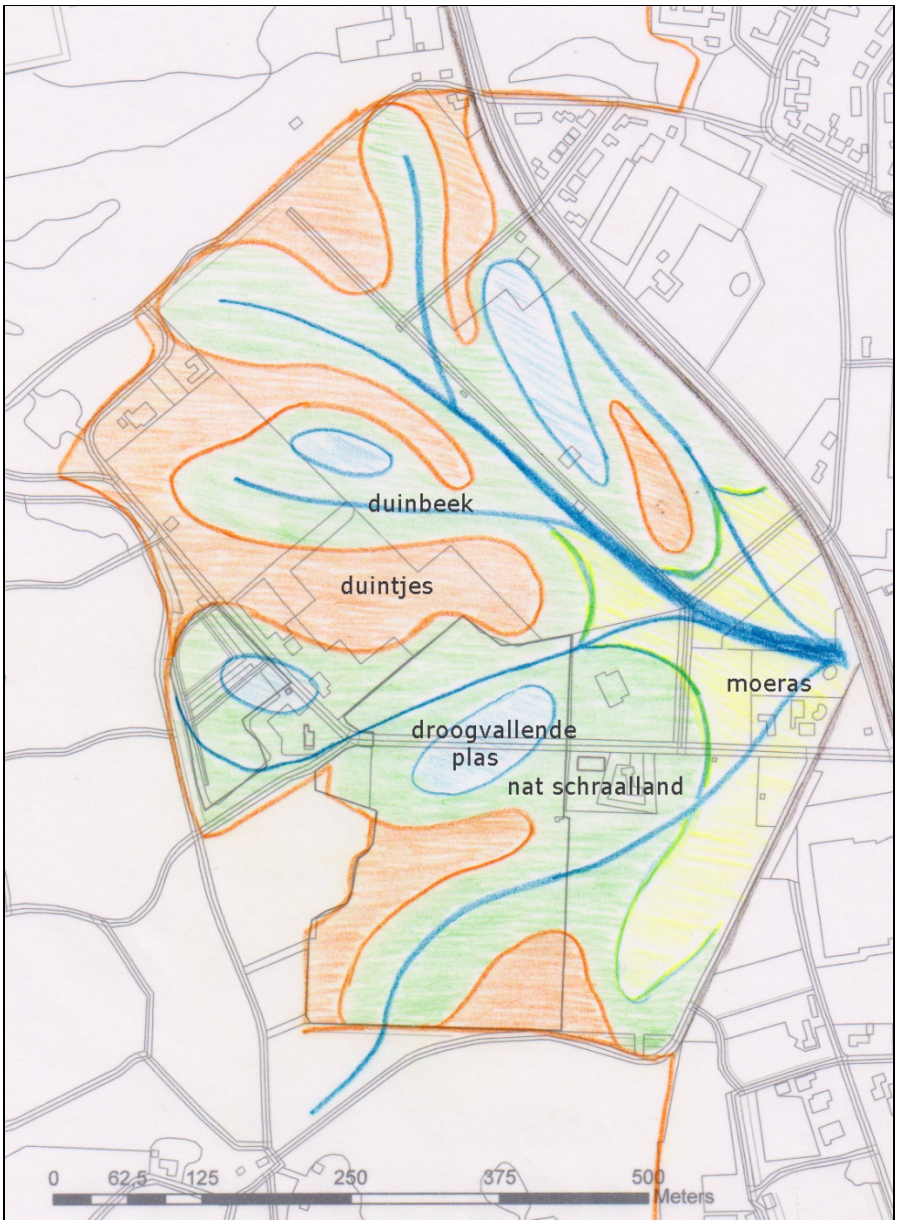
*Nollen/droogduingrasland*
Verspreid liggen hogere ruggen en lage duintjes in het terrein. De droge schrale zandige bodem is begroeid met duingraslandsoorten, zoals Fijn schapengras, Smal fakkelgras, Geel walstro, Grote tijm, Duinviooltje, Gewone vleugeltjesbloem en Muizenoor. Ook hier weer veel insecten aan, waaronder vlinders zoals het Groot dikkopje, de Kommavlinder en het Bont zandoogje. Konijnen graven hun holen in de duintjes.
Met name in de trektijd is er ook bezoek van trekvogels, waaronder Kneu en Tapuit.

## 2.3. Referentiebeelden hele Zanderij

Op basis van de in de voorgaande paragrafen beschreven landschappelijke referenties en ecologische ontwikkelingsmogelijkheden is een globale schets gemaakt voor de hele Zanderij. Van west naar oost zijn in het plan de volgende gradiënten te onderscheiden:

| | | |
|---|---|---|
| hoog | > | laag |
| droog | > | nat |
| voedselarm | > | voedselrijker |

Aan de westzijde sluiten droge, voedselarme duinruggen en nollen aan op bestaande duingebied. Het midden gebied wordt gevormd door vochtige, voedselarme schraallanden en verspreid liggende poelen die periodiek droogvallen. In het oostelijk deel vinden we nat, matig voedselrijk moeras. Aan de duinzijde ontspringen duinbeekjes die geleidelijk breder worden en samenkomen in een brede waterpartij, die het water afvoert naar het laagste deel van het gebied. Het geheel refereert aan een krekensysteem zoals dat ook aan te treffen was in het Oerij-estuarium.




Figuur 15. Referentiebeeld ecologische inrichting Zanderij

# 3. ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN EN DEFINITIEF ONTWERP PLANGEBIED

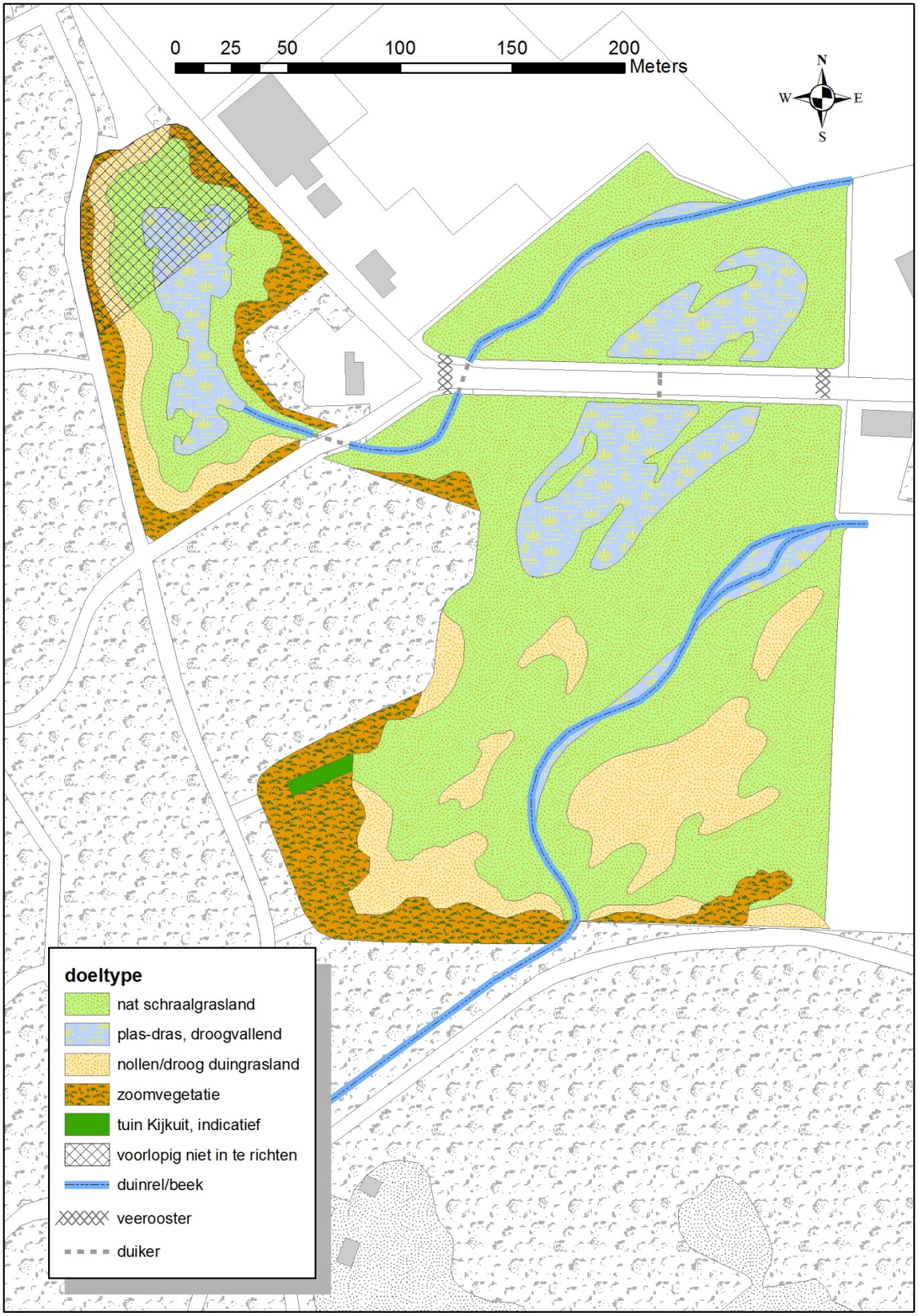
## 3.1. Landschappelijke en ecologische ontwikkelingsmogelijkheden

De landschappelijke en ecologische ontwikkelingsmogelijkheden voor het plangebied komen voort uit- en sluiten aan bij het overall-plan (zie hoofdstuk 2). Langs de randen die aansluiten op het duingebied wordt een geleidelijke overgang gecreëerd door de aanleg van lage nollengebiedjes met droog schraalgrasland en zoomvegetaties.
Deze gaan geleidelijk over in een lichtglooiende vlakte die onder invloed staat van het grondwater, dat hier gevoed wordt door kwel vanuit het duingebied. Hier vinden we gevarieerde schraallandvegetaties. In de laagste delen vinden we ondiepe poelen die tot laat in het voorjaar onder water staan, maar in de zomer droogvallen.
Door het gebied lopen twee duinbeekjes. Eén daarvan ontspringt in een door kwel gevoede poel ter hoogte van de huidige parkeerplaats. De tweede duinbeek vindt zijn oorsprong in een bestaande droge rel die vanaf Kijkuit door het duingebied loopt. Voor beide beken geldt dat de bovenlopen in de zomer droogvallen, maar de benedenlopen water blijven bevatten.

Om tot een succesvolle realisatie van de plannen te komen is het van belang dat de uitgangssituatie wat betreft grondwater en bodem goed is. In het kader van deze planvorming is daarom een hydrologische modelberekening gemaakt (Royal Haskonig/ DHV -Jaspers, 2017) en een onderzoek gedaan naar de fosfaatverzadiging van de bodem (B-WARE - Van Mullekom, 2017). In de volgende paragrafen komen deze onderzoeken aan de orde.



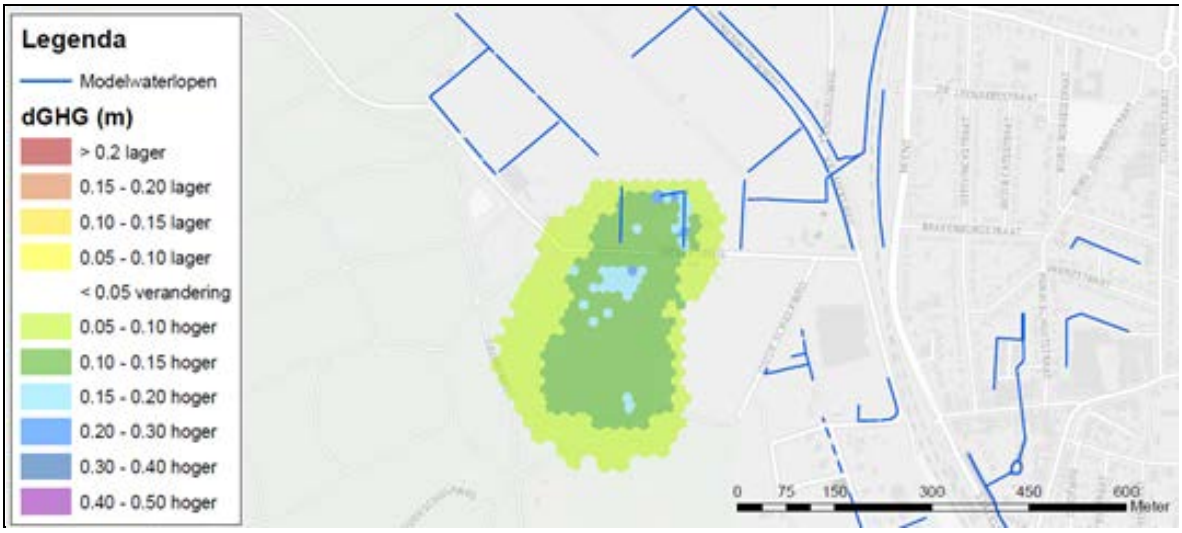
De Klip bij Wassenaar, voormalig bollenland dat een vergelijkbare inrichting kreeg als gepland voor de Zanderij.



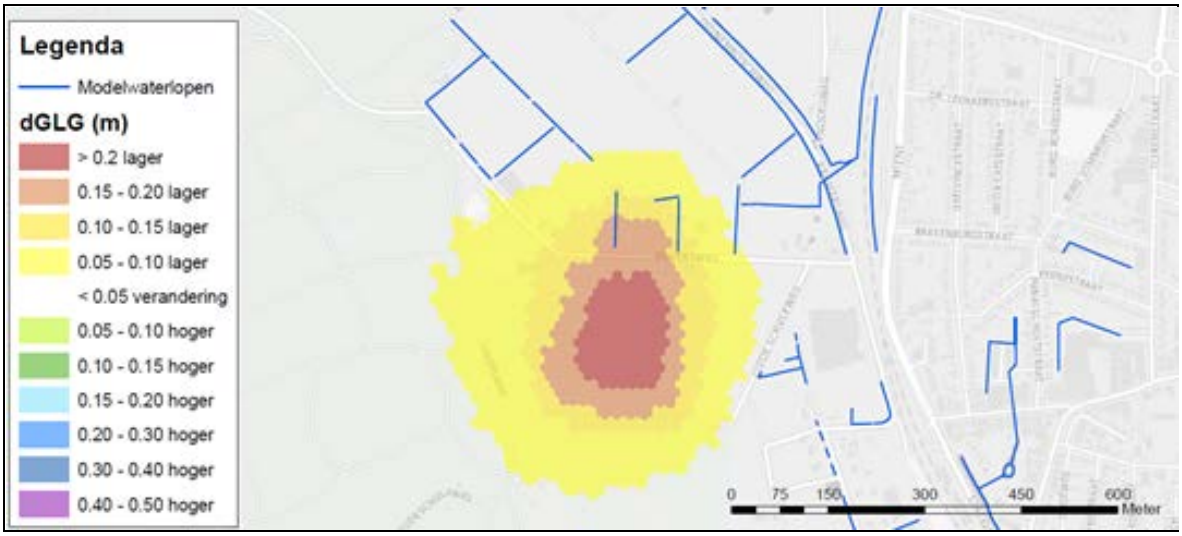

Figuur16. Definitief ontwerp plangebied

### 3.2. Ontwikkelingsmogelijkheden in relatie tot het (grond)water

*Berekeningen met een model, grondwaterstanden in de situatie zonder drainage.*
De her in te richten gronden zijn nu als bollengrond in cultuur en hebben een sterk gestuurde waterhuishouding. Ze zijn intensief gedraineerd, waarbij in natte periode water wordt afgevoerd, terwijl in droge perioden water wordt aangevoerd. Dit laatste via door de bollentelers zelf bediende pompputten. Bij de herinrichting van deze gronden zal deze drainage verwijderd worden, dan wel onklaar worden gemaakt. Een belangrijke vraag luidt dus:
'Wat wordt het grondwaterverloop ter plaatse als deze detailwaterhuishouding uit bedrijf wordt genomen?'
Om deze vraag te kunnen beantwoorden is door Royal Haskoning/ DHV een aantal modelberekeningen uitgevoerd. De opzet en de resultaten van deze berekeningen zijn in een afzonderlijke rapportage (RHK, 2017) opgenomen. Hier beperken we ons tot het presenteren van de voor het ontwerp belangrijke berekeningsresultaten:



Figuur 17. Stijging van de GHG bij verwijderen van alle drainage uit het her in te richten gebied.



Figuur 18. Daling van de GLG bij verwijderen van alle drainage uit het her in te richten gebied.

Deze berekeningen laten zien dat in de situatie zonder drainage de GLG daalt met 1 à 2 decimeter. De GHG zal stijgen met 1 à 2 decimeter. Dat verbaast niet. De bollentelers ter plaatse streefden hoge standen in de zomer en lage standen in de winter na. Dat wordt, met het verwijderen van de drainage ongedaan gemaakt.

Hierboven is aangegeven dat de door ons op 27 oktober 2016 gekarteerde grondwaterstanden ongeveer 1 decimeter boven de huidige GLG lagen. Vanwege het verwijderen van de drainage en de verdere herinrichting van het gebied zal de GLG met 1 tot 2 decimeter dalen en zal derhalve 2 tot 3 decimeter onder de op 27 oktober gekarteerde grondwaterstanden komen te liggen. Ofwel op een diepte van 8 tot 9 decimeter onder maaiveld.

Uitgaande van een verschil tussen GLG en GHG van 6 decimeter komen we, in de situatie zonder drainage, op een GHG die tussen de 2 en 3 decimeter onder maaiveld komt te liggen. (In de bijlage 2 worden deze gegevens nader onderbouwd.)

Deze waarden van GLG en GHG zijn leidend bij het formuleren van het definitieve ontwerp. Zij bepalen in hoge mate de dikte van de af te graven bodemlaag in relatie tot het gewenste vegetatietype.

***Berekeningen met een model, waterafvoer via duinbeken***

Jansen (RHK, 2017) heeft ook een berekening gemaakt van de afvoer door duinbeken. In Bijlage 2. worden de resultaten uitgebreid besproken.
Wat opvalt in deze afvoergrafieken is dat deze afvoer elke zomer tot nul terugloopt. De duinbeken zullen dus slechts gedurende een deel van het jaar water afvoeren.
De zuidelijke duinbeek heeft een gemiddelde winterafvoer van 20 $m^3$/dag (0,23 liter/sec), met een enkele piek tot 200 $m^3$/dag (2,3 liter/sec). In droge jaren vindt zelfs in de winter nauwelijks afvoer plaats.
De noordelijke rel heeft een wat grotere afvoer met een gemiddelde winterafvoer van 30 $m^3$/dag (0,35 liter/sec) en een piek van ruim 250 $m^3$/dag (2,9 liter/sec).

Dit zijn geringe afvoeren. Ter bepaling van de gedachten: laaglandbeken van enige betekenis kennen gemiddelde afvoeren van enkele tientallen tot enkele honderden liters per seconde.

***Het definitief ontwerp***

Op grond van bovenstaande criteria en de wens om aan het (grond)water gebonden vegetatietypen (inclusief duinbeken) te realiseren, is een definitief ontwerp gemaakt (figuur 16). Dit ontwerp is doorgerekend met het (grond)water simulatie model. De resultaten van deze berekening zijn opgenomen in bijlage 2. Door de aanleg van de duinbeken zal, met name in het gebied direct langs de noordelijke rel, de GHG met 1 a 2 decimeter dalen ten opzichte van de huidige situatie. (Zie figuur 20.)
De GHG in het gebied van de zuidelijke rel zal slechts zeer lokaal met deze waarde dalen. In het grootste deel van het gebied rond de zuidelijke rel zal de GHG met minder dan 0,5 dm dalen.

De GLG zal onder invloed van de aanleg van de duinbeken, binnen het herinrichtingsgebied, met maximaal 2,5 decimeter dalen ten opzichte van de huidige situatie.

Voor de terreinen, grenzend aan het herinrichtingsgebied geldt:
De GHG(zie figuur 20) zal in een zeer beperkt gebied, ten noorden van de woning van Frens, een daling ondergaan van maximaal 5 cm. Een waarde die binnen de rekennauwkeurigheid van het model valt.
De GLG (zie figuur 21) zal in een gebied met een vergelijkbare oppervlakte een daling ondergaan die wat groter is. Maximaal bedraagt deze 1 decimeter.

### 3.3. Ontwikkelingsmogelijkheden in relatie tot de bodemkwaliteit

Eind 2016 is door B-WARE onderzoek gedaan naar de fosfaatverzadiging van de bodem van het plangebied. De resultaten van dit onderzoek waren niet onverdeeld gunstig.
'In het onderzoeksgebied bleek sprake te zijn van een sterk verstoorde toplaag (Ap en B-horizont) van 50-95 cm met daaronder de intacte C-horizont. Geadviseerd wordt om de ambities bij te stellen en door middel van een verschralingsbeheer in te zetten op de ontwikkeling van een kruidenrijk grasland (Olsen-P concentratie 900-1200 µmol/l) met soorten als kamgras, knoopkruid, klavers en margriet. De fauna (o.a. vlinders, sprinkhanen, vogels en kleine zoogdieren) zal hier ook van profiteren. Daarnaast kunnen paddenstoelen tot ontwikkeling komen, vooral wanneer de labiele P-concentratie op termijn voldoende laag wordt (<1 µmol/l).

B-WARE schetst de volgende ontwikkelingsmogelijkheden:

- Verschralingsbeheer voeren (jaarlijks maaien en afvoeren: gemiddelde P-afvoer 10 kg/ha/jr) om de Olsen-P, maar ook zeker de P-z concentratie van de toplaag te verlagen. Het inzaaien met raaigras in combinatie met het opbrengen van maaisel van een soortenrijk kruidenrijk grasland is een optie. Om verruiging (bijv. pitrusontwikkeling) te voorkomen dient de toplaag zeker in de zomerperiode droog te blijven. De ontwatering dient dan ook te worden gehandhaafd. Door vroeg te maaien kan witboldominantie worden voorkomen;
- Een alternatief is uitmijnen (gemiddelde P-afvoer 40 kg/ha/jr) met een productieve graszode of een grasklaver-mengsel: een 'natuurvriendelijke' vorm van het voeren van intensieve landbouw. Uitmijnen is het versneld afvoeren van fosfaat in de bovenste 20 tot 30 cm van de bodem door de productie van een grasland (tijdelijk, gedurende een aantal jaar) te verhogen en hoog te houden. Op deze manier kan er jaarlijks vier keer zoveel P worden afgevoerd als met alleen maaien en afvoeren. Hiervoor kan door middel van enkele aanvullende analyses in samenwerking met het Louis Bolk Instituut een gericht (bemestings)advies worden opgesteld. Het is een interessante optie die tevens kansrijk is in verband met de hoge concentraties labiel gebonden P;
- Een paar jaar 'akkeren' (2-3 jaar) om het labiel gebonden P af te voeren en deze vervolgens door te ontwikkelen naar een kruidenrijk grasland door middel van het

inzaaien met raaigras in combinatie met het opbrengen van maaisel van een soortenrijk kruidenrijk grasland.

Het westelijke perceel (parkeerplaats) lijkt minder intensief te zijn gebruikt. Door middel van circa 10-14 jaar uitmijnen kunnen de P-concentraties in een bodemlaag van 25 cm voldoende worden verlaagd voor de ontwikkeling van een nat schraalland.

Op plekken waar de bodem onder de 25 (-30) cm eveneens verrijkt is met fosfaat kan, wanneer de grondwaterinvloed in het maaiveld wordt hersteld, P-nalevering richting de verschraalde bodemlaag optreden. Dit zou echter kunnen leiden tot verrijking van de toplaag en verruiging of de noodzaak voor aanvullende verschraling. Onder invloed van ijzerhoudend grondwater is dit risico mogelijk klein. Wanneer sprake is van inzijging kan geen sprake zijn van Ptransport naar bovenliggende bodemlagen.
Voor een uitgebreide onderbouwing verwijzen we naar het onderzoek (Van Mullekom, 2017).

In aanvulling hierop is ook de mogelijkheid van fosfaatfixatie met ijzerrijk slib besproken met B-WARE. Deze methode bevindt zich nog in de onderzoekfase, maar biedt perspectieven op een succesvolle toepassing. Mede doordat het PWN over veel ijzerrijk slib beschikt, dat vrijkomt bij de zuivering van drinkwater, is dit een methode die overwogen kan worden.

### 3.4. Ontwikkelingsmogelijkheden belevingswaarde voor publiek

***Beleving***
Met de realisatie van het ontwerp worden de mogelijkheden voor natuurbeleving sterk vergroot. Het terrein wordt zelf niet toegankelijk, maar is vanaf de Geversweg en verschillende paden in het duingebied goed te overzien. Door het jaar heen zal er steeds wat anders te zien zijn. In voorjaar en zomer wordt het terrein gekleurd door de bloei van planten van nat schraalland en droog duingrasland. In het winterhalfjaar is het terrein op zijn natst. De beekjes stromen dan en de plas-drasgebieden staan onder water.
Er is voor gekozen de inrichtingsvormen aan weerszijden van de Geversweg voort te zetten, waardoor het lijkt of de weg er dwars doorheen aangelegd is. Dit maakte de beleving vanaf deze weg bijzonder.

***Muggen***
Bij de realisatie van natuurontwikkelingsprojecten is overlast door muggen een vaak gehoorde angst. In de praktijk blijkt hier echter maar zelden sprake van te zijn. Muggenlarven leven vooral in tijdelijk ondiep stilstaand water dat in de zomer ontstaat. Regenwater dat, na een zomerse bui, op een plat dak blijft staan is een ideaal milieu. De waterhuishoudkundige situatie in het plangebied wordt zo dat de duinbeken en poelen al in het voorjaar, dus nog voor de muggentijd, droogvallen. Het stromende water van de duinrellen is niet geschikt als vestigingsplaats. Door de goede doorlatendheid van de grond is het niet te verwachten dat er na zomerse buien water zal blijven staan. De kans op muggenoverlast is daardoor gering.



Nat schraalgrasland

## 4. INRICHTING EN BEHEER

De resultaten van het onderzoek naar de fosfaatverzadiging van de bodem heeft vooraf discussie gegeven over de wijze van inrichting en beheer (zie 3.3.). Besloten is in ieder geval om het terrein direct volgens het ontwerp in te richten. De parkeerplaats in het noordwestelijk deel van het terrein wordt pas ingericht als er vervangende parkeerruimte is. Het streven is om uiteindelijk alle parkeergelegenheid in de richting van het station te verplaatsen. Dit omdat het voornemen is om het natuurgebied oostwaarts uit te breiden.

Na de inrichtingsfase kan het beheer op twee wijzen gevoerd worden.

1. Uitmijnbeheer met behulp gras/klavermengsel en aanvullende bemesting.
2. Fosfaatfixatie m.b.v. ijzerrijkslib. Hierbij wordt direct hooi van het doeltype verspreid.

Er is voor gekozen een klein deel als proef met ijzerrijk slib te behandelen en dit te monitoren. Verder zal eerst een uitmijnbeheer gevoerd worden.

Een belangrijk punt is verder dat er geen humusloos zand beschikbaar is voor de inrichting. Dat wil zeggen dat de nollen/duintjes dus moeten worden aangelegd dat op andere plaatsen in het plangebied vrijkomt. Dat betekent dat de duintjes ook worden opgebouwd met zand met een hoge fosfaatverzadiging.

### 4.1. Inrichting

De inrichtingsmaatregelen zijn weergegeven in figuur 19, de inrichtingskaart en verder in bijlage 3, overzicht van inrichtingsmaatregelen en bijlage 4, de dwarsprofielen.
De belangrijkste inrichtingsmaatregel zijn de vergravingen.

### *4.1.1. Vergravingen*

Om de in het ontwerp weergeven doeltypen te kunnen ontwikkelen is het nodig om circa 22500$m^3$ af te graven. Om de nollen (droog duingrasland) in te richten moet circa 3500 $m^3$ van de vrijkomende grond worden gebruikt. Bij voorkeur wordt hiervoor zoveel mogelijk humusloos zand van onder de bouwvoor gebruikt. Uit het deel van de parkeerplaats, die direct zal worden ingericht komt cira 700 $m^3$ humusloos zand vrij. Daarnaast kan het zand uit de diepere ondergrond van de droogvallende (plas-dras) poelen kan benut worden. Hier komt ongeveer 800 $m^3$ humusloos zand vrij. Voor de resterende 2000 $m^3$ zal humushoudend zand gebruikt moeten worden, dat ook op deze locaties gewonnen zal worden. Het humushoudende zand wordt onderin verwerkt en het humusloze zand wordt gebruikt voor de afwerking. Er blijft circa 19000$m^3$ over die moet worden afgevoerd naar buiten het terrein. Uit het nog in gebruik zijnde deel van de parkeerplaats zal circa 1400$m^3$ zand vrijkomen. Als dit deel niet of pas later zal worden ingericht, dan moet er in eerste instantie 21100 $m^3$ worden afgegraven en 17600$m^3$ worden afgevoerd.

De NAP hoogten na inrichting zijn per vlak weergegeven in de inrichtingskaart (figuur 19). Binnen de vlakken dient microreliëf te worden aangebracht, met geleidelijke overgangen. De overgangen tussen de hoogten van de verschillende vlakken verlopen geleidelijk en gevarieerd, met een maximale helling van 1 : 10. (zie verder natuurtechnische uitvoeringseisen).
Om te voorkomen dat regenwater stagneert, moet overtollig water gemakkelijk af kunnen stromen naar de duinbeken, droogvallende poelen en sloot. Dit kan plaatsvinden via geleidelijk aflopende laagten of via greppels. Bij het aanbrengen van microreliëf moet rekening gehouden worden met deze water afvoerende functie.
De in bijlage 4 weergegeven dwarsprofielen geven een beeld van de vergravingsdiepten en het aan te brengen macroreliëf. Bij de beoordeling is het volgende van belang: In ‘dwarsprofielen 1’ is de verticale schaal 1 : 100, maar de horizontale schaal 1 : 1000. In ‘dwarsprofielen 2’ is zowel de verticale schaal, als de horizontale schaal 1 : 100.

### *4.1.2. Natuurtechnische uitvoeringseisen vergravingen*

Bij de inrichting moeten de volgende uitvoeringseisen in acht worden genomen:

<u>achteruitrijdend werken</u>
De blijvende grondslag (het reeds uitgevoerde deel) mag in principe niet worden bereden, om beschadiging en verdichting van deze grondslag te voorkomen. Tevens dient er met de werkvolgorde voor te worden gezorgd dat werkend vanuit het diepst af te graven terreingedeelte zo min mogelijk wateroverlast optreedt.

<u>machines</u>
Bij voorkeur dient gewerkt te worden met hydraulische graafmachines op rupsen, voorzien van een tandeloze kantelbak. Eventueel kan tot een bepaalde hoogte boven het voorgeschreven profiel worden gegraven met een spitbak. Transport zal plaatsvinden m.b.v. dumpers.




Figuur 19. Inrichtingskaart

niet profileren en egaliseren

Natuurtechnisch profileren is: het zonder aanvullingen, in één werkgang globaal afwerken van de blijvende grondslag onder het voorgeschreven (in overleg met de toezichthouder afgesproken) profiel, waarbij de blijvende grondslag niet mag worden geroerd en in principe geen losse grond mag achterblijven.

microreliëf

De op de tekening aangegeven ontgravingsdiepte is een gemiddelde. Bij de uitvoering dient microreliëf te worden aangebracht, waarbij 5 cm onder- en boven de aangegeven ontgravingsdiepte wordt afgewerkt. De hellingen binnen dit microreliëf mogen variëren tussen 1 : 10 en 1 : 100.

verdichten ophogingen

Ophogingen moeten worden verdicht d.m.v. aandrukken met de bak.

aan- en afvoerroutes

transport binnen het terrein zal zoveel mogelijk via vaste routes plaatsvinden. Deze routes zullen in overleg met de toezichthouder worden vastgesteld. Waar nodig worden platen(banen) toegepast

uitvoeringsperiode

Bij voorkeur vindt de inrichting aan het eind van de zomer plaats (augustus-september). In deze periode vindt de minste wateroverlast plaats. Ook in relatie tot de Flora & Faunawet en Natuurbeschermingswet is dit een gunstige periode.

### *4.1.3. Inrichting m.b.t. de waterhuishouding*

duikers

Belangrijk onderdeel van de inrichting is de aanleg van 2 duikers onder de Geversweg. De eerste ter plaatse van de nieuw aan te leggen duinbeek. De tweede als tussen de twee droogvallende plassen. Via deze laagten wordt het (via greppels opgevangen) afstromende water in de richting van de noordelijke sloot geleid. Knelpunt bij de aanleg van de duikers is de aanwezigheid van talrijke kabels en leidingen onder en langs de Geversweg. Bij voorkeur worden brede platte betonnen duikers toegepast met een binnenmaat van bijvoorbeeld 0.30 x 1.00 m.
Een derde duiker komt onder het Schoolpad. Ook hier wordt bij voorkeur een vergelijkbare platte duiker toegepast.

drainage en pompgebouwtje

Een ander belangrijk onderdeel is het verwijderen en/of onklaar maken van de drainage. Het hele terrein is gedraineerd. De drainage wordt zowel gebruikt om water af te voeren, als om water aan te voeren. Naar verwachting liggen de drains op 40 à 50 cm diepte. De exacte diepte en de afstanden tussen de drains zijn niet bekend. Dit moet in de bestekfase nader worden bepaald. Een groot deel van de drains zal bij de vergravingen

boven komen. Deze worden afgevoerd. De drains die na de inrichting minder dan 20 cm onder maaiveld liggen worden eveneens opgegraven en afgevoerd. Drains die dieper liggen kunnen onklaar worden gemaakt door ze aan beide einden af te sluiten.

De pomp en het pompgebouwtje in het oostelijk deel van het terrein hebben geen functie meer en kunnen worden afgebroken.

Aansluiting duinbeken
De noordelijke duinbeek kan aansluiten op de bestaande sloot aan de noordzijde. De zuidelijke duinbeek kan mogelijk worden aangesloten op de drains waarlangs ook nu alle water van het zuidelijke perceel wordt afgevoerd. Beter zou het zijn als de rel weer uit zou komen op de sloot die hier in het verleden lag. Herstel van deze sloot kan alleen in overleg en met goedkeuring van de aangrenzende grondeigenaren.

#### *4.1.4. Inrichting t.b.v. beheer*

Begrazing is de meest waarschijnlijk beheervorm, na een mogelijke overgangsperiode waarin maaibeheer, of een combinatie van beheervormen wordt toegepast. Begrazing zou integraal met het aangrenzende duingebied kunnen plaatsvinden.
Om begrazing mogelijk te maken is het noodzakelijk dat er veeroosters in de Geversweg worden aangelegd. In verband met de achterliggende grondgebruikers moet er vrachtverkeer over de roosters kunnen. Ze dienen daarom een breedte van 3 meter te hebben en over voldoende draagkracht te beschikken.

Langs de aangrenzende grondgebruikers aan de oostzijde en bij de parkeerplaats moeten veekerende rasters worden aangebracht.

#### *4.1.5. Aanbrengen van hooi*

Afhankelijk of er gekozen wordt voor het uitmijnen of het immobiliseren van fosfaat kan de ontwikkeling van de doelvegetaties worden versneld door het aanbrengen van hooi. Als voor een uitmijnbeheer wordt gekozen zal waarschijnlijk eerst een gras/klavermengsel worden uitgezaaid. Bij gebruik van ijzerrijk slib voor het immobiliseren van fosfaat kan direct hooi worden gebruikt. Dit hooi wordt gewonnen op plaatsen waar de doelvegetaties al goed ontwikkeld zijn. Deze plaatsen zijn in het NHD ruim voorhanden. Gedacht kan worden aan o.a. de omgeving van het Vennewater. Koningsbosch en Diederik.

#### *4.1.6. Vervolgtraject en vereiste onderzoeken en vergunningen*

Om tot uitvoering van de voorgenomen ontwikkelingen te komen, moeten de voorstellen in dit rapport nader worden uitgewerkt in een bestek. Daarnaast moeten verschillende onderzoeken worden uitgevoerd en vergunningen worden aangevraagd. Hieronder geven we een overzicht.

*Onderzoeken*

- Natuurtoets Flora & Faunawet en NB-wet
- Verkennend Archeologisch onderzoek
- AP04 bodemonderzoek
- Proefsleuven drainage

*Vergunningen*

- Ontheffing verordening Ontgrondingen N-H
- Omgevingsvergunning
- Watervergunning
- Ontheffing Flora & Faunawet/NB-wet

## 4.2. Beheer

### *4.2.1. Begrazing*

Zoals hiervoor al gesteld is begrazing op termijn de meest geschikte beheermethode voor het terrein. Door de geaccidenteerdheid is een maaibeheer bewerkelijk en daardoor minder geschikt. Ook heeft de ervaring elders in het NHD en in andere duinzoomgebieden geleerd dat het goed mogelijk is de gewenste natuurdoeltypen met een begrazingsbeheer te ontwikkelen.
Begrazing zal bij voorkeur integraal met het aangrenzende duingebied gebeuren. Bij integrale begrazing van grotere gebieden is het nooit helemaal zeker hoe vaak de dieren in een bepaald deel komen. Daardoor kan het soms voorkomen dat er aanvullend gemaaid moet worden. Door het maaien wordt het gewas aantrekkelijker voor het vee (fascilitatie), waardoor het maaien naar enkele jaren weer gestaakt kan worden. Regelmatig onderhoud van de veekerende rasters en de veeroosters maakt deel uit van het beheer. Bij extensieve begrazing is het mogelijk dat er houtige opslag van bijvoorbeeld els, berk of wilg optreedt. Wat opslag is geen probleem, maar een teveel moet periodiek worden weggehaald.

### *4.2.2. Beheer waterpartijen*

De sloot aan de noordzijde moet volgens de Keur geschoond worden. Afhankelijk van de vegetatieproductie kan het nodig zijn ook de duinrellen te schonen. Als er veel helofyten (zoals Riet, Liesgras en Rietgras) in de duinrellen groeien, dienen ze periodiek geschoond te worden, waarbij de helofyten tot op de zandbodem worden verwijderd. Bijvoorbeeld eens per 2 tot 3 jaar.
Ook bij de droogvallende poelen kan periodiek schonen nodig zijn. Naar verwachting niet meer dan eens per 10 tot 20 jaar.

### *4.2.3. Overgangsbeheer in verband met de fosfaatverzadiging*

Dit beheer wordt nader vastgesteld als een keuze is gemaakt voor uitmijnen, dan wel immobiliseren m.b.v. ijzerrijk slib.

**Literatuur**

Roo, H.C. de, 1953. De bodemgesteldheid van Noord-Kennemerland. Verslagen Landbouwkundig Onderzoek no. 59.3. Stiboka, Wageningen. 197 pp en bijlagen.

PWN, 2017 – Broedvogels Noordhollands Duinreservaat Website http://www.eco-on-site.nl/mirrors/pwn-puur-natuur/.

Stiboka, 1994. Bodemkaart van Nederland, schaal 1 : 50.000. Kaartblad 19 west Alkmaar. Stiboka, Wageningen.

Stuyfzand, P.J.1985. Hydrochemie en hydrologie van het duingebied tussen Egmond en Wijk aan Zee. KIWA Nieuwegein, publicatie SWE-85.012. 168 pp plus bijlagen.

Stuyfzand, P.J., 1993. Hydrochemistry and hydroloy of the coastal dune area of the western Netherlands. Proefschrift VU Amsterdam, KIWA Nieuwegein, 366 pp plus bijlagen

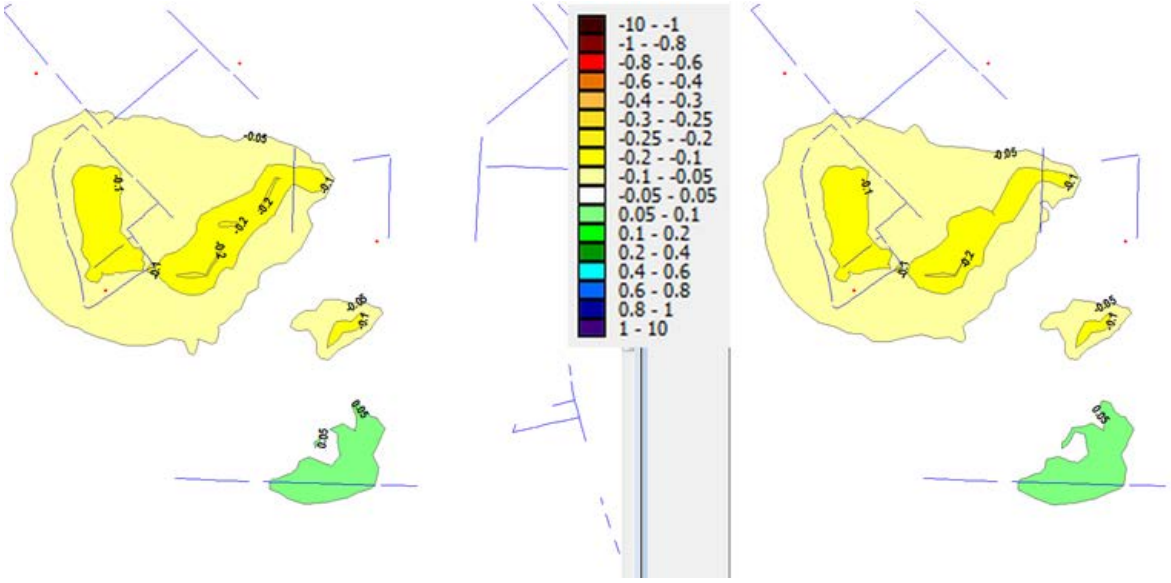
## Bijlage 1. Flora-inventarisatie, socio-ecologische-groepen en freatofyten

| LAT_NM | NED_NM | SEG | FREATOFYT |
|---|---|---|---|
| Anagallis arvensis ssp. arvensis | Rood guichelheil | 11 | |
| Eleocharis palustris ssp. uniglumis | Slanke waterbies | 21 | f |
| Juncus bufonius | Greppelrus | 22 | f |
| Rorippa palustris | Moeraskers | 22 | f |
| Gnaphalium luteo-album | Bleekgele droogbloem | 23 | f |
| Eleocharis multicaulis | Veelstengelige waterbies | 42 | f |
| Bolboschoenus maritimus | Heen | 43 | f |
| Epilobium parviflorum | Viltige basterdwederik | 43 | f |
| Mentha aquatica | Watermunt | 43 | f |
| Typha latifolia | Grote lisdodde | 43 | f |
| Epilobium hirsutum | Harig wilgeroosje | 44 | f |
| Eupatorium cannabinum | Koninginnekruid | 44 | f |
| Salix cinerea | Grauwe wilg | 91 | f |
| Persicaria maculosa | Perzikkruid | 11 | |
| Senecio vulgaris | Klein kruiskruid | 11 | |
| Solanum nigrum ssp. nigrum | Zwarte nachtschade s.s. | 11 | |
| Sonchus arvensis var. arvensis | Akkermelkdistel s.s. | 11 | |
| Sonchus asper | Gekroesde melkdistel | 11 | |
| Capsella bursa-pastoris | Gewoon herderstasje | 14 | |
| Erigeron canadensis | Canadese fijnstraal | 14 | |
| Lolium perenne | Engels raaigras | 14 | |
| Plantago major ssp. major | Grote weegbree s.s. | 14 | |
| Poa annua | Straatgras | 14 | |
| Polygonum aviculare | Varkensgras | 14 | |
| Cirsium vulgare | Speerdistel | 15 | |
| Equisetum arvense | Heermoes | 15 | |
| Tussilago farfara | Klein hoefblad | 15 | |
| Verbascum species | Toorts | 16 | |
| Cirsium arvense | Akkerdistel | 17 | |
| Carex hirta | Ruige zegge | 21 | |
| Trifolium repens | Witte klaver | 21 | |
| Senecio inaequadens | Bezemkruiskruid | 44 | |
| Cerastium fontanum | Gewone hoornbloem | 51 | |
| Medicago lupulina | Hopklaver | 51 | |
| Trifolium pratense | Rode klaver | 51 | |
| Vicia sativa ssp. sativa | Voederwikke | 51 | |
| Epilobium montanum | Bergbasterdwederik | 82 | |
| Myosotis arvensis | Akkervergeet-mij-nietje | 82 | |
| Rubus fruticosus | Gewone braam | 92 | |
| Salix caprea | Boswilg | 92 | |
| | | | |
| Marchantia polymorpha | Parapluutjesmos | | |

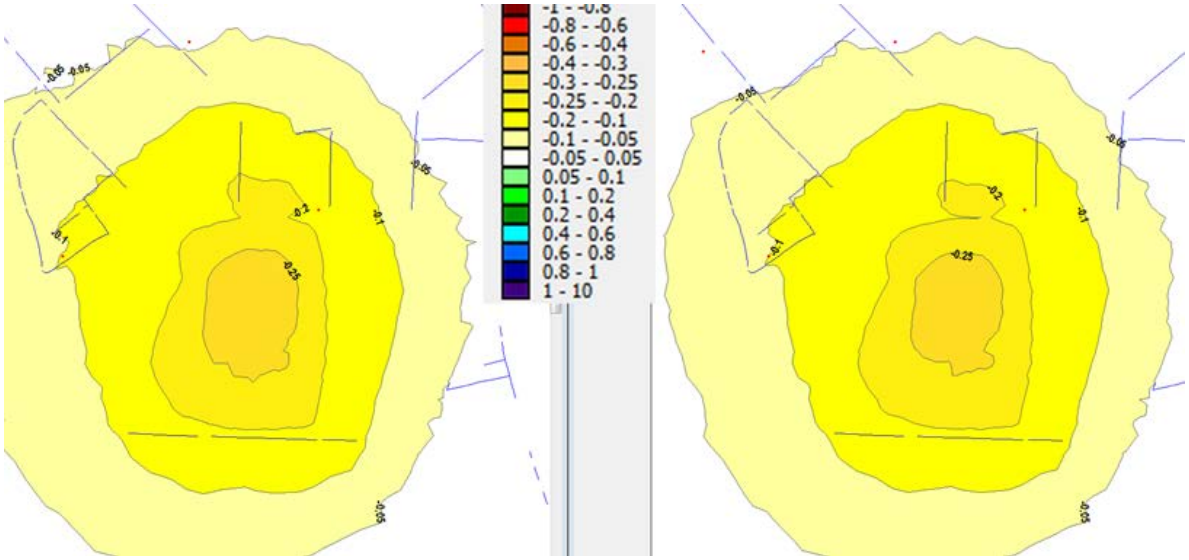
**Bijlage 2. Ontwikkelingsmogelijkheden, nadere onderbouwing vanuit de hydrologie.**

Jansen (RHK-DHV, 2017) heeft uitgebreid gerekend aan de waterhuishouding ter plaatse. Voor de inhoudelijke verantwoording van het gebruikte model, de ijking en de berekeningen in detail, verwijzen we naar dit rapport.
Hier beperken we ons tot de presentatie van de belangrijkste resultaten:

In het her in te richten gebied zijn twee duinbeken bedacht. Deze zijn, vooral in de winterperiode nogal sturend voor de ter plaatse optredende (grond)waterstanden. Samenhangend met de waterstanden die wij in de sloten in de omgeving hebben gemeten, hebben we voor deze duinbeken twee peilen onderscheidden: 80 en 90 cm + NAP. In onderstaande figuren zijn de veranderingen van GLG en GHG t.o.v. de huidige situatie weergegeven:




Figuur 20. Verandering van de GHG ten opzichte van de huidige situatie (in decimeters) voor twee stuwpeilen, 80 cm + links en 90 cm + rechts.




Figuur 21. Verandering van de GLG ten opzichte van de huidige situatie (in decimeters) voor twee stuwpeilen, 80 cm + links en 90 cm + rechts.

Van belang is om ons te realiseren dat de GH, onder invloed van de aanleg van met name de noordelijke duinrel daalt ten opzichte van de huidige situatie.

In onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de resultaten van de berekeningen voor drie onderscheiden gebieden: Parkeerplaats, gebied noordelijke rel en gebied zuidelijke rel.
Het veranderen van het stuwpeil van 80 naar 90 cm + NAP, heeft hoegenaamd geen effect op de berekende GHG en GLG en valt binnen de nauwkeurigheidsmarges van het model. Een keuze tussen deze beide varianten zal op andere dan waterhuishoudkundige overwegingen moeten worden gemaakt.

| | Δ GHG | Δ GLG |
|---|---|---|
| Parkeerplaats | 15 cm | 10 cm |
| Noordelijk gebied | 20 cm | 15 cm |
| Zuidelijk gebied | 0 | 25 cm |

Tabel 1 Verandering van GHG(Δ GHG: daling t.o.v. huidige situatie) en GLG (Δ GLG: daling t.o.v. de huidige situatie) bij verwijderen van alle drainage uit het in te richten gebied en met stuwhoogtes in de duinbeken van 80 – 90 cm + NAP.

Hierboven is aangegeven dat de door ons op 27 oktober 2016 gekarteerde grondwaterstanden ongeveer 1 decimeter boven de huidige GLG lagen. Vanwege het verwijderen van de drainage en de verdere herinrichting van het gebied zal de GLG met 0,5 tot 2,5 decimeter dalen en zal derhalve 1,5 tot 3,5 decimeter onder de op 27 oktober gekarteerde grondwaterstanden komen te liggen:

| | Δ GLG |
|---|---|
| Parkeerplaats | 2 decimeter |
| Noordelijk gebied | 2,5 dm |
| Zuidelijk gebied | 3,5 dm |

Tabel 2. Aantal decimeters dat de GLG lager ligt dan de op 27 oktober gekarteerde grondwaterstanden, voor drie gebieden en voor twee stuwhoogtes van 80–90 cm + NAP.

De GHG ligt in de situatie zonder drainage ongeveer 6 dm boven de GLG. Dat betekent dat in natte perioden in winter en vroege voorjaar de hoogste grondwaterstanden in het ontwerpgebied in de situatie waarbij alle drainage afwezig is, tot enige decimeters onder het maaiveld komen te liggen.

*Ontwerpcriteria*
Om nu te komen tot ontwerpcriteria gebruiken we bovenstaande gegevens tezamen met de door ons op 27 oktober gekarteerde grondwaterstanden. Bij die ontwerpcriteria maken we vooral gebruik van de GLG in de nieuwe situatie:

| | GLG |
|---|---|
| Parkeerpl. noord | 9 dm - mv |
| Parkeerpl. zuid | 7 |
| Noordelijk gebied | 8 - 10 |
| Zuidelijk gebied | 7 - 10 |

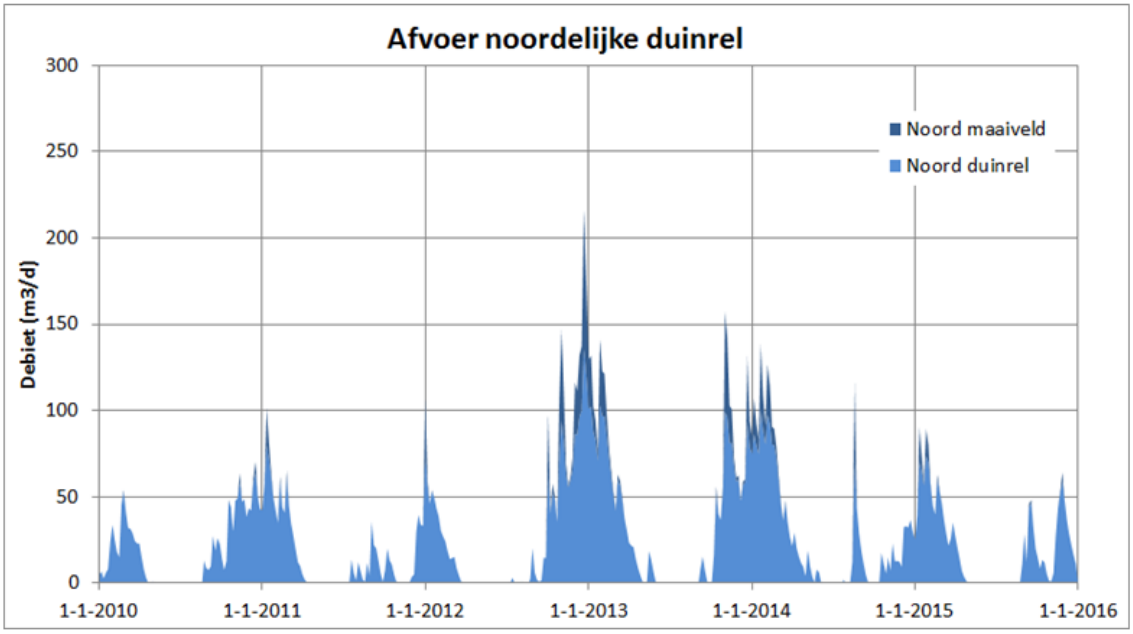
Tabel 3. Te verwachten GLG ten opzichte van maaiveld voor vier deelgebieden en bij stuwregiems van 80 tot 90 cm + NAP.

Een en ander betekent dat om te komen tot permanent water bevattende duinbeken de bodem van deze rellen op flink meer dan 9 dm onder maaiveld moet komen te liggen.

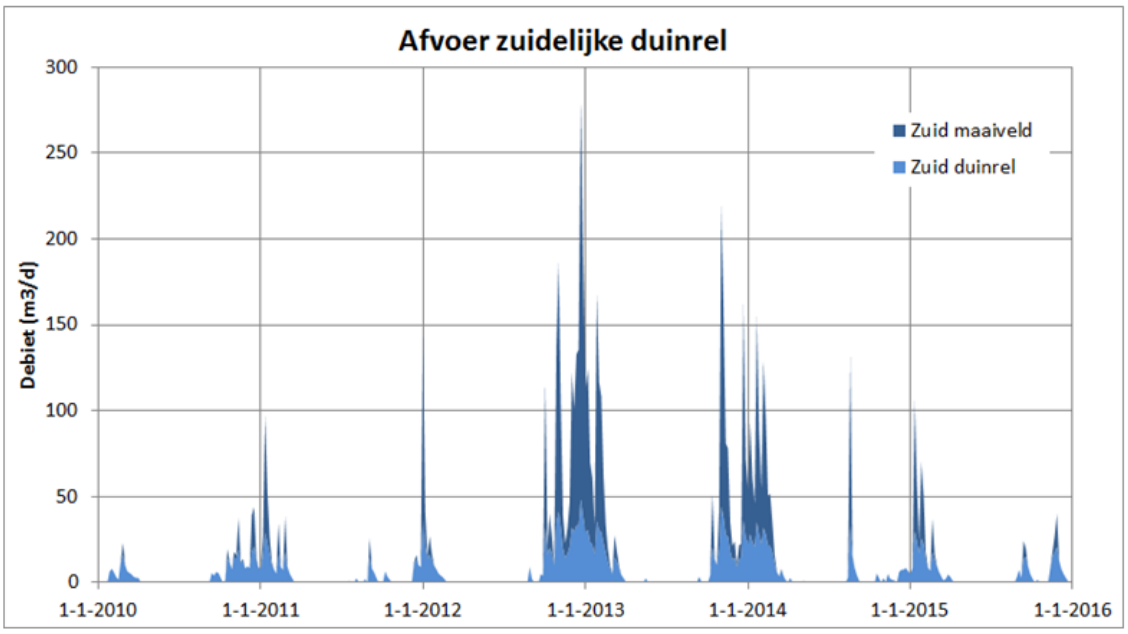
Een verlaging van het maaiveld met op de diepste plaatsen ruim een meter, lijkt een goede maat.
Belangrijk feit is nog dat de waterstand in de sloten waarop het water vanuit het inrichtingsgebied geloosd moet worden ligt op de 0,8 m + NAP. Het in te stellen stuwniveau op 90 cm + NAP (en mogelijk nog hoger?) lijkt gewenst.

Om te komen tot omstandigheden voor nat of vochtig schraalgrasland is een verlaging van het maaiveld met minimaal 3 en maximaal 9 decimeter een goede maat.

*Afvoer van duinbeken*
Als laatste is door Jansen gerekend aan de afvoer van de duinbeken

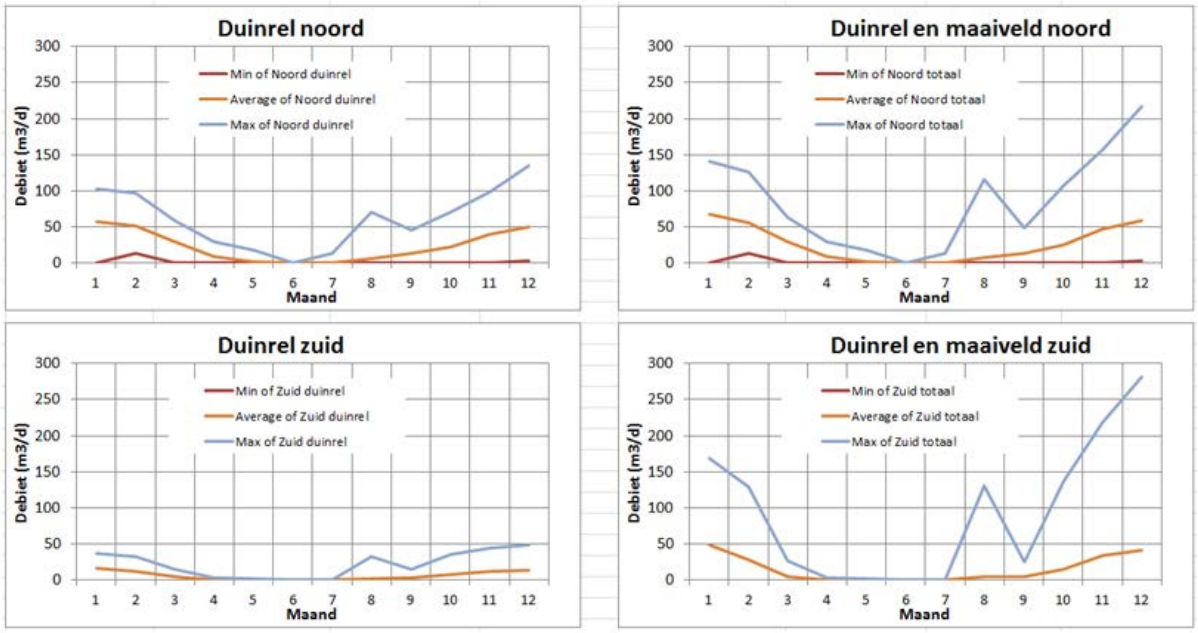


Figuur 22: Berekende / geprognotiseerde afvoer in $m^3$/dag voor de noordelijke duinrel voor een weersperiode van zes jaar.



Figuur 23: Berekende / geprognotiseerde afvoer in $m^3$/dag voor de zuidelijke duinrel, voor een weersperiode van zes jaar.

Wat opvalt in deze afvoergrafieken is dat deze afvoer elke zomer tot nul terugloopt. De duinbeken zullen dus slechts gedurende een deel van het jaar water afvoeren. Jansen heeft dit nog verder uitgewerkt in onderstaande figuur.




Figuur 24. Berekende / geprognotiseerde afvoer van de noordelijke en zuidelijke duinrel.

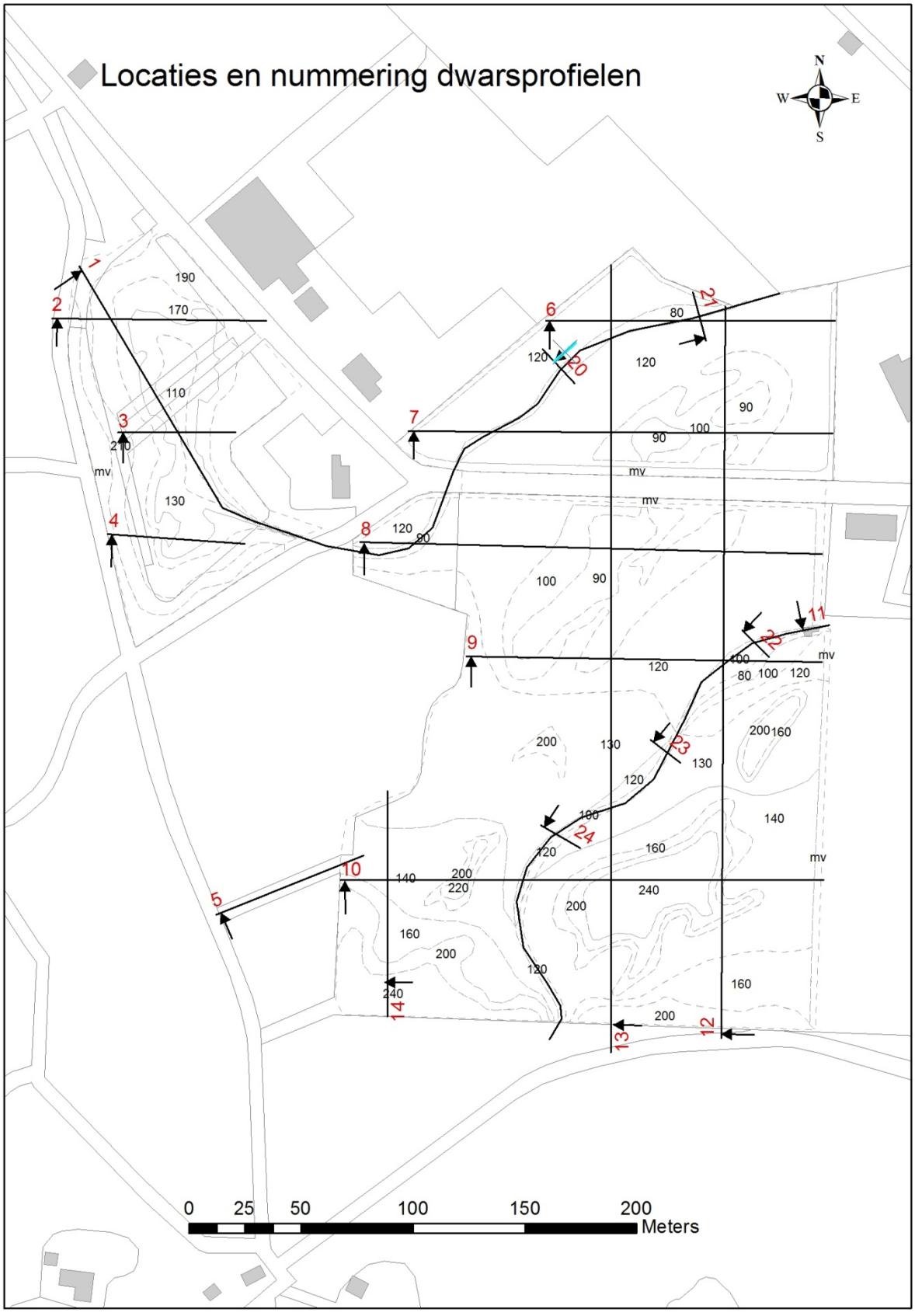
De zuidelijke duinrel heeft een gemiddelde winterafvoer van 20 $m^3$/dag (0,23 liter/sec), met een enkele piek tot 200 $m^3$/dag (2,3 liter/sec). In droge jaren vindt zelfs in de winter nauwelijks afvoer plaats.
De noordelijke rel heeft een wat grotere afvoer met een gemiddelde winterafvoer van 30(0,35 liter/sec) en een piek van ruim 250 m □/dag (2,9 liter/sec).

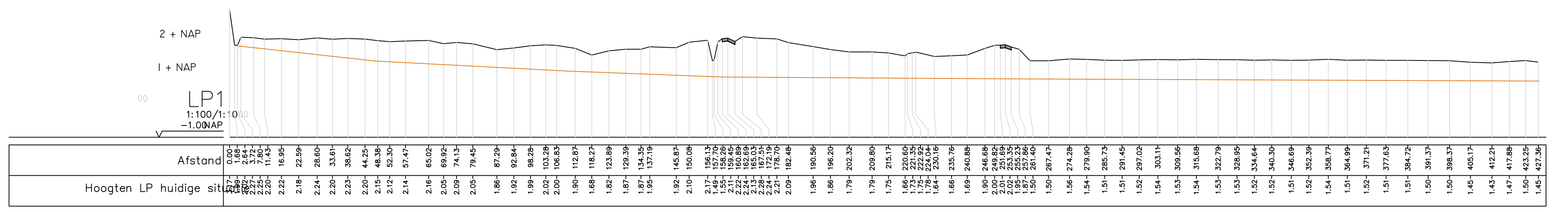
Dit zijn geringe afvoeren. Ter bepaling van de gedachten: laaglandbeken van enige betekenis kennen gemiddelde afvoeren van enkele tientallen tot enkele honderden liters per seconde.

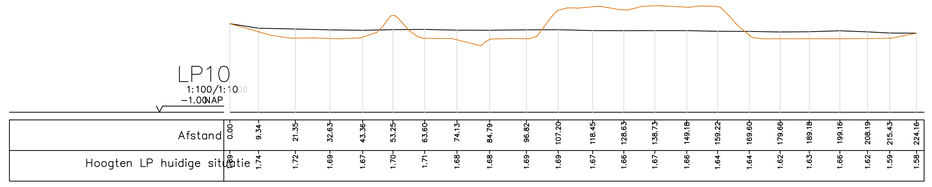
## Bijlage 3. Overzicht van inrichtingsmaatregelen

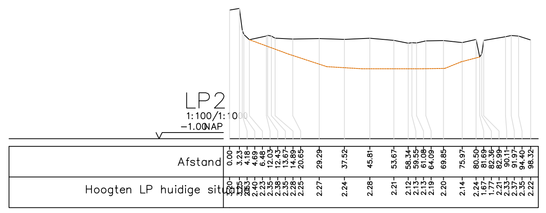
| *Onderdelen* | *Eenheid* | *Hoeveelheid* |
|---|---|---|
| **voorbereidende werkzaamheden** | | |
| *voorbereiding* | | |
| Opstellen bestek en aanbesteding | p.m. | 1 |
| aanvragen vergunningen | p.m. | 1 |
| *Onderzoek* | | |
| bodemonderzoek AP04 | p.m. | 1 |
| archeologische onderzoek en eventueel begeleiding | p.m. | 1 |
| Natuurtoets F&F en NB-wet | p.m. | 1 |
| NGCE - onderzoek (explosieven) | p.m. | 1 |
| *Tijdelijke voorzieningen* | | |
| Verkeersmaatregelen | p.m. | 1 |
| **grondwerkzaamheden** | | |
| Grond ontgraven | m3 | 22.500 |
| Grond verwerken binnen terrein | m3 | 3.500 |
| Grond laden en afvoeren | m3 | 19.000 |
| **waterhuishouding** | | |
| aanbrengen platte betonnen duikers | stuks | 3 |
| verwijderen pomp en pompgebouwtje | stuks | 1 |
| verwijderen of onklaar maken drainage | p.m. | |
| **inrichting m.b.t. beheer** | | |
| aanbrengen veeroosters, 3.00 m. breed | stuks | 3 |
| aanbrengen veekerende rasters | m1 | ca. 1150 |
| verwijderen of onklaar maken drainage | p.m. | |
| **groenvoorzieningen** | | |
| verspreiden hooi doelvegetaties | ha. | 7 |

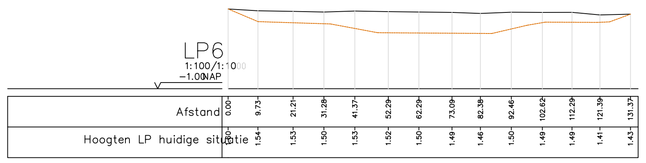
**Bijlage 4. Dwarsprofielen**

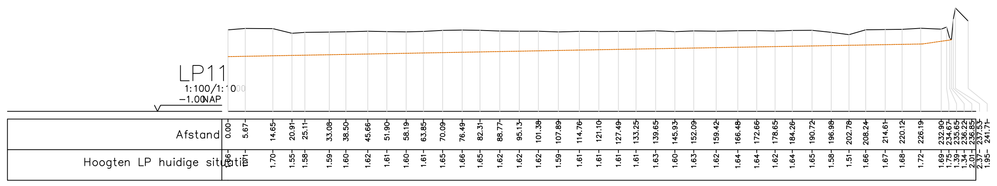


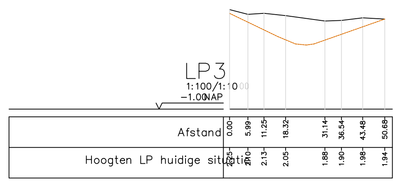


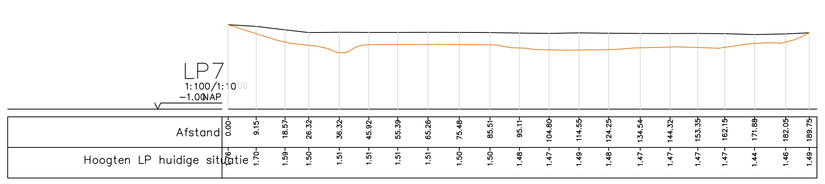



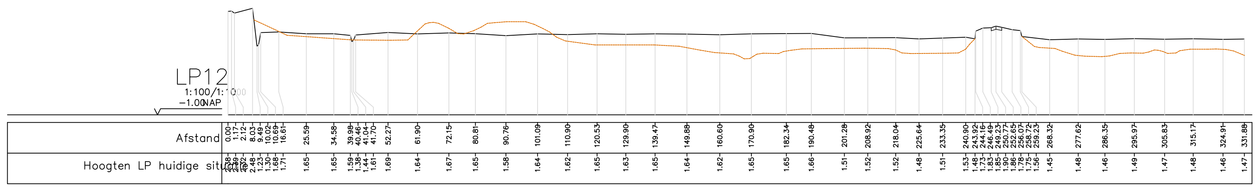



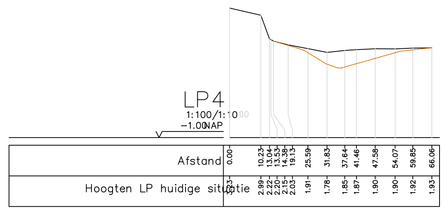



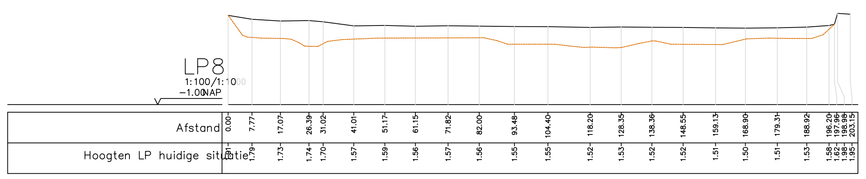



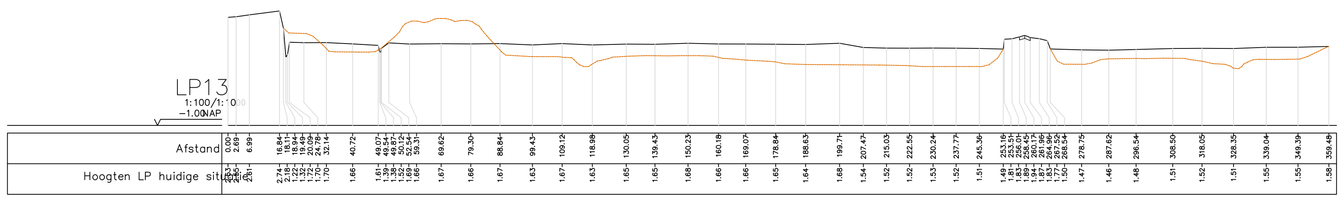



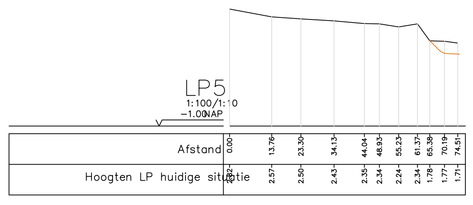



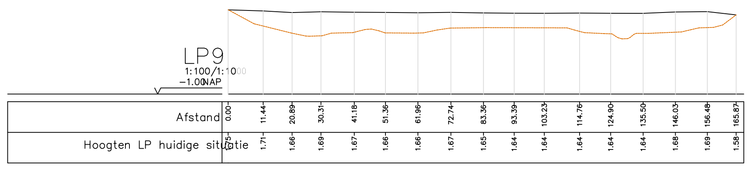



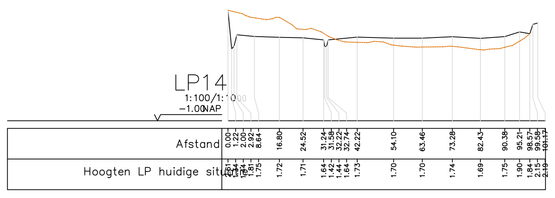



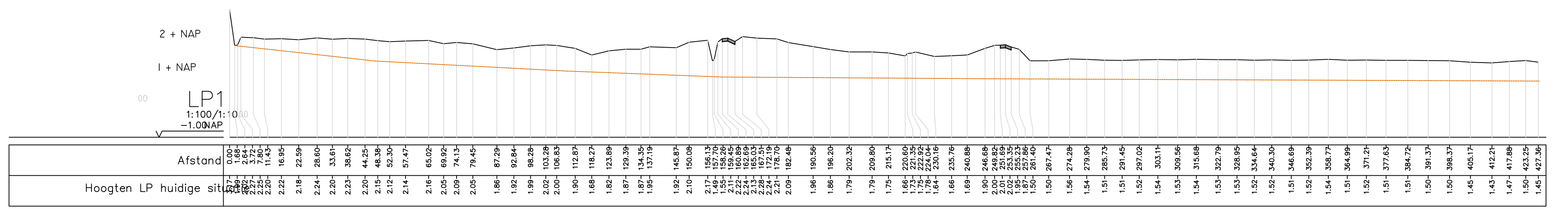



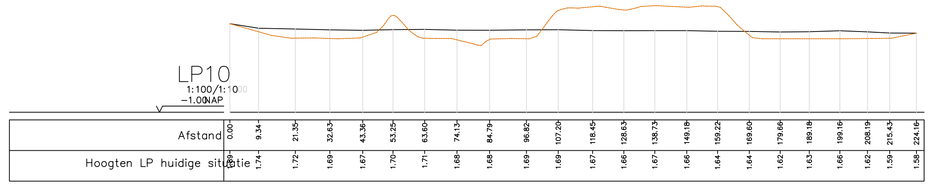

maaiveld na inrichting

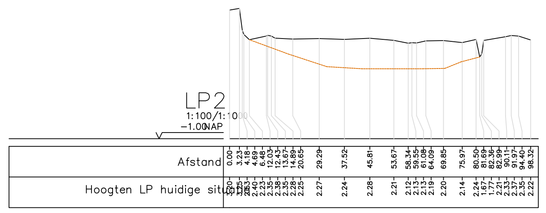
# De Zanderij - dwarsprofielen 1

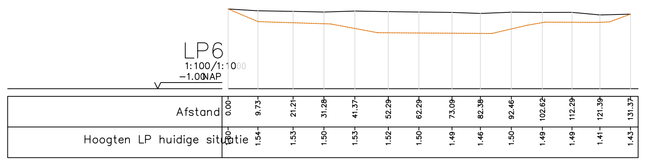
Schaal horizontaal 1 : 1000
Schaal verticaal 1 : 100

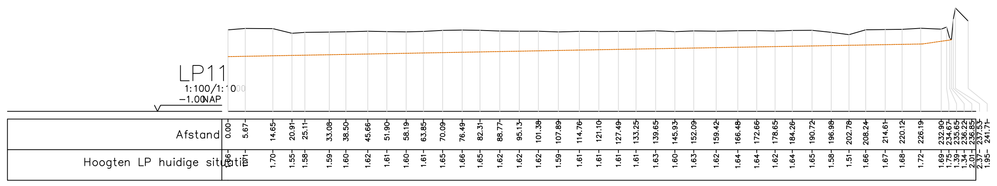
Ten Haaf & Bakker, 2017

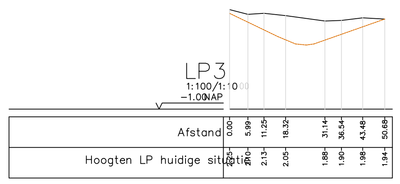


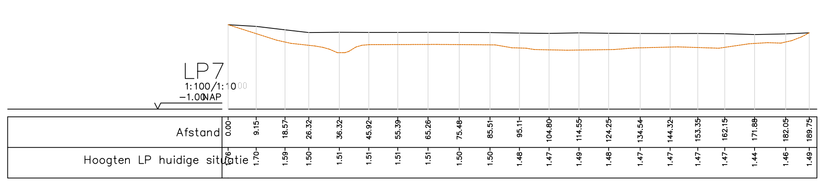



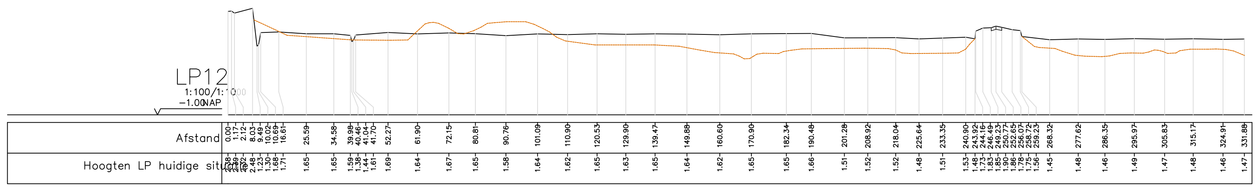



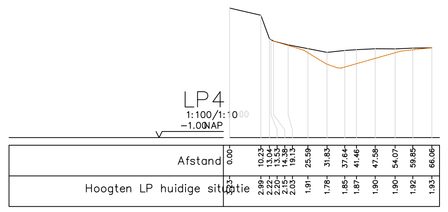



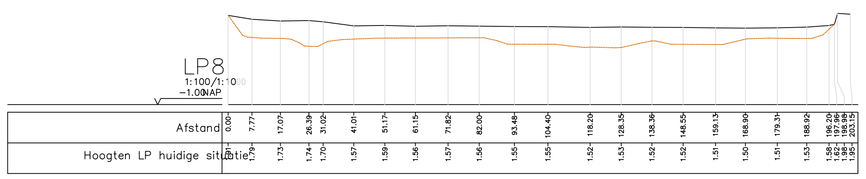



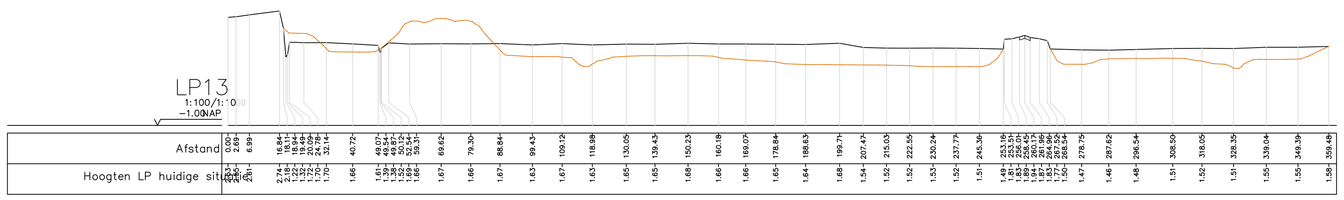



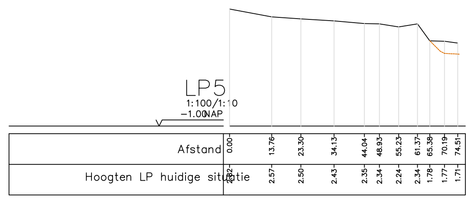



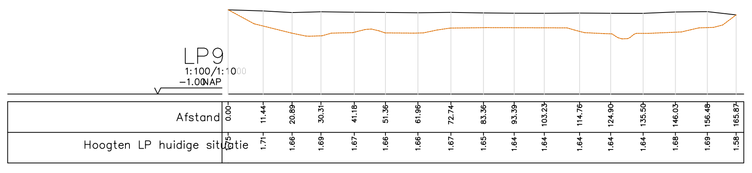



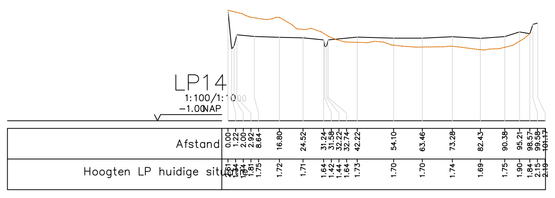




maaiveld na inrichting

# De Zanderij - dwarsprofielen 1

Schaal horizontaal 1 : 1000
Schaal verticaal 1 : 100

Ten Haaf & Bakker, 2017

# NNN Ecologische beoordeling 327. Zomerdel koele kreken

## Ontgrenzing

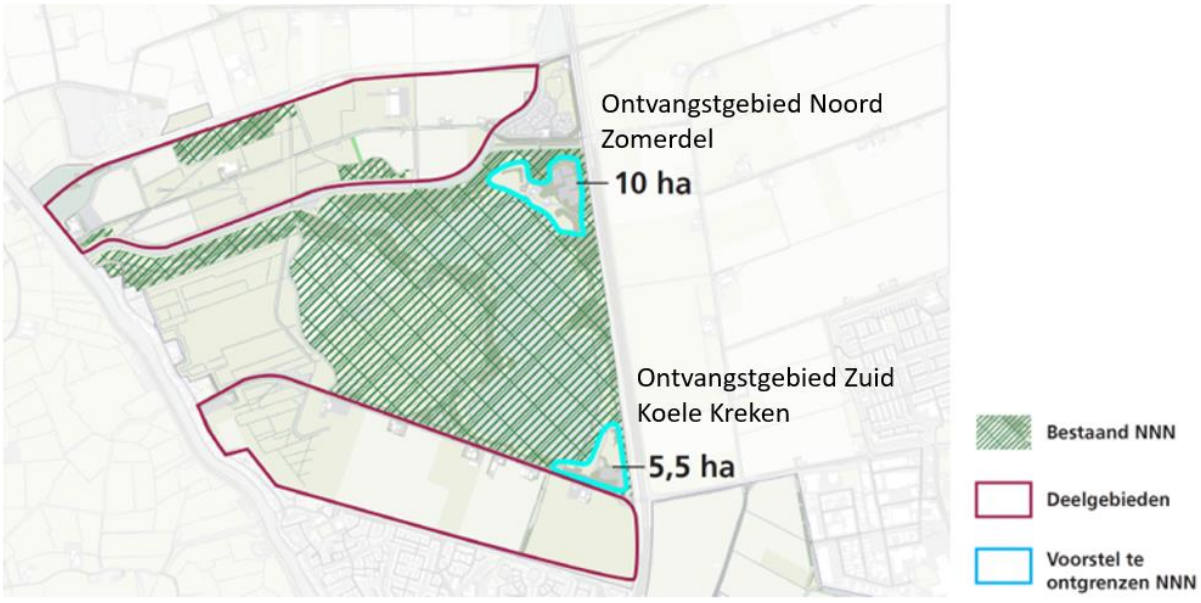
**(voor begrenzingsbeoordeling zie onderaan)**

*Tabel 1 Basisinformatie*

| | |
|---|---|
| Versie | 1.0 |
| Datum | 24-01-2022 |
| Status | Ecologische beoordeling V1.0 |
| Naam locatie | 327. Zomerdel koele kreken |
| Oppervlak | 15,5 ha |
| Kadastraal nummer | Delen van de percelen LGD00-F-425, LGD00-F-443, LGD00-I-160 |
| Eigenaar | Recreatieschap Geestmerambacht |
| BPL-gebied | Nee |
| Weidevogelgebied | Nee |
| Natura 2000 | Nee |
| Quickscan-regio | Geestmerambacht |

### 1 Inleiding

Deze notitie gaat in op de ecologische beoordeling voor het ontgrenzen van twee gebieden uit het NNN-gebied Kleimeer en Geestmerambacht (N6). Het figuur hieronder toont de ligging van deze gebieden. De gebieden hebben een gezamenlijke omvang van circa 15,5 ha en zijn in eigendom van Recreatieschap Geestmerambacht. Het Recreatieschap heeft een ontgrenzingsverzoek ingediend omdat men in de veronderstelling is dat de huidige NNN-status knelt met de recreatieve ambities binnen deze gebieden. De twee gebieden functioneren als ontvangstgebieden/toegangspoorten voor mensen die willen recreëren in het recreatiegebied Geestmerambacht. De gebieden hebben een groen karakter, maar zijn van het gehele recreatiegebied de meest intensief ingerichte en gebruikte gebiedsdelen. Hier komen de meeste recreanten en er zijn voorzieningen als wegen, parkeerplaatsen, horeca, stranden, etc.



Op 20 januari 2021 is de visie recreatiegebieden Geestmerambacht 2030 vastgesteld. De visie is integraal van opzet met aandacht voor de ontwikkeling van natuur- en recreatiewaarden in het recreatiegebied Geestmerambacht e.o. De visie beoogd een opwaardering en intensivering van de ontvangstgebieden. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er ruimte wordt vrijgemaakt voor de ontwikkeling van publieksvoorzieningen. Te denken valt aan verruimde horeca, congresruimtes of overnachtingsmogelijkheden in de vorm van een hotel. Duurzaam en landschap inclusief bouwen zijn daarbij het uitgangspunt.

Deze notitie betreft de ecologische beoordeling van de actuele en potentiële natuurwaarden in de twee ontvangstgebieden en ecologische relatie met de omgeving. Daarnaast bevat deze notitie een advies over het wel of niet ontgrenzen van de gebieden uit het NNN.

## 2 Doel van de beoordeling en beschrijving percelen

In deze beoordeling wordt onafhankelijk en op ecologische gronden onderbouwd of een ontgrenzing van de twee ontvangstgebieden uit het NNN te rechtvaardigen is. De ontvangstgebieden liggen in het oostelijk deel van het recreatiegebied Geestmerambacht en zijn gelegen aan de grote recreatieplas Zomerdel. De figuren hieronder geven een impressie van de huidige situatie in de ontvangstgebieden. De luchtfoto's wijzen uit dat de gebieden een gelijkwaardig en parkachtig karakter hebben. De voorzieningen bestaan uit gebouwen, wegen, paden parkeerplaatsen, strand en speelplaatsen.



Ontvangstgebied Zuid - Koele Kreken



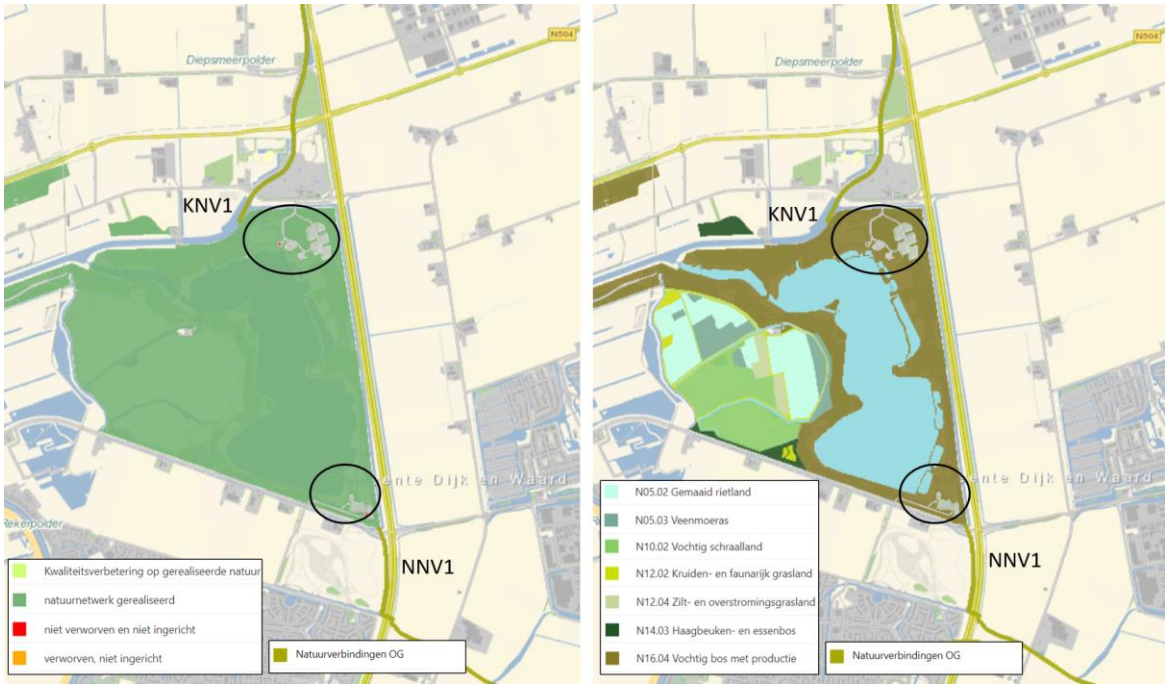
Ontvangstgebied Noord - Zomerdel

Het recreatiegebied Geestmerambacht ligt in een gebied dat wordt gekenmerkt door het bodemtype kalkrijke poldervaaggrond. Het is niet duidelijk welk bodemtype ter plaatse van de ontvangstgebieden aanwezig is. De aanleg van het recreatiegebied vind zijn oorsprong in de jaren zestig in het kader van ruilverkaveling en vanwege de noodzaak tot zandwinning. Daarvoor was er sprake van een groot aaneengesloten gebied van vaarpolders met kleine eilandjes. Er is waarschijnlijk sprake van relatief lage grondwaterstanden (grondwatertrap III-VI).

## 3 Gebiedsbeschrijving en ligging t.o.v. het NNN

De ontvangstgebieden liggen in het oostelijke deel van het NNN-gebied Kleimeer en Geestmerambacht (N6). Een natuur- en recreatiegebied van 247 ha. De gebieden liggen aan de grote recreatieplas het Zomerdel die is omsloten door bosrijke natuur. Er liggen in de directe omgeving geen gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000-gebied of Bijzonder Provinciaal Landschap. Ten zuiden van de Koele Kreken (zuidelijke ontvangstgebied) en ten noorden van het Zomerdel (noordelijke ontvangstgebied) liggen door de provincie aangewezen natuurverbindingen die aansluiting vinden op het NNN-gebied Kleimeer en

Geestmerambacht (N6). Het gaat om de natuurverbindingen Kolhorn-Omval-Ursem (NNV1) en Kop van Noord-Holland (KNV1). De ligging van de natuurverbindingen is op onderstaande kaarten weergegeven. Op de voortgangskaart (linksonder) is te zien dat het hele NNN-gebied als gerealiseerd is weergegeven. De ambitiekaart (rechtsonder), die niet wezenlijk verschilt van de beheertypenkaart, toont de natuurambitie voor het NNN-gebied N6 uitgedrukt in beheertypen. De kaart wijst uit dat overal rondom de recreatieplas, en zo ook ter plaatse van de ontvangstgebieden, sprake is van het beheertype Vochtig bos met productie (N16.04).




## 4 Ecologische waarden

De ontvangstgebieden die deel uitmaken van het ontgrenzingsverzoek zijn onderdeel van het NNN-gebied Kleimeer en Geestmerambacht (N6). In dit NNN-gebied zijn de volgende ecologische kernkwaliteiten onderscheiden, die de basis vormen voor het behoud van biodiversiteit die (inter)nationaal en/of regionaal van belang is:

- Besloten parkachtig landschap rond groot open water
- Open waterrijk landschap met rietlanden en extensieve graslanden voor moerasvogels

De ontvangstgebieden vallen onder de kernkwaliteit ‘besloten parkachtig landschap rond groot open water’. Ter plaatse is sprake van multifunctionele natuur met veel ruimte voor recreatie. In recreatief opzicht vormt Geestmerambacht één van de belangrijke recreatieve gebieden in de ruime omgeving, dat zowel in de zomer als de winter veel gebruikt wordt. De meest recreatie vindt plaats ter hoogte van de ontvangstgebieden. Het aanwezige biotoop bestaat hoofdzakelijk uit loofbos en grasweides. Vanwege het recreatieve gebruik is de biotische kwaliteit van de grasweides laag. De nog relatief jonge bossen vormen geschikt leefgebied voor algemene soorten landzoogdieren als haas, konijn, vos. Daarnaast bieden de bomen en bosschages broedgelegenheid voor bosvogelsoorten als merel, koolmees, ekster, etc. Een jaarrond beschermde soort die regelmatig rond de plas wordt waargenomen is de ransuil. Rond de recreatieplas bevinden zich verspreid ook enkele met riet, ruigte en wilgen begroeide oeverzones. Dit geldt onder andere voor de oostelijke oever van de recreatieplas. Tussen beide ontvangstgebieden in, maar erbuiten gelegen, is lokaal sprake van natuurlijke oeverzones met riet, ruigte en wilgenopslag. Deze oevers bieden geschikt broedbiotoop voor kleine populaties riet- en moerasvogels, voortplantingsbiotoop voor

amfibieën en leefgebied voor algemene soorten ongewervelden. Buiten het recreatieseizoen is de plas een belangrijk rustgebied voor watervogels als smient, wintertaling en meerkoet. Van de aanwezige vissoorten is de rivierdonderpad vermeldenswaardig, hoewel van een natuurlijke visstand maar beperkt sprake is doordat de plas onnatuurlijk diep is. De soort zoekt vooral de oeverzones op, omdat daar door windwerking en golfslag hogere zuurstofgehalten ontstaan. De plas alsook de met riet- en ruigte begroeide oevers maken geen deel uit van het ontgrenzingsverzoek.

Bij toenemende ouderdom en gepast beheer hebben alle aanwezige bossen de potentie om zich te ontwikkelen tot N14.03 Haagbeuken- en essenbos, zoals enkele delen nu al laten zien. Dit bostype past bij de relatief voedselrijke en vochtige kleibodems. Voor de recreatieplas Zomerdel ligt een kans voor de uitbreiding van natuurlijke en ondiepe oeverzones met soortenrijke waterplantenvegetaties. Vanwege het recreatieve gebruik in het gebied kan een duidelijkere zonering lokaal kansen bieden voor rust aan dieren.

## 5 Ecologische beoordeling

De ontvangstgebieden liggen niet in de nabijheid van een Natura 2000-gebied en het aanwezige biotoop draagt niet bij aan de realisatie van Natura 2000-doelen (criterium 1a). Ook hebben de ontvangstgebieden geen belangrijke functie als overwinteringsgebied of tijdelijks rustplaats voor trekvogels (criterium 1b). Buiten het recreatieseizoen is de plas wel een belangrijk rustgebied voor watervogels. De recreatieplas maakt geen deel uit van het ontgrenzingsverzoek.

Er is binnen de ontvangstgebieden geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur waaraan Noord-Holland bovenmatig bijdraagt en daarom een grote verantwoordelijkheid heeft (criterium 2). Er is in de huidige situatie geen sprake van biotopen of leefgebieden van soorten die internationaal weinig voorkomen

De ontvangstgebieden maken deel uit van het NNN-gebied Geestmerambacht en Kleimeer (N6). Een aaneengesloten en omvangrijk groenblauw gebied met ruimte voor natuur alsook recreatie. Door de ontvangstgebieden te ontgrenzen neemt de omvang van het NNN-gebied op zichzelf af, maar vanwege de beperkte actuele en potentiële natuurwaarden ter plaatse gaat dit niet of nauwelijks ten koste van de ecologische robuustheid. Daarnaast is ook een verdere nuancering mogelijk. In de visie 2030 beoogd het recreatieschap namelijk een uitbreiding van het NNN-areaal in andere gebieden rondom het Geestmerambacht waar meer potenties liggen voor de ontwikkeling en instandhouding van zeldzame natuur. Zo heeft TAUW in 2020 een advies opgesteld voor begrenzing van extra gebieden rondom het NNN-gebied N6 (NNN ecologische beoordeling 36. Geestmerambacht, versie 2.0, 01-08-2020). De ontvangstgebieden ondervinden in de huidige situatie al een forse recreatiedruk waarvoor verdere ontwikkeling tot zeldzame natuur ter plaatse niet realistisch is. Een ontgrenzing van de ontvangstgebieden leidt op zichzelf dus tot een afname van de omvang en robuustheid van het NNN-gebied N6, maar met het oog op de uitbreidingsambities voor natuur in visie 2030 van het Recreatieschap is dit aanvaardbaar (criterium 3a). Ter plaatse van de ontvangstgebieden is geen sprake van abiotische omstandigheden die bijzondere natuur mogelijk maken (criterium 3b).

Op regionaal niveau dient rekening te houden met de aansluiting van twee natuurverbindingen. Direct ten noorden van het ontvangstgebied Zomerdel vindt de natuurverbinding KNV1 aansluiting met het NNN-gebied N6. Ontgrenzing van het noordelijke ontvangstgebied Zomerdel leidt echter niet tot versnippering. Er blijft voldoende water en groen intact dat kan worden benut voor verdere ontwikkeling van deze natuurverbinding. Direct ten zuiden van het zuidelijke ontvangstgebied Koele kreken vindt de natuurverbinding NNV1 aansluiting met het NNN-gebied N6. Een ontgrenzing van dit ontvangstgebied kan de realisatie van de natuurverbinding en de aansluiting met het NNN-gebied N6 in de weg staan, tenzij de groene loper inclusief een uitbreiding van het NNN aan de zuidzijde van het Geestmerambacht worden

gerealiseerd (criterium 4a). Zie ook onderstaande afbeelding. Ontgrenzing doet geen afbreuk aan ecologische landschapslinten of natuurvriendelijke oevers (criterium 4b).




De percelen bestaan in de huidige situatie uit grasweides en jong bos. Door de ontvangstgebieden te ontgrenzen uit het NNN vervalt de natuurambitie om de biotische kwaliteit van deze groenvormen te verbeteren. Ontgrenzing betekent een netto afname van het NNN-areaal in Geestmerambacht dat is aangewezen als N16.04, maar doet geen wezenlijke afbreuk aan de kernkwaliteit ‘besloten parkachtig landschap rond groot open water’. Er blijft ook na ontgrenzing voldoende areaal aan Vochtig bos met productie intact.

## 6 Conclusie

Op basis van ecologische gronden en rekening houdend met de visie 2030 van het Recreatieschap is de conclusie dat het begrijpelijk en aanvaardbaar is om de ontvangsgebieden te ontgrenzen uit het NNN. De gebieden dragen niet bij aan Natura 2000-doelen, beschikken niet over internationaal bijzondere natuur of abiotische omstandigheden en bieden geen leefgebiedsfunctie voor trek- of weidevogels. Het ontgrenzingsverzoek komt voort uit een bredere visie voor het NNN-/ recreatiegebied Geestmerambacht als geheel. Het Recreatieschap heeft ontwikkelambities voor zowel natuur alsook recreatie. Er ligt een visie om de recreatie te versterken op bestaande hotspots en de natuur een kwaliteitsimpuls te geven daar waar de ontwikkelpotenties het hoogste zijn.

De beschrijving van de WKW (wezenlijke kenmerken en waarden; het toetsingskader voor de kwaliteit van de NNN in het kader van de planologische bescherming) voor het gebied N6 verandert als gevolg van deze ontgrenzing niet en hoeft voor niet te worden aangepast.

# Begrenzing

**(voor ontgrenzingsbeoordeling zie hierboven)**

*Tabel 1 Basisinformatie*

| | |
|---|---|
| Versie | 1.0 |
| Datum | 03-10-2022 |
| Status | Ecologische beoordeling V1.0 |
| Naam locatie | 327. Zomerdel koele kreken – begrenzing langs verbinding |
| Oppervlak | 12,3 ha |
| Kadastraal nummer | LGD00K243; LGD00K60; LGD00K61; LGD00K285; LGD00K307; LGD00K6 |
| Eigenaar | Recreatieschap Geestmerambacht |
| BPL-gebied | Nee |
| Weidevogelgebied | Nee |
| Natura 2000 | Nee |
| Quickscan-regio | Geestmerambacht |

## 1 Inleiding

Met de aanvraag tot ontgrenzing van bepaalde percelen in het recreatiegebied, is ook het voorstel tot begrenzing van de voorliggende percelen gedaan. Samen met een inrichtingsplan om deze percelen in te richten tot natuur (met recreatief medegebruik).
De visie bestaat uit een waterrijke zone van stapstenen aan de aanwezige natuurverbinding. In de beleving van de natuur wordt door wandelpaden, grotendeels aan de buitenranden van de percelen, voorzien.

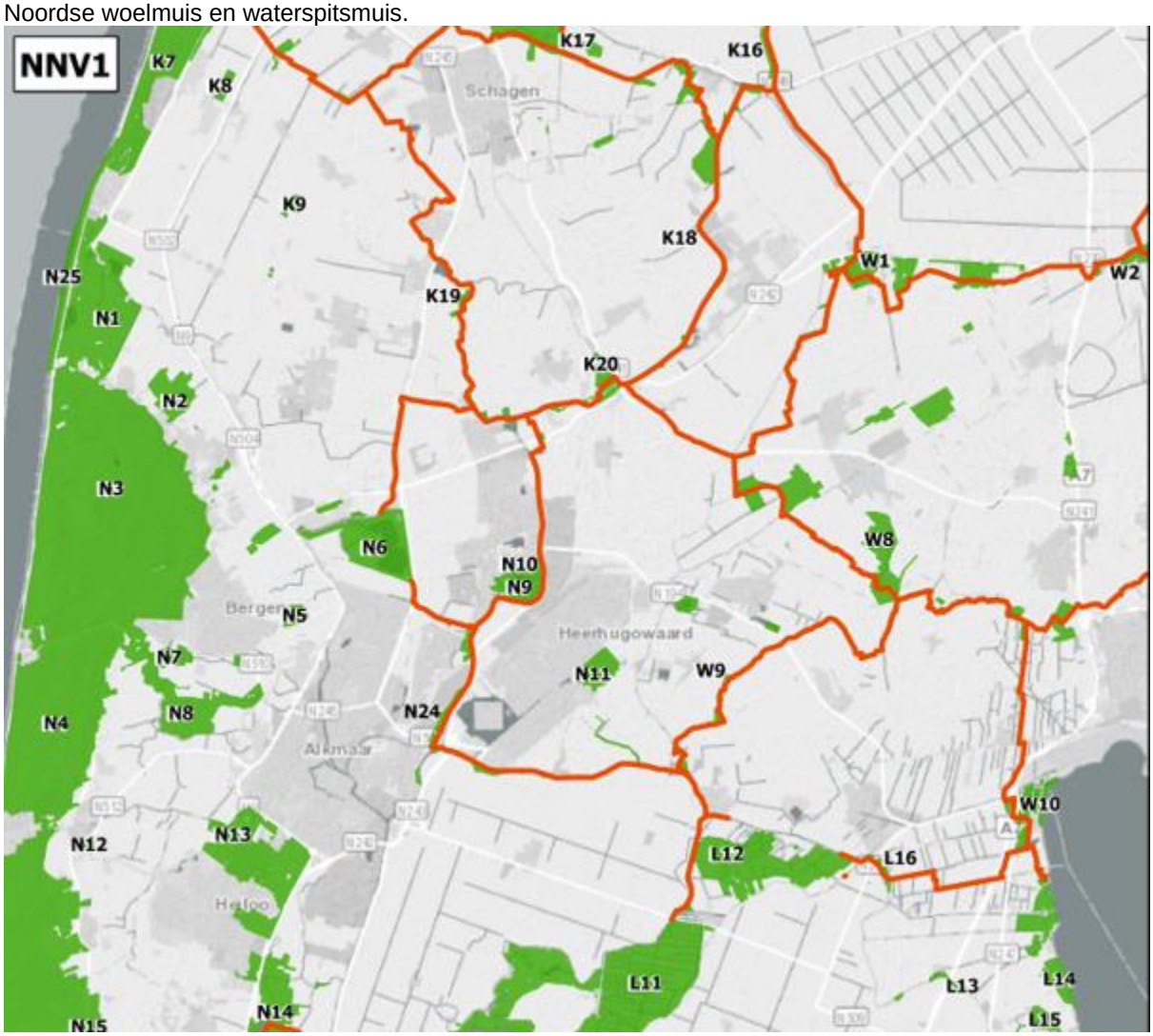



*Lichtgroen/gearceerd de te begrenzen percelen voor deze beoordeling.*

## 2 Gebiedsbeschrijving en ecologische waarde

Deze begrenzing is tot stand gekomen in combinatie met een ontgrenzing van stukken percelen in het oostelijke deel van het NNN-gebied Kleimeer en Geestmerambacht (N6 op afbeelding hieronder). Een natuur- en recreatiegebied van 247 ha. Het doel van deze be- en ontgrenzingen is het creëren/uitbreiden van ontvangstgebieden als recreatieve hotspots en de natuur in andere gebieden te ontzien.
Via natuurverbinding NNV1 is het gebied Kleimeer en Geestmerambacht verbonden met het 3 km verder gelegen Oosterdel. De ter begrenzing voorgestelde percelen zijn gelegen in de groene loper in deze verbindingszone en zijn momenteel nog deels agrarische gronden.

Bij inrichting zoals voorgeteld in het plan, ontstaan er stapstenen met waterrijke natuur. Geschikt als migratie- en leefgebied voor verschillende watergebonden diersoorten, waaronder de doelsoorten otter, Noordse woelmuis en waterspitsmuis.




## 3 Ecologische beoordeling

De te begrenzen gebieden liggen niet in de nabijheid van een Natura 2000-gebied en het aanwezige biotoop draagt niet bij aan de realisatie van Natura 2000-doelen (criterium 1a). Ook hebben de percelen geen belangrijke functie als overwinteringsgebied of tijdelijks rustplaats voor trekvogels (criterium 1b).

Er is binnen de percelen geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur waaraan Noord-Holland bovenmatig bijdraagt en daarom een grote verantwoordelijkheid heeft (criterium 2).

Begrenzing van deze percelen in de groene loper, zorgen niet direct voor één aaneengesloten natuurgebied, maar wel voor een betere samenhang tussen verschillende natuurgebieden, waardoor de samenhang versterkt en daarmee een robuuster geheel wordt gevormd (criterium 3a). Ter plaatse van de te begrenzen percelen is geen sprake van abiotische omstandigheden die bijzondere natuur mogelijk maken (criterium 3b).

De percelen liggen in een verbindingszone en zorgen voor zowel een versterking van de verbindende zone als het bieden van stapstenen (criterium 4a). De ontwerpplannen tonen waterrijke natuur op de stapstenen met vele natuurvriendelijke en riet oevers (criterium 4b).

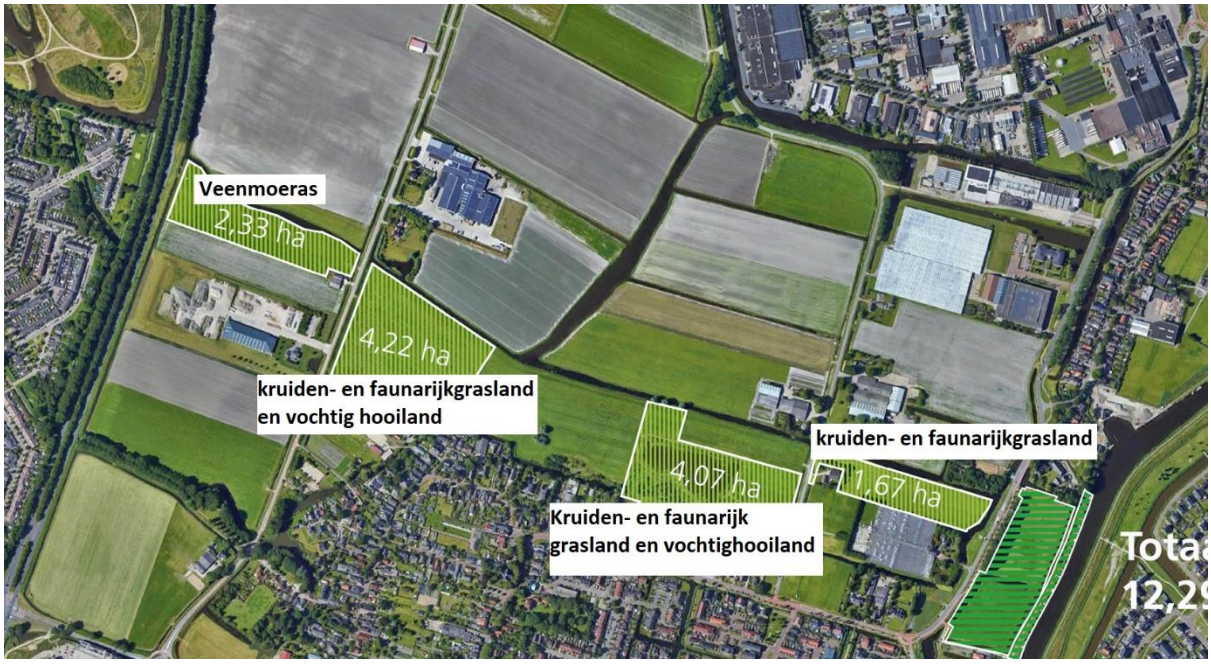
De percelen dragen niet bijzonder bij aan de lokaal specifieke natuur (criterium 5).

## 4 Conclusie

Op basis van ecologische gronden is de conclusie dat begrenzing van de percelen aan het NNN van toegevoegde waarde is. De percelen leveren een grote bijdrage aan de verbindende zone. Door toevoeging van natuurvriendelijke oevers, stapstenen en het bieden van meer samenhang in het gebied.

De beschrijving van de WKW (wezenlijke kenmerken en waarden; het toetsingskader voor de kwaliteit van de NNN in het kader van de planologische bescherming) voor het gebied verandert als gevolg van deze begrenzing niet en hoeft niet te worden aangepast.

In het voorgestelde ontwerp voldoen de stapstenen aan een waterrijke natuur geschikt voor de doelsoorten die gebruik maken van de verbinding. Bijbehorende natuurtype voor deze percelen zijn hieronder terug te zien. Hierin is het meest oostelijke perceel nog redelijk droog, vanwege de aanwezige bebouwing. Aanwezige watergangen met flauwe oevers maken dat ook dit perceel met deze inrichting aansluit in de natuurverbinding.



# NNN Ecologische beoordeling 362. Ontgrenzng Valkeveenselaan 54 Naarden

*Tabel 1 Basisinformatie*

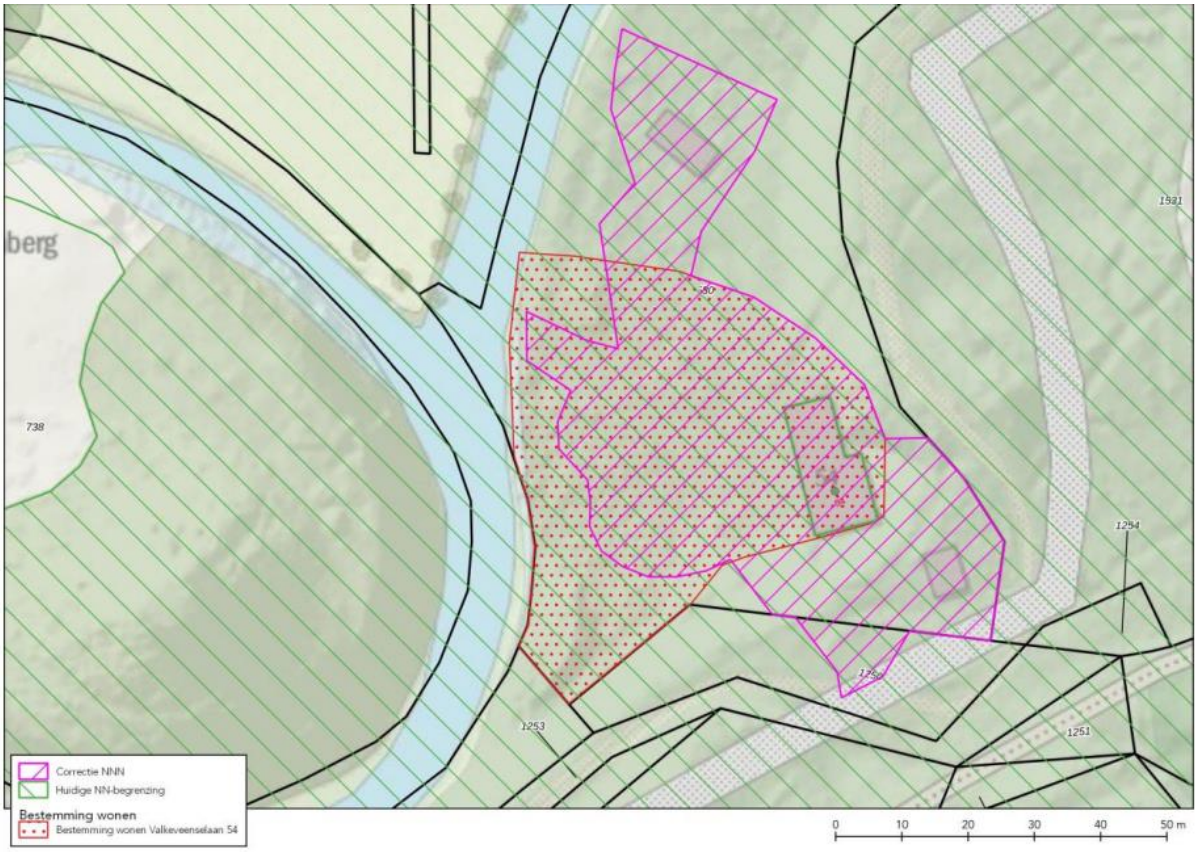
| | |
|---|---|
| Versie | 1.0 |
| Datum | 12-06-2023 |
| Status | Ecologische beoordeling definitief |
| Naam locatie | Valkeveenselaan 54 Naarden |
| Oppervlak | Perceelsoppervlakte perceel 1530; 7175 m2, perceel 1250; 730m2; te ontgrenzen oppervlakte onbekend, naar schatting 3200 m2 |
| Kadastraal nummer | NDN00B1530 en NDN00B1250 |
| BPL-gebied | Nee |
| Weidevogelgebied | Nee |
| Natura 2000 | Nee |
| Deelgebied | Gooi |

## 1 Inleiding

Deze notitie gaat in op de ecologische beoordeling voor het ontgrenzen van delen van de percelen NDN00B1530 en NDN00B1250 aan de Valkeveenselaan 54 te Naarden. De percelen hebben een oppervlakte van 7175m2 resp. 730m2. Een luchtfoto is hieronder opgenomen als figuur 1. De ontgrenzing is aangevraagd door de eigenaar van de percelen. De eigenaar geeft aan dat er kennelijk sprake is van een foutieve begrenzing van de NNN. Alleen het huis (bouwvlak) is niet als NNN begrensd, de tuin en opstallen zijn wel begrensd. Het gecultiveerde deel van de percelen, bestaande uit de tuin met verhardingen en opstallen zouden door de wijze van karteren onterecht als onderdeel van het NNN op de kaart zijn gekomen. Het NNN overlapt ook grotendeels met het bestemmingsvlak met de bestemming “wonen”, dat naar schatting ca 2500 m2 beslaat. Opvallend is dat twee opstallen buiten het bestemmingsgebied wonen liggen.
Het verzoek is om delen van de percelen te ontgrenzen zoals aangegeven op onderstaande figuur 2. Naar schatting gaat dit om ca 3200 m2.




*Figuur 1: Luchtfoto Valkeveenselaan54 met de bebouwing*




*Figuur 2: Uit de onderbouwing van het ontgrenzingsverzoek van de aanvrager; Paars gearceerd is het deel waarvoor wordt ontgrenzing wordt verzocht. Rood met punten is de huidige bestemming wonen cf bestemmingsplan, groen gearceerd is de huidige NNN begrenzing. Met zwarte lijnen zijn de kadastrale grenzen aangegeven.*

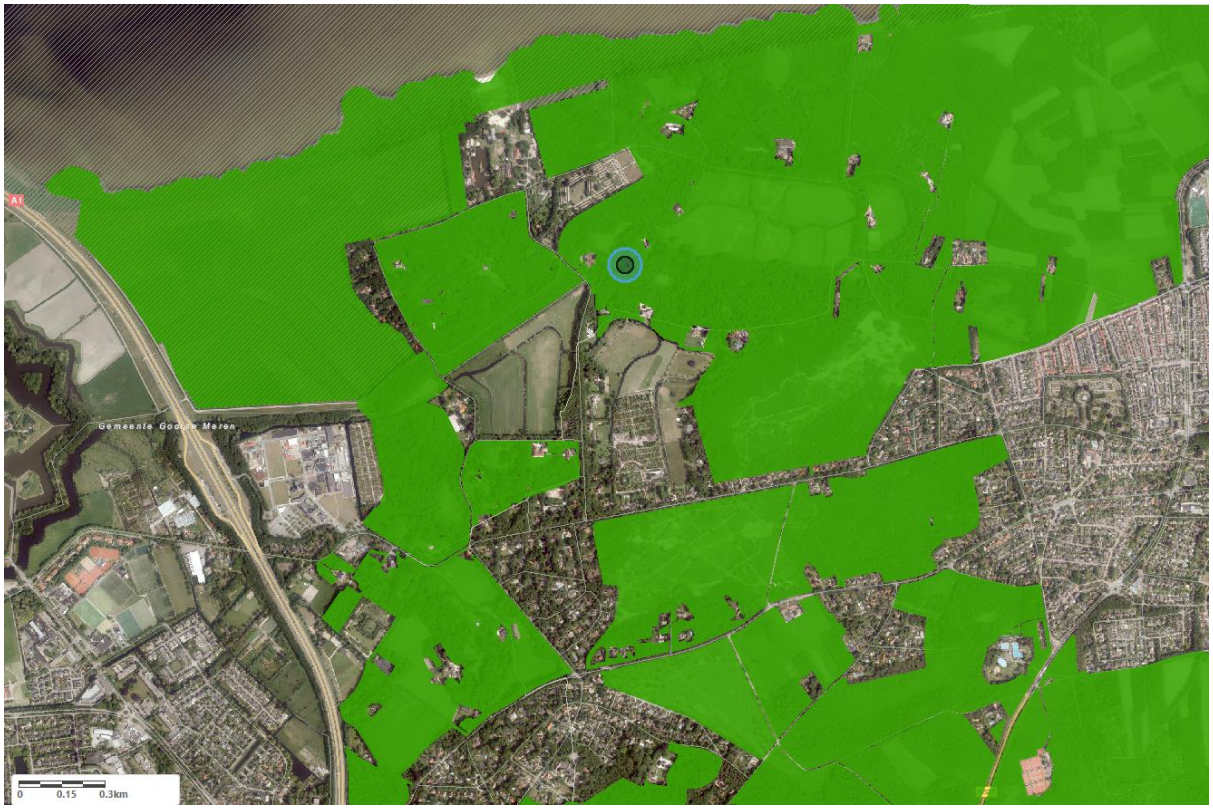
## 2 Doel van de beoordeling en beschrijving percelen

Het doel van de beoordeling is een advies geven over het wel of niet ontgrenzen van delen van de percelen NDN00B1530 en NDN00B1250, zoals aangegeven in figuur 2. De beoordeling dient onafhankelijk en op ecologische gronden te onderbouwen of een ontgrenzing op deze locatie wenselijk en mogelijk is gezien het belang voor de natuur en conform het natuurbeleid en de planologische bescherming van de natuur. Hierbij is zowel de actuele als de potentiële waarde van belang.

De percelen maken onderdeel uit van een bosgebied. De gronden hebben binnen het NNN voor het grootste deel zowel als ambitie- als beheertype N15.02 Dennen-, eiken-, en beukenbos. Alleen een toegangsweg voor deze en een naastgelegen woning nr 52 hebben een andere natuurbeheertype (N00.01, nog om te vormen naar natuur). De natuur is hier gerealiseerd volgens de voortgangskaart NNN.

## 3 Gebiedsbeschrijving en ligging t.o.v. het NNN en ecologische waarden

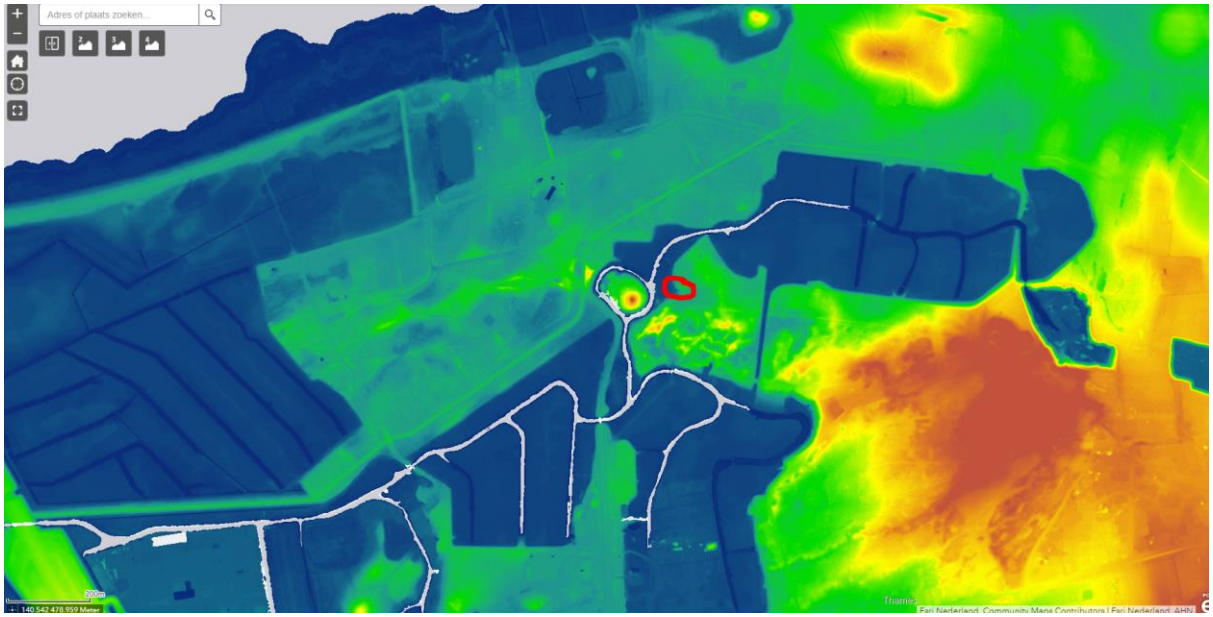
Onderstaande figuren tonen de ligging van de percelen ten opzichte van het NNN en N2000 gebied.




*Figuur 3: locatie percelen in het Gooi tussen Naarden en Huizen. Groen is NNN, gearceerd is N2000 (linksboven, inzoomen kan nodig zijn).*




*Figuur 4: Ligging kadastrale percelen 1530 en 1250 ten opzichte van NNN begrenzing (groen).*



*Figuur 5: Hoogtekaart van het Gooi-Noord met de karakteristieke grote hoogteverschillen en de laag liggende zanderijen in het gebied. Het perceel ligt op de overgang naar ontzand gebied (rood aangeduid).*

De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Eemmeer & Gooimeer Zuidoever (Vogelrichtlijngebied) is ruim 600 meter. Gezien de natuurdoelen voor dit Vogelrichtlijngebied (diverse soorten watervogels) hebben de percelen hier geen relatie mee.

De NNN is planologisch beschermd via de omgevingsverordening, waarbij oppervlakte, samenhang en kwaliteit niet achteruit mogen gaan. De kwaliteit is beschreven in de Wezenlijke kenmerken en waarden (WKW), die voor de verschillende NNN gebieden in Noord-Holland zijn opgenomen in de omgevingsverordening. Daarbij gaat het zowel om de actuele als de potentiële kwaliteit. Voor dit gebied betreft het de WKW A17 Gooi Noord.

De percelen liggen in het NNN, in het noorden van het Gooi. Hier komt een karakteristiek landschap voor dat gevormd wordt door robuuste en grote bos- en heidegebieden, afgewisseld met zanderijen, waar het zand in het verleden is afgegraven en afgevoerd. De bos en heidegebieden liggen hoog en zijn droog, in de nattere lage gebieden komt kwel naar boven en is veelal een zeer goede waterkwaliteit aanwezig. Het gebied is een aardkundig monument vanwege de overgang van stuwwal naar laagvlakte met karakteristieke elementen (zoals sandr, smeltwaterdal, klif). Het gebied is ecologisch en cultuurhistorisch van groot belang door de variatie die is ontstaan door menselijk gebruik, met verschillende typen bos, heide, landgoederen, leem- en grindkuilen, zanderijen en engen (akkers). De afgelopen decennia is de intensiteit van gebruik van het gebied toegenomen. Dit uit zich onder andere in effecten van drinkwaterwinning, uitbreiding van bebouwing en intensivering van recreatief gebruik.

In de WKW worden op basis van ontstaansgeschiedenis, abiotiek, ecologische waarden en ruimtelijk gebruik de volgende kernkwaliteiten voor natuur onderscheiden die de basis vormen voor het behoud van biodiversiteit die (inter)nationaal en/of regionaal van belang is:

- Stuwwal met afwisselend bos- en heidelandschap
- Landgoederenlandschap
- Engenlandschap
- Klifkust met oeverlanden langs het Gooimeer.

Voor deze percelen en hun omgeving betreft het de eerste twee kernkwaliteiten. De bossen van de percelen en omgeving bestaan uit grotendeels uit N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos. Deze (voormalige) landgoedbossen kennen een rijke broedvogelstand met roofvogels en bos- en struweelvogels waaronder holenbroeders. De landgoederen met lanen en oude bomen zijn belang voor vleermuizen. Soorten als de rosse vleermuis hebben hun verblijfplaats in oude bomen. De laanstructuren en vele watergangen op de landgoederen zijn voor vleermuizen van belang als vliegroute en foerageergebied. De bossen in combinatie met de heidevelden en graslanden in de omgeving zijn uitstekend leefgebied voor de boommarter en de das. De bossen van de landgoederen zijn rijk aan paddenstoelen.
In de directe omgeving van deze percelen zijn zanderijen met bijbehorende zanderijvaarten aanwezig. De percelen vormen een overgang naar deze waterlopen. Het water uit de stuwwal welt op en is van goede kwaliteit. Deze zanderijvaarten zijn niet alleen cultuurhistorisch van belang maar vormen tevens een samenhangend biotoop voor soorten van natte natuur zoals de ringslang en ijsvogel**.** Uit gegevens van de ndff (nationale databank flora en fauna) blijkt dat veel van de genoemde soorten ook in de directe omgeving van de percelen zijn waargenomen in de aflopen jaren.
Belangrijk voor de natuurwaarden is het behoud van de aaneengeslotenheid en robuustheid van het boslandschap. Van belang is dat de percelen liggen op een relatief smalle strook bos tussen twee grotere en meer robuuste bosgebieden. Verbetering is nog mogelijk. Ontwikkeling van een meer natuurlijk bos met het behoud van het landgoedkarakter zorgt voor een meer gevarieerde structuur in het bos. Dit komt ten goede voor alle soorten van (oude) bossen zoals boommarter, vleermuizen en bosvogels. De ontwikkeling van lager gelegen vochtige graslanden tot soortenrijke natuurlijke graslanden in de zanderijen kan de ecologische waarde van het geheel aan natte en vochtige natuur versterken.

## 4 Ecologische beoordeling

1. <u>Internationale bescherming</u>

Beide percelen liggen buiten Natura 2000-gebied. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Eemmeer & Gooimeer Zuidoever (Vogelrichtlijngebied) is ruim 600 meter. Natura 2000 doelen (watervogels) van dit gebied hebben geen relatie met deze percelen of hun omgeving, zodat dit beschermingsregime en doelen niet van belang zijn voor deze beoordeling. Er is tevens geen (duidelijke) relatie tussen trekvogels (‘west palearctische flyway”) en de percelen.

2. <u>(Inter)nationaal belangrijke natuur met een klein zoekgebied en karakteristiek voor Noord-Holland</u>

Kwelgebieden langs de Gooise stuwwal zijn een belangrijk en karakteristiek soort natuur voor Noord-Holland. De percelen liggen op de overgang van stuwwal naar gegraven zanderij. In het water en direct nabijheid zal kwel en bijbehorende waterkwaliteit belangrijk zijn voor de natuur. De percelen hebben aan de randen een directe relatie met deze kwelgebieden. Het deel dat voor ontgrenzing wordt beoordeeld heeft geen directe relatie tot deze kwelgebieden doordat deze hoger liggen en niet grenzen aan de zanderijsloot.

3. <u>Robuustheid, samenhang en abiotiek</u>

De percelen liggen in de landgoederenzone, die bestaat uit robuuste samenhangende oude landgoedbossen met een grote oppervlakte. Van belang is dat ter hoogte van deze percelen het bosgebied relatief smal is en daardoor kwetsbaarder. Het is daarom van belang dit bois zoveel mogelijk in stand te houden. De abiotische omstandigheden zijn vanwege hoogteverschillen, kwel en waterkwaliteit bijzonder, zoals hierboven bij punt 2 beschreven.

4. <u>Regionaal</u>

De percelen liggen in aaneengesloten NNN gebied en niet in de buurt van een natuurverbinding (EVZ: ecologische verbindingszone). Ze dragen wel bij aan de versterking van linten in het landschap, hier gevormd door de zanderijen en zanderijvaarten.

5. Lokaal

De soortenrijke, oude landgoedbossen zijn ook op lokaal niveau bijzonder en moeilijk vervangbaar.

De gehanteerde criteria geven aan dat hier sprake is van een locatie met bijzondere natuur. De samenhang en grootte van de oude landgoedbossen, de overgang naar de zanderijsloten met de goede waterkwaliteit en bijzondere soorten zijn hierbij belangrijke elementen. Samenhangend hiermee is het feit dat het als aardkundig monument op de overgang van stuwwal naar laagland ligt en cultuurhistorisch van groot belang is vanwege de variatie die het menselijk gebruik heeft gehad op gebied en natuurwaarden. De toename van onder andere bebouwing en recreatief gebruik geeft druk op de natuurwaarden in het gebied. Het in gebruik nemen als tuin van de percelen die onder NNN vallen is hier mede een voorbeeld van.

## 5 Conclusie

Gegeven de ecologische beoordeling is ontgrenzing van NNN van (delen van) percelen met (potentiële) waarden niet wenselijk. Huidige percelen hebben potentiële en actuele waarden die aansluiten bij hetgeen in de wezenlijke kenmerken en waarden is beschreven. De percelen liggen in een relatief smal verbindend deel van het grotere bosgebied en dit deel is daarom kwetsbaar. Het ecologisch advies wijst daarom negatief uit ten opzichte van ontgrenzing.

## 6 Overige beleidsmatige aspecten

Er zijn in dit geval samenhangende, niet ecologische aspecten om in de afweging mee te nemen.
6.1 In het verleden is de NNN-begrenzing in relatie tot bouwvlakken handmatig gebeurd, vanaf luchtfoto's. Daarom is de grens vaak scherp aangrenzend langs bebouwing getrokken. Bestemmingsplannen zijn daarbij weinig gebruikt. In het verleden zijn daarom tuinen en wegen vaak meegenomen in de begrenzing. Tegenwoordig is staand beleid dat NNN op bouwvlak en/of wegen ontgrensd wordt. In dat geval kunnen bovenstaande verzoeken als kaartfouten gezien worden. Het zou daarom te overwegen zijn om conform het bestemmingsplan het gebied met de bestemming wonen te ontgrenzen.
6.2 Het vergroten of veranderen van tuinen, bouwvlakken of gebieden met bestemming wonen vond in het verleden vaak plaats zonder dat dit mogelijk was gemaakt in het bestemmingsplan en ook zonder dat dit daarin is verwerkt. Dit is in Gooi- en Vechtstreek vaker oorzaak geweest van claims voor herbegrenzingen. Huidige eigenaar claimt dat het huidige verzoek tot ontgrenzing (paars in figuur 2) reeds de begrenzing van de tuin was in de jaren tachtig, voordat de NNN (destijds EHS) werd begrensd. Dat is moeilijk na te gaan. Opvallend is ook dat er twee opstallen buiten het bestemmingsgebied wonen liggen. Dit is allemaal niet verwerkt in het bestemmingplan (2009). Een claim tot ontgrenzing die niet verder is onderbouwd en niet is gebaseerd op de bestemming is onvoldoende, ook gezien de precedentwerking die hiervan uit kan gaan.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

M.E.A.A.M. Ooms

BEL/OMB

Telefoonnummer +31235144823

marissa.ooms@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

– 5 JULI 2023

**Kenmerk**

1966223/2032504

**Uw kenmerk**

**Betreft: Vaststelling wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-I**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Vaststelling wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-I.

## Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (OV NH2020) en de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevatten zogeheten werkingsgebieden.[1] Werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden

De bevoegdheid om deze werkingsgebieden actueel te houden en daarmee ook om ze te wijzigen hebben Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.7 OV NH2020 algemeen en artikel 6.43, lid 6 en lid 7 OV NH2020 specifiek voor NNN). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH (artikel 13.8 OV NH2020).

Wij hebben op 21 februari 2023 het ontwerpbesluit genomen tot wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen van de Omgevingsverordening (de zogeheten ronde 1 van 2023).[2] Dit ontwerpbesluit heeft van 1 maart t/m 30 april 2023 ter inzage gelegen.[3] De zienswijzen zijn verwerkt in de Nota van beantwoording, die wij op 30 mei 2023 in eindconcept hebben vastgesteld.[4]

[1] Denk aan Natuurnetwerk Nederland (NNN), Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), Landelijk gebied (LG), Industrieterreinen van regionaal belang en industrieterreinen van provinciaal belang, glastuinbouwconcentratiegebied, UNESCO werelderfgoed, etc.

[2] Zie hiervoor de brief van GS aan PS met kenmerk 1966223/1966258

[3] Zie het persbericht 'Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordeningen Noord-Holland' (22 februari 2023) https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2023/Februari_2023/Wijziging_werkingsgebieden_Omgevingsverordeningen_Noord_Holland

[4] Zie hiervoor de brief van GS aan PS met kenmerk 1966223/2032496

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

## Commissiebespreking

Het eindconcept van de wijzigingen en de Nota van beantwoording zijn op 19 juni 2023 besproken met de interim-commissie. Tijdens de commissievergadering is toegezegd een schriftelijke terugkoppeling te geven naar aanleiding van de drie inspraakreacties (betreffende het NNN) en een nog openstaande vraag over de wijziging kleinschalige ontwikkelingen in het landelijk gebied, die onderdeel uitmaakt van de Tweede herziening van de OV NH2022. Deze terugkoppeling treft u hieronder.

### *Toelichting naar aanleiding van de inspraakreacties van Stichting Kleimeer en Stichting Burgerinitiatief Bescherm de natuur in Geestmerambacht, n.a.v. ont- en begrenzingsverzoek Geestmerambacht en groene loper, nummer 051.1.2023*

*Ecologische onderbouwing van de ont- en begrenzing*

Net als deze stichtingen, streeft de provincie naar hoogwaardige natuur in De Kleimeer en voor de ecologisch waardevolle delen in en rondom recreatiegebied Geestmerambacht.

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is bedoeld voor gebieden met (potentieel) hoge ecologische waarden. De voorgestelde ontgrenzing bij Geestmerambacht betreft een ontvangstgebied met hoge recreatiedruk uit het NNN met een relatief lage ecologische waarde en een lage potentie om die waarde te verhogen. Dat blijkt uit de ecologische beoordeling '*Ecologische toets Zomerdel Koele Kreken'*, die als bijlage is toegevoegd. In deze ecologische beoordeling staan de Wezenlijke Kenmerken en Waarden van de gebieden benoemd, en de effecten van de ont- en begrenzing hierop. Dit betekent niet dat er helemaal geen ecologische waarde in het te ontgrenzen gebied zou zijn, maar dat geldt voor heel veel plekken buiten het NNN. De ecologische waarde en potentie is hier echter te laag om het binnen het NNN begrensd te willen houden.

De begrenzing voegt gebieden toe die aan een lang gewenste NNN-verbinding liggen, de zogenaamde groene loper, waar de potentie om de ecologische waarden te verhogen en een bijdrage te leveren aan de samenhang van het netwerk groot is. Het verbindt, zoals een van de insprekers ook stelt, het Geestmerambacht en het Kanaal Omval-Kolhorn met elkaar en realiseert daarmee een belangrijke ecologische verbindingszone. Ook dit blijkt uit de ecologische beoordeling. Dat hier al de bestemming natuur ligt, betekent dat de planologische borging van de bescherming van het NNN direct is geregeld. De begrenzing maakt het mogelijk de gebieden als natuur in te richten en te beheren, en ervoor te zorgen dat ze in de toekomst niet meer intensief bemest zullen worden.

Wij begrenzen 12,79 ha en ontgrenzen 12,11 ha. Daarmee begrenzen wij dus in dit gebied iets meer dan dat we ontgrenzen. Het te begrenzen deel is potentieel erg waardevol voor het NNN. Het te ontgrenzen perceel is dat niet. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de recreatieve druk die er nu al in het gebied is en de verwachting van het recreatieschap dat dit gebied in de toekomst nog drukker bezocht zal worden.

Op basis van de ecologische beoordeling is de voorgestelde ont- en begrenzing dus een waardevolle versterking voor het NNN, en blijven wij vasthouden aan deze beslissing.

*Ruimtelijke ontwikkelingen*

Er werd in de inspraakreactie gesproken over compensatie voor ruimtelijke ontwikkelingen, en de regels die daarvoor gelden. Er is hier echter geen sprake van compensatie. Er liggen geen ruimtelijke plannen voor en er is dus geen sprake van een kleinschalige ontwikkeling, in tegenstelling tot hetgeen in de inspraakreactie wordt gesteld. Deze ont- en begrenzing wordt alleen gedaan op grond van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het NNN.

Wij begrijpen uit de zienswijzen en inspraakreacties dat de stichtingen zich zorgen maken over grootschalige recreatieve ontwikkelingen. Wij delen die zorgen in dit geval niet. In het vigerend bestemmingsplan (Bestemmingsplan Buitengebied en Koedijk, gemeente Langedijk vastgesteld (2007-12-04)) is een stedelijke ontwikkeling zoals geschetst door de insprekers op dit moment niet mogelijk.

Na het ontgrenzen van het NNN blijft het regime Landelijk Gebied gelden. Dat betekent dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken, en dat het moet voldoen aan de ruimtelijke kwaliteitseisen uit de Leidraad landschap en cultuurhistorie.

Het door de insprekers genoemde WOO-verzoek ligt bij het Recreatieschap Geestmerambacht, niet bij de provincie.

Concluderend zien wij geen reden het voorstel aan te passen.

***Toelichting naar aanleiding van de inspraakreactie van een particulier m.b.t. ontgrenzingsverzoek Valkeveenselaan, nummer 064.1.2023***

Wij hebben oog voor de wensen van de inspreker, maar een ontgrenzingsverzoek is niet de juiste weg om die wensen te verwezenlijken. Wij gaan met haar in gesprek over welke mogelijkheden er wel zijn.

*Toelichting*

Bij het ontgrenzingsverzoek voor de Valkeveenselaan 54 is door de aanvrager aan GS gevraagd een deel van het perceel te ontgrenzen. De juridische grond die daarvoor werd aangedragen is een kennelijke onjuistheid (artikel 6.43 lid 7 omgevingsverordening NH2020). Het begrenzen van de bestemming 'woondoeleinden I' zoals opgenomen in het bestemmingsplan *1e herziening bestemmingsplan Buitengebied*, Gemeente Gooise Meren, vastgesteld 2008-09-10, beschouwen wij inderdaad als een kennelijke onjuistheid. Daarom heeft GS besloten om dit deel van het perceel uit het NNN te halen.

Uit de door de inspreker gestuurde memo van Koolstra advies blijkt dat haar vraag is om deels ook een ander gedeelte van het perceel uit het NNN te halen. Op dit gebied ligt de bestemming 'Bosgebied'. De

omschrijving hiervoor luidt: *bedoeld voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de cultuurhistorische, natuurlijke en landschappelijke waarden van het bosgebied.* Die bescherming en intentie sluit goed aan bij het NNN dat hier ligt. Dat de kleine opstallen niet zijn opgenomen geeft de indruk dat de gemeente deze (op termijn) verwijderd zou willen zien. Op basis van de ecologische beoordeling (zie bijlage *Ecologische beoordeling Valkeveenselaan 54)* en het bestemmingsplan kan niet gesteld worden dat er in de delen buiten de bestemming 'woondoeleinden 1' sprake is van een kennelijke onjuistheid. Het gebied heeft bestaande ecologische waarden en is belangrijk voor de samenhang van het NNN. Ook als wij kijken naar de andere gronden die de verordening GS biedt om te ontgrenzen, zou de beslissing hetzelfde blijven. Daarom houden wij vast aan het besluit om daar waar de bestemming 'woondoeleinden 1' ligt het perceel van NNN te ontgrenzen, en het overige deel van het perceel begrensd te houden.

Uit de inspraakreactie en de memo blijkt ook dat de begrenzing van de gronden met de bestemming 'Bosgebied' belemmerend is voor door de bewoner gewenste aanpassingen, zoals een laadpaal of een verbouwing van de woning. Wij hebben na de inspraak contact opgenomen met de inspreker en afgesproken dat wij samen met haar bekijken welke mogelijkheden de verordening buiten lid 6 van artikel 6.43 wél biedt om haar wensen mogelijk te maken, rekening houdend met de wezenlijke kenmerken en waarden, de samenhang en de oppervlakte van het NNN. Die mogelijkheden liggen voornamelijk binnen artikel 6.43, in lid 5 van de verordening NH2020. Daarin staat dat aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden en/of vermindering van het oppervlak niet is toegestaan, maar daarbij worden ook afwijkingsmogelijkheden genoemd.

Voor alles wat binnen het huidige bestemmingsplan is toegestaan en voor bouwwerken waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, gelden de regels van de Omgevingsverordening NH2020 niet. Als een laadpaal binnen het bestemmingsplan is toegestaan, is deze dus ook toegestaan volgens de verordening. Mocht voor de bouw van een laadpaal een vergunningplicht gelden, past de laadpaal niet in het vigerende bestemmingsplan en wil de gemeente meewerken aan vergunningverlening, dan dient te worden aangetoond dat de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied niet worden aangetast. Als dat zo is, is een laadpaal mogelijk.

De uitbreiding van de woning in het NNN zou een significante aantasting van het NNN zijn. Maar hierbij bestaat de mogelijkheid te voldoen aan de meerwaardebepaling (zie Omgevingsverordening NH2020 artikel 6.43, lid 5b), die kort gezegd stelt dat een ruimtelijk plan geen aantasting van het NNN mag mogelijk maken, tenzij met het plan een meerwaarde wordt gecreëerd voor het Natuurnetwerk en het verlies aan oppervlakte wordt gecompenseerd. Wij zijn in gesprek gegaan om de inspreker te informeren over deze verschillende mogelijkheden.

Daarbij de toevoeging dat de gemeente Gooise Meren de eigenlijke gesprekspartner voor de inspreker is. Alleen de gemeente kan een vergunning afgeven of het bestemmingsplan zo wijzigen dat de wensen van de inspreker mogelijk worden én dat er tegelijkertijd geen

aantasting van het NNN plaatsvindt, of dat er een meerwaarde wordt gecreëerd voor het NNN.

***Antwoord op de vraag over de wijziging kleinschalige ontwikkelingen in het landelijk gebied (Tweede herziening van de OV NH2022)***

In de commissievergadering van 19 juni werd een vraag gesteld over de motivatie en consequenties van de wijziging betreffende de beperkte extra bouwmogelijkheid in het landelijk gebied (onderdeel van de Tweede herziening OV NH2022 (ontwerp), zie de brief aan PS met kenmerk 2031587/2031649). In het landelijk gebied geldt nu dat kleinschalige ontwikkelingen voor stedelijke functies op plaatsen waar al een bestaande stedelijke functie is, alleen mogelijk zijn als het toegestane bebouwd oppervlak niet toeneemt. Dit is beleidsmatig wenselijk om verdere verstening van het buitengebied tegen te gaan. Dit kunnen dorpslinten zijn, maar ook losse bestaande stedelijke functies. In de praktijk kan een beperkte extra bouwmogelijkheid echter wenselijk zijn om de bestaande functie wat ruimte te bieden of transformatie van de ene stedelijke functie of een andere stedelijke mogelijk te maken. Dit kan gunstig zijn voor het behoud van het woon- en leefklimaat en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. De wijziging heeft derhalve als doel om kleinschalig maatwerk mogelijk te maken voor locaties waar al een stedelijke functie in het landelijk gebied aanwezig is en als er voor een goede bedrijfsvoering geringe uitbreiding noodzakelijk is. Bijvoorbeeld een uitbreiding van een bestaande school, een extra voorziening op een sportcomplex, een uitbreiding van een maatschappelijke voorziening, een geringe uitbreiding van een bestaand bedrijf. Het zijn functies die soms in het buitengebied liggen, maar ook functies die liggen in een lang gerekte kern (scholen zijn hier een voorbeeld van). In het ontwerpbesluit wordt voorgesteld om deze ruimte te bieden aan gemeentebesturen, waarbij de bovengrens eenmalig 500 m2 is. De provinciale Leidraad Landschap en cultuurhistorie blijft van toepassing.

**Besluit**

De bespreking in de commissie en het onderzoek n.a.v. de inspraakreacties heeft geen aanleiding gevormd tot het aanpassen van het eindconcept van de wijzigingsbesluiten (zoals bijgevoegd bij het GS besluit van 30 mei). Derhalve hebben wij op 4 juli de wijziging in de werkingsgebieden en de bijlagen met de bijbehorende Nota van beantwoording definitief vastgesteld conform het eindconcept, met uitzondering van de aanpassing zoals hieronder beschreven.

**Correctie beantwoording zienswijze ZW-0033**

Na de vaststelling van het eindconcept van de Nota van beantwoording is gebleken dat een van de zienswijzen (ZW-0033 m.b.t. het NNN) niet juist is verwerkt. Voorafgaand aan de commissievergadering is de indiener geïnformeerd over een nieuw conceptantwoord. Het

aangepaste antwoord is verwerkt in de Nota van beantwoording die door ons op 4 juli definitief is vastgesteld (zie bijlage 4).

**Technische briefing Omgevingsverordening en Omgevingswet**

Tijdens de commissievergadering op 19 juni werd gevraagd naar het proces van het wijzigen van de Omgevingsverordening. Graag bieden wij aan om een technische briefing te organiseren inzake de Omgevingsverordening en de Omgevingswet, wanneer een nieuw college is aangetreden.

**Tot slot**

De wijzigingen treden in werking op 10 juli 2023. De wijzigingen die wij doorvoeren landen in de OV NH2020 en worden eveneens doorgevoerd in de OV NH2022 die op 1 januari 2024 in werking zal treden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

9 bijlage(n)

1. Wijzigingsbesluit werkingsgebieden en bijlagen OV NH2020 ronde 2023-I
2. Wijzigingsbesluit werkingsgebieden en bijlagen OV NH2022 ronde 2023-I
3. Wijzigingsbesluit Voorbereidingsbesluit OV NH2022 ronde 2023-I
4. Nota van beantwoording Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I
5. Zanderij Castricum ecologische onderbouwing NNN herbegrenzing
6. NNN ecologische beoordeling Zanderij Noord
7. De Zanderij ecologisch inrichtingsplan terrein PWN (eindrapport 2017)
8. Ecologische toets Zomerdel Koele Kreken
9. Ecologische beoordeling Valkeveenselaan 54

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12769 |
| **Extern Zaak ID** | 2032095 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.x |
| **Titel** | Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II (ontwerp) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/OMB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van de werkingsgebieden en de bijlagen van de Omgevingsverordening Noord-Holland in ontwerp vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Landelijk Gebied, Glastuinbouwconcentratiegebied en Cultureel Erfgoed. De voorgenomen wijzigingen worden van 22 juni t/m 2 augustus 2023 ter inzage gelegd, waarna GS een definitief besluit nemen.

# Ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II

## Onderdeel A: Werkingsgebieden

Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken zijn twee viewers beschikbaar.

1) Een viewer die inzicht geeft in de gewijzigde begrenzing van het werkingsgebied per wijzigingsnummer: https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=d695b568a939481fbcc87f7dd9b7af4e
2) Een viewer die een totaaloverzicht biedt van de gewijzigde begrenzingen per werkingsgebied naar aanleiding van dit besluit: https://noord-holland.tercera-go.nl/MapViewer/Default.aspx?id=NLIMRO9927WBOVNH2E2023-ON01

Deze viewers moeten bekeken worden in samenhang met onderstaande tabel.

### Leeswijzer tabel en viewer wijziging werkingsgebieden

- Het nummer van de voorgestelde wijziging waarmee de locatie in de viewer ook terug te vinden is;
- De locatie en het werkingsgebied waar het om gaat;
- Het voorstel (ontgrenzen, begrenzen of beiden) en de toelichting bij het voorstel;
- Of er sprake is van een wijziging in de beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of de beschrijving van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL);
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| 001.2.2023 | Oosterblokker 59a en 67, Oosterblokker. Gem. Drechterland | Landelijk gebied, BPL, grondbewerk en permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Drechterland. De locatie heeft conform het geldende bestemmingsplan een bedrijfsbestemming. Tot voor kort was op deze locatie aannemersbedrijf Konst gevestigd. De bedrijfsactiviteiten zijn beëindigd en de locatie is vrijgekomen voor een herontwikkeling. Gedacht wordt aan een kleinschalig woningbouwplan met diverse categorieën woningen. Nu blijkt dat de contouren van het Landelijk Gebied/BPL dwars over het perceel en de bestaande bedrijfsbebouwing lopen. De gebouwen staan er al tientallen jaren en het zou dan ook meer dan logisch zijn geweest dat de grens van LG/BPL langs de kadastrale grens van het perceel zou lopen net zoals is gedaan bij de naastliggende bebouwing aan de westzijde (sportaccommodatie de Koedshal). We gaan ervan uit dat de grens zoals die er nu ligt, een vergissing is en dat de grens in meer zuidelijke richting kan worden verplaatst, zodat de locatie binnen BSG komt te liggen. De inrichting van en bebouwing op het perceel zou deze correctie rechtvaardigen. | Wijzigen | Hier is sprake van een onjuiste begrenzing van het Bijzonder Provinciaal Landschap en het Landelijk Gebied. Wij passen de begrenzing aan. | Nee | Nee |
| 002.2.2023 | De Brink 29, 1399 GX te Muiderberg (gemeente Gooise Meren) | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Dit betreft een voorstel van een particulier. Al kijkend op de website ruimtelijkeplannen.nl kwam ik Het ontwerpbesluit – wijziging werkingsgebieden OV NH (ronde 2022-II) tegen. Daaruit blijk dat ons perceel reeds in 2020 is | Niet wijzigen | Het werkingsgebied Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) betreft grotere landschappelijke eenheden met bijzondere kwaliteiten.<br>Het gebied waar uw perceel | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | | | aangewezen als BPL. De reden hiervoor is mij een raadsel. Het betreft een perceel met daarop een woonhuis in privébezit. Opvallend is ook dat deze aanwijzingen alleen voor ons perceel gelden en niet voor de andere percelen gelegen aan dezelfde straat (De Brink) te Muiderberg. Kunt u mij daarvoor een verklaring geven? Overigens is het perceel naast BPL ook aangewezen als:<br>- agrarische bedrijven<br>- grondbewerken bollenteelt uitgesloten<br>- landelijk gebied<br>Het wekt sterk de indruk dat e.e.a. een vergissing betreft. Voorheen had het perceel een maatschappelijke bestemming en is het hierdoor te verklaren. Neemt niet weg dat wij u vriendelijk willen verzoeken e.e.a. per direct te corrigeren. Dit verzoek geldt voor alle bovengenoemde aanwijzingen. | | onderdeel van uit maakt, is een groter aaneengesloten gebied van BPL en Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het perceel vormt de overgang tussen het bebouwingslint aan de Brink (niet in Landelijk Gebied (LG) gelegen en aansluitend op de stedelijke bebouwing van Muiderberg) en het aangrenzende bosgebied (wel LG en begrensd als NNN/BPL). Vanwege de betekenis van het bebosde perceel voor het BPL en NNN als overgang tussen Muiderberg en het NNN/ BPL, is dit perceel door ons als BPL begrensd. Daarin is uw perceel niet uniek. Binnen LG/BPL zijn meerdere percelen met een woonbestemming gelegen die onderdeel uitmaken van het betreffende landschap of gelegen zijn in een overgangszones tussen stad en landschap/natuur.<br><br>Bij de begrenzing van het BPL langs het stedelijk gebied worden de criteria voor het begrenzen van het werkingsgebied Landelijk Gebied (LG) aangehouden. De kaart van de werkingsgebieden BPL en LG, inclusief de criteria, hebben Provinciale Staten | | |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | | | | | op 22 oktober 2020 vastgesteld. De belanghebbenden hebben destijds, bij de terinzagelegging van het ontwerpbesluit, de mogelijkheid gehad om vóór de vaststelling te reageren. Voor deze locatie is er geen zienswijze bij ons ingediend. Het is aan de gemeente om de provinciale regels door te laten werken in hun bestemmingplannen. U heeft aangegeven dat er een omgevingsvergunning voor een woonfunctie is verleend en verzoekt om die reden tot wijziging van het LG ter plekke. De door de gemeente verleende omgevingsvergunning is voor ons geen aanleiding om het werkingsgebied LG voor deze locatie te wijzigen. Het feit dat op een locatie sprake is van een woonbestemming betekent niet dat deze locatie niet in het werkingsgebied LG kan liggen. Een woonfunctie is dan ook toegestaan in het werkingsgebied LG. Er gelden echter wel een aantal aanvullende regels voor een woonfunctie in het LG. | | |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| 003.2.2023 | Woningbouw locatie De Scheg-Oost' en J.C, van Hattumweg 3 | Landelijk gebied, grondbewerken permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'De Scheg Oost' (NL.IMRO.0362.21C-VG01) is op 1 juni 2022 onherroepelijk geworden. Het voorstel is daarom om de locatie te ontgrenzen van 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. Tevens het verzoek om de aangrenzende woonkavel J.C. van Hattumweg 3 te ontgrenzen. | Wijzigen | Het bestemmingsplan is onherroepelijk vastgesteld. Het gebied betreft een grootschalige woningbouwontwikkeling aansluitend aan de bestaande standsrand van Amstelveen. Wij ontgrenzen deze locatie van de kaartlagen zoals voorgesteld, waarbij wij de grenzen van het bestemmingsplan De Scheg Oost aanhouden. | Nee | Nee |
| 004.2.2023 | Bedrijventerrein Amstelveen Zuid | Landelijk gebied, glastuinbouwconcentratiegebied, grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'BTAZ' (NL.IMRO.0362.21B-VG02) is op 8 februari 2023 (uitspraak RvS) onherroepelijk geworden. De locatie kan worden ontgrensd van 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. | Wijzigen | Het betreft hier een onherroepelijk vastgesteld bestemmingsplan (met een stedelijke functie). Ter plaatse waar de N201 aansluit/grenst aan BTAZ wordt de weg hier ook uit het landelijk gebied gehaald, samen met het restperceel dat is ingeklemd tussen stedelijk weefsel. | Nee | Nee |
| 005.2.2023 | Uithoornlijn | Landelijk gebied, agrarische bedrijven, grondbewerking voor | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'Uithoornlijn' (NL.IMRO.0362.PP03-VG01) is op 12 juni 2019 onherroepelijk geworden. De locatie grenst aan BTAZ. De locatie kan worden ontgrensd van 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de | Deels wijzigen | Wij ontgrenzen de delen waarvoor het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld. Wat betreft het tussenstuk: de huidige werkingsgebieden belemmeren de uitvoering van bestemmingsplannen | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | permanente bollenteelt uitgesloten | | daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. Het werkingsgebied 'Glastuinbouw' sluit niet naadloos aan op de Uithoornlijn, er is een kleine overlap. Verzocht wordt dit te ontgrenzen. | | met een verkeersbestemming niet. Het gebied is MRA-LG met links glastuinbouwconcentratiegebied en rechts agrarische bedrijven. Dit blijft een aaneengesloten gebied. Het sluit niet al aan op het stedelijk gebied. | | |
| 006.2.2023 | Opstelterrein Amstelveen | Landelijk gebied, agrarische bedrijven, grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Aangrenzend aan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) (noordzijde) ligt het opstelterrein, deze grenst aan de westzijde van woningbouw-ontwikkeling De Scheg Oost. Het bestemmingsplan (NL.IMRO.0362.11K-VG01) is op 15 juni 2016 onherroepelijk geworden. Verzocht wordt deze locatie te ontgrenzen van de genoemde werkingsgebieden. Indien het tramtrace gezien wordt als infrastructuur in landelijk gebied, wordt voorgesteld om de delen die direct grenzen aan BTAZ en De Scheg Oost te ontgrenzen. | Deels wijzigen | Wij ontgrenzen de delen waarvoor het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld. Wat betreft het tussenstuk: de huidige werkingsgebieden belemmeren de uitvoering van bestemmingsplannen met een verkeersbestemming niet. Het gebied is MRA-LG met links glastuinbouwconcentratiegebied en rechts agrarische bedrijven. Dit blijft een aaneengesloten gebied. Het sluit niet al aan op het stedelijk gebied. | Nee | Nee |
| 007.2.2023 | Sint Maartensweg en Sint Maartensbrug | Landelijk gebied | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Schagen. Het voorstel is om de ontwikkellocatie in Sint Maartensbrug te ontgrenzen van het landelijk gebied. | Niet wijzigen | Wij passen het werkingsgebied LG aan nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld. | Nee | Nee |
| 008.2.2023 | Nieuwe Dijk 33, Medemblik | Glastuinbouwconcentratiegebied, | Ontgrenzen: glastuinbouwconcentra | Het betreft een voorstel van de gemeente Medemblik. Nieuwe Dijk 33 is een kavel van 1 hectare van een voormalig agrarisch bedrijf. Deze locatie is nu in beeld als locatie voor een | Wijzigen | Wij gaan mee in het voorstel om dit gebied te ontgrenzen van 'glastuinconcentratiegebied' en te begrenzen als 'agrarische bedrijven'. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | agrarische bedrijven | tiegebied. Begrenzen: agrarische bedrijven | innovatief bedrijf in de glastuinbouw (Green Simplicity). Wij zien een glastuinbouwinnovatiebedrijf als een agrarisch aanverwant bedrijf wat passend is in dit gebied. Het bedrijf moet over een kas beschikken, waardoor het niet past op een bedrijventerrein. Naast en tegenover dit perceel zijn glastuinbouwbedrijven gevestigd. De strijdigheid zit hem in het feit dat deze locatie is gelegen in ons glastuinbouwconcentratiegebied Het Grootslag. In de Omgevingsverordening heeft dat gebied ook het werkingsgebied 'glastuinbouwconcentratiegebied'. Binnen dit gebied zijn alleen glastuinbouwbedrijven toegestaan. Er zijn wel aanverwante functies toegestaan, maar dan ondergeschikt. Green Simplicity is echter een bedrijf dat zich bezig houdt met het ontwikkelen van nieuwe teeltsystemen, in dit geval met o.a gekleurde LED-verlichting. In de zin van de Omgevingsverordening is het ons inziens daarom een agrarisch aanverwant bedrijf, het verleent namelijk diensten aan andere agrarische bedrijven. Het perceel is niet (meer) te gebruiken voor grootschalige glastuinbouw, daarvoor is het perceel te klein. Het perceel is daarom doelmatig niet meer te gebruiken voor glastuinbouw en daarmee is het werkingsgebied "glastuinbouwconcentratiegebied" voor dit perceel niet functioneel en te beperkend. Een | | Wij kunnen ons vinden in de overwegingen. Er moet bij nieuwe ontwikkelingen rekening gehouden worden met de overige artikelen van toepassing op werkingsgebied landelijk gebied. | | |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | | | | wijziging naar werkingsgebied "Agrarische bedrijven" is daardoor logisch. | | | | |
| 009.2.2023 | Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 010.2.2023 | Wachterswoning, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument wachterswoning (complex Kruitmagazijn) gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De wachterswoning op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | | | | monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 011.2.2023 | Genieloods, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumente n | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument fundering van de genieloods (complex Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De genieloods op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 012.2.2023 | Grenssloot Kruitmagazijn, | CE - Provinciale | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenssloot (complex Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De grenssloot op de | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | Zeedijk 11, Assendelft | monumenten | | Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | | |
| 013.2.2023 | Grenspaal 04 Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenspaal 04 (complex Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Grenspaal 04 op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | | | provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 014.2.2023 | Grenspaal 05 Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenspaal 05 (complex Kruitmagazijn, gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Grenspaal 05 op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 015.2.2023 | Oosterhaven 22/hoek Kromhoutsteeg te Medemblik | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Bij de intekening van alle provinciale monumenten op de diverse kaarten en in het Kadaster is het provinciaal monument opslagplaats, gelegen op het adres Oosterhaven 22/hoek Kromhoutsteeg te Medemblik per abuis overgeslagen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument | Wijzigen | Het betreft hier het rechtzetten van een omissie uit het verleden. Het monument is namelijk al in 1982 aangewezen als provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkings-gebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consul-tatie PS** |
| | | | | opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | | | | |
| 016.2.2023 | Volgerweg/Jispersloot te Middenbeemster | CE - Provinciale monumenten | Beiden | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument duiker in de Volgerweg/Jispersloot te Middenbeemster zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De duiker is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 017.2.2023 | Depot Inundatie, Haarlemmerliede | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Het provinciaal monument inundatiewerken, gelegen nabij het adres Penningsveer 5 te Haarlemmerliede, is per abuis niet opgenomen in de Omgevingsverordening. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Voorheen was dit monument opgenomen in de kaart. Om een onverklaarbare reden is deze daaruit verwijderd. | Nee | Nee |
| 018.2.2023 | Depot Inundatie 2, Haarlemmerliede | CE - Provinciale | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Het provinciaal monument inundatiewerken, gelegen nabij het | Wijzigen | Voorheen was dit monument opgenomen in de kaart. Om een | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wijzigings-nummer | Locatie | Werkings-gebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| | | monumenten | | adres Penningsveer 5 te Haarlemmerliede is per abuis niet opgenomen in de Omgevingsverordening. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | | onverklaarbare reden is deze daaruit verwijderd. | | |

## Onderdeel B: Bijlagen

### Leeswijzer tabel wijziging bijlagen

- De naam van de bijlage en de huidige tekst van de bijlage;
- Het wijzigingsvoorstel;
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om de bijlage wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten.

**Voorstel 1:**

| **Bijlage** | Bijlage 10, Gegevens en bescheiden<br>Onderdeel D8 |
|---|---|
| Huidige tekst | D8: Sanering historische voorvallen van verontreiniging<br>Voor zover het gaat om het geven van informatie als bedoeld in artikel 4.116 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:<br>(gereserveerd) |
| Voorgestelde wijziging | *Vervalt* |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Onderdeel D7 dekt reeds wat onder D8 op ‘gereserveerd’ staat. |
| Consultatie PS | Nee |

**Voorstel 2:**

| **Bijlage** | Bijlage 11, Regels Gedeputeerde Staten<br>Artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie |
|---|---|
| Huidige tekst | a. Onverminderd artikel 6.3 kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeente, of ambtshalve, gehoord de commissie, stimuleringsgebieden zonne-energie aanwijzen waar kan worden afgeweken van het gestelde in artikel 6.2.<br>b. Het verzoek kan door Gedeputeerde Staten worden voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).<br>c. Bij de beoordeling van het verzoek kunnen Gedeputeerde Staten onder meer betrekken: |

| | |
|---|---|
| | 1. het Noord-Hollands Perspectief op de Regionale Energiestrategieën (PS, 3 februari 2020);<br>2. de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (GS, 10 april 2018);<br>3. de Kwaliteitsimpuls Zonneparken (2019);<br>4. de in het aan te wijzen gebied geldende provinciale beschermingsregimes;<br>5. de in het aan te wijzen gebied aanwezige ruimtelijk relevante belangen;<br>6. eventueel ARO advies.<br>d. De aanwijzing voor een stimuleringsgebied vervalt indien binnen drie jaar na aanwijzing van het stimuleringsgebied nog geen omgevingsplan is vastgesteld voor de realisatie van een opstelling voor zonne-energie. |
| Voorgestelde tekst | a. Onverminderd artikel 6.3 kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeente, of ambtshalve, stimuleringsgebieden zonne-energie aanwijzen waar kan worden afgeweken van het gestelde in artikel 6.2.<br>b. Het verzoek kan door Gedeputeerde Staten worden voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).<br>c. Bij de beoordeling van het verzoek kunnen Gedeputeerde Staten onder meer betrekken:<br>1. het Noord-Hollands Perspectief op de Regionale Energiestrategieën (PS, 3 februari 2020);<br>2. de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (GS, 10 april 2018);<br>3. de Kwaliteitsimpuls Zonneparken (2019);<br>4. de in het aan te wijzen gebied geldende provinciale beschermingsregimes;<br>5. de in het aan te wijzen gebied aanwezige ruimtelijk relevante belangen;<br>6. eventueel ARO advies.<br>d. De aanwijzing voor een stimuleringsgebied vervalt indien binnen drie jaar na aanwijzing van het stimuleringsgebied nog geen omgevingsplan is vastgesteld voor de realisatie van een opstelling voor zonne-energie. |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Deze wijziging is per 1 januari 2023 reeds doorgevoerd in de OV NH2020 en wordt met dit besluit ook doorgevoerd in de OV NH2022. De wijziging betreft een procedurele wijziging die de uitvoering van de RES'en ten goede komt, omdat het circa 2 maanden scheelt in de procedure voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied. |
| Consultatie PS | Nee |

**Voorstel 3:**

| | |
|---|---|
| **Bijlage** | Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen<br>Bijlage 7 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap provincie Noord-Holland<br>Bijlage 8 Kernkwaliteiten erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (UNESCO) |
| Huidige tekst | Zie de bijlagen |
| Voorgestelde wijziging | De beschrijvingen van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de beschrijvingen van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en de beschrijvingen van de UNESCO kernkwaliteiten worden opgenomen als platte tekst in de betreffende bijlagen in de OV NH2022. Deze blijven tevens beschikbaar als PDF in de volgende viewer: https://geoapps.noord-holland.nl/app/nnn_bpl |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Het betreft een technische wijziging die noodzakelijk is i.v.m. het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). |
| Consultatie PS | Nee |

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
M.E.A.A.M. Ooms
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235144823
marissa.ooms@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

14 JUNI 2023

**Kenmerk**
2032095/2032486/

**Uw kenmerk**

**Betreft: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II (ontwerp)**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) ronde 2023-II (ontwerp).

## Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (OV NH2020) en de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevatten zogeheten werkingsgebieden.[1] Werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden.[2] Met het in werking treden van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (OV NH2020) is intensief naar meerdere werkingsgebieden gekeken alvorens deze zijn vastgesteld. De uitgangspunten van de werkingsgebieden staan niet ter discussie en daarmee de werkingsgebieden zelf ook niet. Door specifieke ontwikkelingen kan een werkingsgebied echter wel aan verandering onderhevig zijn.

De bevoegdheid om deze werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben uw Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.7 OV NH2020 en artikel 13.3 OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH (artikel 13.8 OV NH2020 en artikel 13.4 OV NH2022).

Wij wijzigen de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. Hierover zijn uw Staten in meerdere brieven geïnformeerd.[3] De

[1] De OV NH2020 is de nu geldende versie van de Omgevingsverordening. De OV NH2022 treedt in werking tegelijkertijd met de Omgevingswet, namelijk op 1 januari 2024. Op dat moment komt de OV NH2020 te vervallen.

[2] Denk aan Natuurnetwerk Nederland (NNN), Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), Landelijk gebied (LG), Industrieterreinen van regionaal belang en industrieterreinen van provinciaal belang, glastuinbouwconcentratiegebied, UNESCO werelderfgoed, etc.

[3] Zie o.a. de brieven met kenmerken 1746799/1746804, 1775263/1775315 en 1775263/1855384.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

werkingsgebieden en de bijlagen worden elk half jaar gewijzigd, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 juli en 1 januari.

**Wat voor u ligt**

Wij maken nu gebruik van de bevoegdheid om de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen bij de OV NH daar waar nodig te wijzigen. In bijlage 1 treft u een overzicht aan van gevraagde wijzigingen die wij eind juni ter inzage leggen.

*Wijziging werkingsgebieden*

Voor de werkingsgebieden betreft het de volgende soorten wijzigingen:

- Wijzigingsvoorstellen die door gemeenten of inwoners zijn ingediend;
- Verbeteringen van kennelijke onjuistheden in de kaart.

Het gaat om in totaal 18 wijzigingen in de volgende werkingsgebieden:

- Bijzonder Provinciaal Landschap
- Landelijk Gebied
- MRA Landelijk Gebied
- Glastuinbouwconcentratiegebied
- Grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten
- Agrarische bedrijven
- Cultureel erfgoed - Provinciale monumenten

De voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen in de tabel in bijlage 1 (onderdeel A) en de bijbehorende viewers. Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken zijn twee viewers beschikbaar.

1) Een viewer die inzicht geeft in de gewijzigde begrenzing van het werkingsgebied per wijzigingsnummer: https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=d695b568a939481fbcc87f7dd9b7af4e
2) Een viewer die een totaaloverzicht biedt van de gewijzigde begrenzingen per werkingsgebied naar aanleiding van dit besluit: https://noord-holland.tercera-go.nl/MapViewer/Default.aspx?id=NLIMRO9927WBOVNH2E2023-ON01

*Wijziging bijlagen*

Naast wijzigingen in de werkingsgebieden bevat deze ronde ook wijzigingen in de inhoud van de bijlagen van de OV NH. Deze zijn opgenomen in de tabel in bijlage 1, onderdeel B.

Het gaat in dit geval om 2 inhoudelijke wijzigingen in de volgende bijlagen:

- Bijlage 10 Gegevens en bescheiden

- Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten

Het gaat daarnaast om 1 technische aanpassing die leidt tot wijziging van de volgende bijlagen:

- Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen
- Bijlage 7 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap provincie Noord-Holland
- Bijlage 8 Kernkwaliteiten erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (UNESCO)

**Geen consultatie Statencommissie**

Met uw Staten hebben wij ten tijde van de vaststelling van de OV NH2020 afgesproken dat wijzigingen die binnen de categorieën "klein maar ingrijpend" of "groots en meeslepend" vallen ter consultatie aan uw Staten (lees: de betreffende Statencommissie) worden voorgelegd. Dit geldt ook voor wijzigingen die voortkomen uit moties en toezeggingen. Wij zijn van mening dat geen van de voorgestelde wijzigingen binnen deze categorieën vallen. Het betreft namelijk technische correcties, verbeteringen van kennelijke onjuistheden, kleine (niet-ingrijpende) wijzigingen, procedurele wijzigingen en wijzigingen die betrekking hebben op een locatie waarvoor een gemeentelijke bestemmingsplanprocedure is doorlopen. Derhalve worden de wijzigingen niet ter consultatie aan uw Staten voorgelegd. Uiteraard informeren wij u opnieuw zodra wij de wijzigingen en de nota van beantwoording definitief vaststellen.

**Geen wijziging werkingsgebied Industrieterrein van Provinciaal Belang Westpoort Amsterdam**

Wij waren in de cyclus 'wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2020 & OV NH2022 ronde 2022-II' van plan om het werkingsgebied van het Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB) Westpoort bij Ruigoord te wijzigen.[4] Deze wijziging is uiteindelijk niet doorgevoerd. In ronde 2023-II zouden wij opnieuw overwegen of wij de wijziging zouden doorvoeren. Hierbij informeren wij u dat wij besluiten de wijziging ook in deze ronde niet door te voeren.

De voorgenomen wijziging kwam voort uit een zienswijze van de Port of Amsterdam, waarin werd gesteld dat de gronden nodig zijn om de doelen van het IPB te verwezenlijken. Bij de vaststelling van de OV NH2020 hebben Provinciale Staten aangegeven gehoor te willen geven aan deze vraag van de Port of Amsterdam.

De wijziging van het werkingsgebied betreft het zuidoostelijk deel van het Ruigoord terrein, een gebied waar Ruigoord evenementen

---

[4] Zie hiervoor de brieven van GS aan PS met kenmerken 1855408/1855447, 1855408/1918004 1855408/1950054

organiseert die onderdeel zijn van hun bedrijfsvoering.[5] Ambtelijk hebben wij in juni 2022 Stichting Ruigoord en andere belanghebbenden geïnformeerd over deze voorgenomen wijziging. Dit heeft ertoe geleid dat Stichting Ruigoord een zienswijze heeft ingediend en ingesproken heeft tijdens de vergadering van de Commissie RWK op 28 november 2022. Uw Staten hebben ons destijds gevraagd om het voorgenomen besluit nu niet mee te nemen, maar Stichting Ruigoord de gelegenheid te geven om met de gemeente Amsterdam en de Port of Amsterdam te komen tot een gezamenlijke visie op de activiteiten van Ruigoord in het gebied. Wij hebben hier gehoor aan gegeven en hebben de gemeente Amsterdam gevraagd om voor 1 april 2023 deze gezamenlijke visie op Ruigoord te ontwikkelen, zodat deze meegenomen kan worden in een afweging in hoeverre het zuidoostelijk deel van het terrein wordt opgenomen als werkingsgebied van het IPB Westpoort.

Gemeente Amsterdam heeft deze regievraag opgepakt en is met Stichting Ruigoord en Port of Amsterdam tot een gezamenlijke visie Ruigoord gekomen. Bij de opstelling hiervan heeft ze ook het bedrijf EVOS[6] betrokken, omdat de veiligheidscontour invloed heeft op de activiteiten van Ruigoord. Deze gezamenlijke visie Ruigoord is eind maart door het College van B&W van de gemeente Amsterdam vastgesteld en is op 1 juni 2023 besproken in de Raadscommissie Financiën, Kunst en Diversiteit (FKD). De gezamenlijke visie is na deze bespreking ongewijzigd, wat maakt dat de Port of Amsterdam haar oorspronkelijke zienswijze aan de provincie Noord-Holland in zal trekken. Gedeputeerden Olthof en Kocken zijn bestuurlijk op de hoogte gebracht van deze gezamenlijke visie Ruigoord en hebben een positieve grondhouding overgebracht. Provinciale belangen die zij namens Gedeputeerde Staten hebben ingebracht:

- de visie en de activiteiten van Ruigoord mogen geen belemmering vormen voor huidige en toekomstige activiteiten op het IPB Westpoort;
- de belangen voor het havengebied Westpoort zijn ook bekrachtigd in de visie op de Zeehavens;
- de gemeente Amsterdam betrekt de risico's ten aanzien van externe veiligheid bij het beoordelen en afgeven van vergunningen voor activiteiten van Stichting Ruigoord.

Wij gaan nu uit van de door het College van de gemeente Amsterdam vastgestelde gezamenlijke visie Ruigoord en zien geen reden om het werkingsgebied IPB Westpoort uit te breiden naar het zuidoostelijk deel van het terrein van Ruigoord. Wij zijn van mening dat de gezamenlijke visie de belangen van het bestaande IPB voldoende behartigt en dat het

---

[5] Ruigoord is in 1973 deels gekraakt en sinds 1999 gelegaliseerd, in het bestemmingsplan Afrikahaven van de gemeente Amsterdam. De grond en de gebouwen binnen de enclave zijn eigendom van de gemeente Amsterdam, thans onder beheer van Port of Amsterdam als hoofderfpachter, en worden gehuurd door stichting Ruigoord die op haar beurt de panden verhuurt aan kunstenaars en andere gebruikers. De terreinen in en om Ruigoord worden regelmatig gebruikt voor evenementen van stichting Landjuweel, de culturele stichting van Ruigoord, en andere Amsterdamse evenementenorganisaties. Ruigoord is gelegen in de nabijheid van (zware) industrie. Dit gaat gepaard met een aantal milieurisico's op het gebied van geluid en externe veiligheid. De omgeving rondom Ruigoord verandert, zo verwacht de Port of Amsterdam dat er steeds meer bedrijven zich gaan vestigen met veiligheidscontouren en bestaande bedrijven hun activiteiten aanpassen op energietransitie. De gemeente Amsterdam is bevoegd gezag voor de activiteiten die Stichting Ruigoord op het terrein organiseert. De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor het bedrijf EVOS, dat in de nabijheid gevestigd is.

[6] EVOS is een tankopslagbedrijf, waar opslag plaatsvindt van olieproducten, chemicaliën en hernieuwbare brandstoffen

wordt gedragen door de Port of Amsterdam. De Port of Amsterdam geeft hiermee aan dat de gronden niet nodig zijn om de doelstellingen van het IPB te realiseren. Mocht de situatie zodanig veranderen dat onze provinciale belangen toch in het gedrang komen, behouden wij ons het recht voor om dit standpunt te heroverwegen en het werkingsgebied alsnog te wijzigen.

**Tot slot**

Wij leggen het Ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II (bijlage 1) met de bijbehorende viewers van 22 juni t/m 2 augustus ter inzage. Eenieder kan in deze periode op het ontwerp reageren. De ontvangen reacties worden verwerkt en, waar van toepassing, meegenomen in het definitieve besluit. Vervolgens wordt het voorstel met de bijbehorende nota van beantwoording door ons definitief vastgesteld. Dit is voorzien voor oktober 2023, waarna de wijzigingen naar verwachting per 1 januari 2024 in werking kunnen treden. De wijzigingen worden verwerkt in de OV NH2022. Deze treedt op 1 januari 2024 in werking, tegelijk met de Omgevingswet. De nu geldende versie van de Omgevingsverordening - de NH2020 - komt per 1 januari 2024 te vervallen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

1. Ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II

| | |
|---|---|
| *Aan:* | Provinciale en gedeputeerde staten van Flevoland, Gelderland, Noord-Brabant, Utrecht, Zeeland en Zuid-Holland |
| *In afschrift aan*: | Secretariaat CDNI: secretariat@cdni-iwt.org |
| | Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de heer H. de Jonge, Postbus 20011, 2500 EA Den Haag |
| | Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de heer M. Harbers, Postbus 20901, 2500 EX Den Haag |
| *Afzender:* | [redacted] |
| *Mail:* | [redacted] |
| *Kenmerk:* | aanbiedingsbrief20230307/ontgassen |
| *Datum:* | 7 maart 2023 |
| *Betreft:* | Ontgassen en de Omgevingswet |

Geachte staten, geacht college

**Strekking van dit schrijven**
Met dit schrijven wijs ik u op een niet te veronachtzamen probleem in uw omgevingsverordening in verband met de provinciale ontgasverboden.

Voorafgaand maak ik eerst wat opmerkingen van algemene aard over de omgang door de autoriteiten in dit land met gezondheids- en milieuschadelijke restladingdampen van binnenschepen.

Aan het eind van dit schrijven maak ik ook wat aanvullende opmerkingen over de Omgevingswet en de gevolgen daarvan voor uw omgevingsregulering.

Deze opmerkingen worden gemaakt op persoonlijke titel op basis van mijn expertise.

**Achtergronden van de ontwikkelingen met het ontgassen**
U heeft enige jaren geleden het ontgassen van bepaalde gezondheidsschadelijke restladingdampen vanaf binnenschepen op basis van de Wet milieubeheer op uw grondgebied verboden. Tot dat moment was iedere gezondheids- of milieuschadelijke lozing vanaf een binnenschip in de atmosfeer in ons land onbeperkt toegestaan (met een in formele, maar niet feitelijke, zin uitzondering voor het ontgassen van benzinedampen: zie hieronder). Dat gold ook voor het lozen van kankerverwekkende, hormoonverstorende, voor vrucht of vrucht(baarheid) schadelijke dampen (mutageen en teratogeen), daaronder begrepen pfas-houdende, afbreekbaar of niet. Met uw ontgasverboden is het lozen van dampen van het kankerverwekkende en mutagene benzeen, en van bepaalde benzeenhoudende koolwaterstoffen met vergelijkbare nare gezondheidseigenschappen, aan banden gelegd. Dat is in ieder geval een begin. Veel meer restladingdampen en -gassen komen vanwege vergelijkbare gezondheids- en milieuschadelijke eigenschappen, voor zo'n verbod in aanmerking.

Uw verordeningen vormden het antwoord op het decennialang stilzitten door het Rijk met betrekking tot het gezondheidsschadelijke ontgassen. Reeds een halve eeuw terug had het kabinet aan de Kamer beloofd het probleem van dit ontgassen terug te zullen dringen. Van enige serieuze activiteit is het daarna van rijkswege niet gekomen. Integendeel. Teneinde een serieuze omgang met de gezondheids-

en milieuproblemen te ontlopen, is ons land in de afgelopen decennia ook clandestiene wegen gaan bewandelen.

Zo is een Europese regeling ter beperking van de gezondheids- en milieuschade van het ontgassen van benzinedampen geïmplementeerd in een daarvoor niet geschikte veiligheidswet. Deze regeling is daardoor nooit handhaafbaar geweest. Dat was in ieder geval voor het ministerie lange tijd geen probleem. Binnen het ministerie was besloten het ontgasverbod van benzine niet te handhaven. De officiële documentatie geeft geen enkele indicatie dat dit daarna ooit anders is geworden. Voornoemd handelen door het Rijk is in strijd met het Europese recht.

Door uw ontgasverboden is de internationale besluitvorming in een stroomversnelling geraakt. De ontgasverboden hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van een wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI).

De wijziging van CDNI is helaas nog niet in werking. Inwerkingtreding wacht op ratificatie door Frankrijk en Zwitserland. Zeker Zwitserland heeft wellicht een niet zo'n groot belang bij haast, vanwege de ligging van haar enig relevante binnenhaven, Bazel, dicht bij de Duitse grens. In het Zwitsers deel is het ontgassen vanwege de hoge bevolkingsconcentratie ter plaatse, om redenen van veiligheid (explosies, branden), vermoedelijk niet toegestaan. Daarom zal het gezondheidsschadelijke ontgassen vooral bij de buren plaatsvinden.

Ik vermoed dat een vergelijkbare situatie aan de orde is op het Belgische deel van de Schelde. Op dat deel is ontgassen behoudens ontheffing van de autoriteiten niet toegestaan. Daarom zouden, naar verluidt, schippers ons land aandoen om hun schadelijke restladingdampen kwijt te raken.

Zoals bekend, is het Kabinet niet bereid over te gaan tot een landelijk ontgasverbod vooruitlopend op de inwerkingtreding van de wijziging van CDNI. Daarvoor zijn door het kabinet steeds weer andere argumenten van volkenrechtelijke aard aangevoerd. Zowel de rechter als volkenrechtelijke deskundigen van de Erasmusuniversiteit hebben deze, net als de provincies Utrecht en Zuid-Holland in de toelichting op hun ontgasverboden, steeds als niet-steekhoudend aangemerkt.

Dat de kennis van de internationale en Europese regels binnen het departement en dus de informatieverschaffing daarover door de minister te wensen overlaat verbaast mij niet. In mijn tijd bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat werden de vuistdikke boekwerken van regelgeving die gaan over gevaarlijke stoffen en vooral betrekking hebben op de risico's verbonden aan de globalisering (pandemieën, industriële rampen en dergelijke), niet of nauwelijks gelezen, laat staan begrepen.

Uit het recente onderzoek van de Erasmusuniversiteit over de volkenrechtelijke stellingen van het kabinet[1], is aangegeven dat het decennialange rijksverzuim vermoedelijk in strijd is met de mensenrechten.[2] Geloosd worden stoffen waarvan voornoemde gezondheidsschadelijkheid wetenschappelijk en Europeesrechtelijk al jaren geleden is vastgesteld. Een Urgenda-achtige uitspraak komt daarmee met betrekking tot de decennialange inactiviteit van het Rijk met het ontgassen in beeld: onrechtmatig, verwijtbaar en schadelijk handelen door het Rijk jegens bijvoorbeeld de gezondheid van omwonenden en hun kinderen.

Met de door haar aangevoerde argumenten van juridische aard blijft de politieke agenda van het kabinet onder de oppervlakte. Deze keus kan geen verband houden met de wens zo min mogelijk af te wijken van het internationaal rivierenrecht. Afwijken doen onze Oosterburen al jaren en dat heeft het kabinet, blijkens het ontbreken van enige diplomatieke of politieke activiteit ter zake, nooit een probleem gevonden.

---

[1] Floating Degassing in the Netherlands from an International Law Perspective.
[2] Meer precies: Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden.

De onwil van het Rijk serieus om te gaan met het gezondheids- en milieuschadelijk ontgassen lijkt dan ook vooral te maken te hebben met de wens het Nederlands bedrijfsleven niet extra te belasten. Dat motief is op zich begrijpelijk. De aanpak van de gezondheids- en milieuproblemen van het ontgassen is namelijk niet eenvoudig, want kostbaar en tijdrovend. Een serieuze omgang noodzaakt tot een aanpak en regulering vergelijkbaar met die voor afval.

Serieuze politieke besluitvorming in dit land vereist echter dat niet alleen rekening wordt gehouden met de belangen van het betrokken bedrijfsleven. De wetgever moet *alle* in het geding zijnde belangen, dus ook die van gezondheid, milieu en andere (drinkwatervoorziening, landbouw en andere ondernemersbelangen), in haar afwegingen betrekken. Van een dergelijke integrale afweging is landelijk nooit sprake geweest.

Zo zijn de problemen van het gezondheidsschadelijk ontgassen nooit getoetst aan het rijksbeleid voor de gezondheidsrisico's van chemicaliën. Op grond daarvan wordt uitgegaan van een beschermingsniveau vanwege blootstelling aan gezondheidsschadelijke chemicaliën van $10^{-6}$ oftewel een kans op overlijden van één op de miljoen.[3]

De geëmitteerde dampen waarop de discussies zich richten zijn in Europeesrechtelijke zin meestal "*zeer zorgwekkend*". De risico's van deze stoffen moeten Europeesrechtelijk worden beheerst en, mits realistisch en haalbaar, op termijn worden vervangen door alternatieven.[4] Krachtens rijksbeleid moeten de emissies in de lucht van zeer zorgwekkende stoffen zoveel als mogelijk worden voorkomen dan wel tot een minimum worden beperkt.[5] Van enige (pogingen tot) beheersing van de risico's van het ontgassen van zeer zorgwekkende restladingdampen, dan wel van (pogingen tot) het voorkomen of minimaliseren van deze lozingen, is van rijkswege tot op heden geen sprake geweest.

Op de complexiteit van het onderwerp is de vanuit het Rijk georganiseerde procesvoering en -architectuur niet toegesneden. Vooral de vervoersdiensten van het ministerie, een aantal provincies en het bedrijfsleven zijn betrokken.[6] Andere betrokken diensten van het ministerie, zoals die actief op het terrein van afval, chemische stoffen en lucht, alsmede andere relevante partijen, zoals de ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (veiligheid en gezondheid van bemanning), van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, van Landbouw en Visserij, en van Natuur en Stikstof, alsmede oevergemeenten, gemeentelijke gezondheidsdiensten, vakbonden, drinkwaterbedrijven, en omwonendenorganisaties lijken geen of nauwelijks inbreng te hebben (gehad). Deze omgang met maatschappelijke problemen vanuit het ministerie past in een lange traditie. In mijn tijd bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat werd op het terrein van het vervoer structureel maar met één partij gesproken: het betrokken bedrijfsleven. Overige partijen in dit land, inclusief collega-departementen, werden zoveel mogelijk buiten de besluitvorming gehouden.

Overigens is ook een andere belangrijke speler, de Commissie van de Europese Unie, in de internationale en landelijke besluitvorming, voor zover mij bekend, niet betrokken. Het ontbreken van betrokkenheid van de Commissie lijkt een garantie voor nieuwe mislukkingen en vertragingen.

**Ontgassen en omgevingsverordening**

De Omgevingswet is volgens het Kabinet een van de grootste wetgevingsoperaties sinds de Grondwet van Thorbecke.[7] De gebruikers van die wet zullen vooropstaan. Bij het woordje "gebruikers" is primair gedacht aan (de problemen voor) de zogenaamde initiatiefnemers, zoals "burgers die een dakkapel willen bouwen".[8] De Omgevingswet moet in aanvulling op de problemen voor dakkapellenbouwers, voorzien in "bovenlokale gevolgen van de economische activiteiten *nog niet op alle* fronten onder controle".[9] In plaats van "een werende benadering van activiteiten" voor onder meer

[3] Zie bijvoorbeeld Kamerstukken 2018/2019, 32861, nr. 52, vraag 19. Het beleid is neergelegd in de Nota " Nuchter omgaan met risico's".
[4] Artikel 55 Verordening nr. 1907/2006 oftewel REACH.
[5] Zie bijvoorbeeld Kamerstukken II 2021/22, 22343, nr. 330. Zie ook artikel 2.4 lid 2 Activiteitenbesluit milieubeheer.
[6] Kamerstukken II 2022/2023, 31409, nr. 394.
[7] Kamerstukken II 2014–2015, 33962, nr. 85, p. 57.
[8] Kamerstukken II 2013–2014, 33962, nr. 3, p. 31.
[9] Kamerstukken II 2013-2014, 33962, nr. 3, p. 12.

die bovenlokale gevolgen, moet worden gekomen tot “continue zorg voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving”. Met de Omgevingswet is het dus blijkbaar niet langer de bedoeling de lozing van ernstig gezondheids- en milieuschadelijke stoffen in het milieu te weren. De toekomstige omgang met ernstige gezondheids- en milieugevaren lijkt daarmee te gaan aansluiten op die van het Rijk met het ontgassen. Deze toekomstige omgang met gezondheids- en milieubelangen wordt door het Rijk deftig en diepzinnig aangeduid als een paradigmawisseling.[10]

Zoals u weet zullen uw omgevingsregels op basis van de Omgevingswet worden ondergebracht in uw omgevingsverordening. Voor zover mij bekend, heeft u inmiddels allen zo’n omgevingsverordening vastgesteld. In uw omgevingsverordeningen zijn ook uw ontgasverboden opgenomen. Door u wordt gewacht op inwerkingtreding van de Omgevingswet, op dit moment voorzien op 1 januari 2024.

Uw omgevingsverordening in verband met het ontgassen bevat echter een juridisch probleem. De Omgevingswet staat namelijk helemaal niet toe dat milieu- en gezondheidsproblemen van verkeer en vervoer gereguleerd worden. Ik verwijs hiervoor naar de volgende al dan niet door mij geparafraseerde passages uit de Memorie van Toelichting op de Omgevingswet.

*“Deze regels (bedoeld worden de regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals van restladingdampen) (..) zijn niet gericht op plaatsgebonden activiteiten en lenen zich dus niet voor opname in de Omgevingswet.”*[11] *“Het is wenselijk om verkeersgedrag te reguleren via verkeerswetgeving, ook als het motief voor de regels de bescherming van de fysieke leefomgeving is.”.*[12] *“Voertuigen (..) worden niet tot de fysieke leefomgeving gerekend. Daarvoor geven andere wetten regels.”*[13] *“De overige zorg ten aanzien van die infrastructuur zelf en het gebruik ervan blijft geregeld in de Wet luchtvaart en de wegen- en verkeerswetgeving.”*[14] *Regels kunnen alleen worden gesteld voor “het plaatsen van voertuigen” (en daarmee ongetwijfeld ook het afmeren van vaartuigen), mits de omgang daarmee gevolgen kan hebben voor de fysieke leefomgeving*.[15]

De Omgevingswet biedt u, anders dan op dit moment de Wet milieubeheer, dus niet langer de mogelijkheid het ontgassen te verbieden. De ontgasverboden, zoals opgenomen in uw omgevingsverordening, zullen dus berusten op een ondeugdelijke rechtsgrondslag: de Omgevingswet. Daarmee zullen uw ontgasverboden niet meer handhaafbaar zijn. Provinciale handhavingsbesluiten zullen voor gerechtelijke vernietiging in aanmerking komen.

U bent, kortom, genoodzaakt te zoeken naar een andere rechtsgrondslag voor de provinciale ontgasverboden. U heeft hiervoor weinig tijd.

[10] Kamerstukken II 2013–2014, 33 962, nr. 3, p. 18.
[11] Kamerstukken II 2013/2014, 33962, nr. 3, hoofdstuk 7, paragraaf 7.5, onder het kopje Wet vervoer gevaarlijke stoffen.
[12] Kamerstukken II 2013/2014, 33962, nr. 3, hoofdstuk 1, paragraaf 1.5.
[13] Kamerstukken II 2013/2014, 33962, nr. 3, hoofdstuk 4.1, paragraaf 4.1.3.
[14] Kamerstukken II 2013/2014, 33962, nr. 3, artikelsgewijs, hoofdstuk 2, afdeling 2.4, artikel 2.19, derde lid, onder a.
[15] Kamerstukken II 2013/2014, 33962, nr. 3, hoofdstuk 4, paragraaf 4.1.3.

**Verdere opmerkingen over de provinciale regulering op basis van de Omgevingswet**
Vergelijkbare problemen doen zich voor in andere relevante provinciale omgevingsregels ter beteugeling van gezondheids- en milieurisico's van verkeer en vervoer. Te denken valt aan de regels voor een ander maatschappelijk relevant onderwerp van provinciale regulering op basis van de Omgevingswet: die voor grondwaterbeschermingsgebieden. Deze regels hebben een veilige drinkwatervoorziening in uw provincie ten doel. Zoals u weet is drinkwater een elementaire levensbehoefte. Op u rust de wettelijke plicht zorg te dragen voor een duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening. Bij de uitvoering van uw bevoegdheid, zoals het stellen van regels, geldt de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening voor u als een dwingende reden van groot openbaar belang.[16]

Via de Omgevingswet kunt u voornoemde alleen partieel waarmaken. Ook op dit punt zult eveneens gehouden zijn tot aanpassing van uw omgevingsverordeningen.

Overigens ligt bij een structureel niet serieuze provinciale omgang met de belangen van de drinkwatervoorziening, die ik bij een aantal provincies tot mijn spijt heb geconstateerd, eveneens schending van de mensenrechten op de loer.

Dat de strekking van de Omgevingswet (wat kunnen wij met die wet regelen en wat niet?), die dus zal leiden tot desintegratie van uw omgevingsregulering, in dit land nog steeds niet alom bekend is, is zorgwekkend. Daaruit valt af te leiden dat vanuit het Rijk niet of slecht over de (on)mogelijkheden van de Omgevingswet wordt geïnformeerd. Ook valt te concluderen dat relevante wetgevingsteksten binnen het openbaar bestuur van dit land blijkbaar niet of nauwelijks worden gelezen, ook niet binnen uw provincies.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Expert omgevingsrecht

[16] Drinkwaterwet.

Kon document Brief ontgassen en de Omgevingswet_Geredigeerd.pdf niet opnemen in de bundel

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12024 |
| **Extern Zaak ID** | 1966223 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 10.z.1 |
| **Titel** | Omgevingsverordening: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2020 & OV NH2022 ronde 2023-I (ontwerp) (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/OMB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening Noord-Holland in ontwerp vast. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland en het Landelijk Gebied. De voorgenomen wijzigingen worden ter inzage gelegd waarna GS een definitief besluit nemen.

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

Leeswijzer tabel:

- Het nummer van het verzoek waarmee de locatie in de viewer ook terug te vinden is;
- De locatie en het werkingsgebied waar het om gaat;
- Het verzoek (ontgrenzen, begrenzen of beiden) en de toelichting bij het verzoek;
- Of er sprake is van een wijziging in de beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of de beschrijving van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL);
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

Onderaan dit overzicht is een tabel opgenomen met daarin per NNN wijzigingsvoorstel het aantal hectaren te ontgrenzen/begrenzen.

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 001.1.2023 | Uithoorn | Glastuinbouwconcentratiegebied en agrarische bedrijven | Ontgrenzen: glastuinbouwconcentratiegebied. Begrenzen: agrarische bedrijven | Gemeente Uithoorn verzoekt de begrenzing van het 'glastuinbouwconcentratiegebied' overeenkomstig de vastgestelde gebiedsvisie De Ruilverkaveling te wijzigen. Het gaat daarbij om het gebied dat als "transformatiegebied" is opgenomen in de Gebiedsvisie. | Wijzigen | Er is sprake van een gebied met verouderd glas, dat niet langer toekomstbestendig is voor wat betreft de ontwikkeling van (glas)tuinbouw. Voor het gebied is, zoals opgenomen in de uitvoeringsagenda Ruimtelijke Visie Greenport, een gebiedsvisie opgesteld. Het advies is mee te werken aan het verzoek van de gemeente door de aanduiding glastuinbouwconcentratie gebied te laten vervallen. De overige regimes blijven in stand. | Nee | Nee |
| 002.1.2023 | Broekermeerdijk, Watergang | Landelijk gebied | Ontgrenzen | DLZ beheer vraagt om een ontgrenzing van een projectlocatie gelegen in het landelijk gebied. De projectlocatie heeft op basis van het vigerende bestemmingsplan "Bestemmingsplan Buitengebied Waterland 2013" de bestemming 'Bedrijf'. Verder is de projectlocatie gelegen in een lint waar overwegend de bestemming 'Wonen' aanwezig is. De verzoeker stelt dat de projectlocatie onderdeel uitmaakt van het bestaand stedelijk gebied (ABRvS 28 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724). Onder de voor de OV NH2020 en de OV NH2022 was de | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen we dat we in dit geval de begrenzing correct is toegepast. Lintbebouwing langs wegen is altijd landelijk gebied. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| | | | | ontwikkeling van twee woningen derhalve toegestaan (artikel 5a, ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied). De OV NH2020 en NH2022 kwalificeren de projectlocatie derhalve onterecht als landelijk gebied. | | | | |
| 003.1.2023 | Zandzoom, Heiloo | Landelijk gebied | Ontgrenzen | Gemeente Heiloo verzoekt het wijzigen van het werkingsgebied Landelijk Gebied. Het betreffend plangebied is gelegen aan de Oostkant van gemeente Heiloo en is als het ware ingeklemd door de Oosterzijweg/Lagelaan/Golfbaan. Het gebied heeft in de loop der jaren een actieve agrarische functie verloren en is toebedeeld als woon(-werk)gebied aan de nieuwe plangrenzen bestemmingsplan Zandzoom Heiloo. In het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Zandzoom Heiloo (eerder door uitspraak van Raad van State vernietigd in 2021) bevat voor dit gebied aan de oostkant in Heiloo een woonprogramma. | Wijzigen | De provincie heeft in 2019 al positief gereageerd op woningbouw op deze locatie en de uitbreiding van de kern Heiloo. Er is ook regionaal afgestemd en het plan is opgenomen in de woningbouwafspraken. | Nee | Nee |
| 004.1.2023 | Zwaluwenweg, Aerdenhout | Landelijk gebied | Ontgrenzen | Een particulier verzoekt tot het ontgrenzen van een deel dat direct naast het hockeyterrein RoodWit te Aerdenhout ligt (30 lichtmasten) en achter de woningen aan de Zwaluwenweg te Aerdenhout. Dit verzoek tot ontgrenzing gaat om het realiseren van 1 karakteristieke woning, waarvoor reeds een natuurvergunning door de Omgevingsdienst NHN is afgegeven ter plaatse van het plangebied (op de rechthoek die geen deel uitmaakt van Natuur Netwerk Nederland). De aanvraag tot het gedeeltelijk wijzigen van het bestemmingsplan ligt bij de gemeente Bloemendaal. | Niet wijzigen | De lintbebouwing langs wegen en ruim opgezette villawijken aan de rand van een kern maken onderdeel uit van het landelijk gebied. Ze zijn veelal onlosmakelijk verbonden met het landschap. Vanuit de wens te kunnen sturen op bijvoorbeeld het openhouden van het landschap of juist het voorkomen van verdere verdichting ter plaatse, zijn deze bebouwingsvormen begrensd als landelijk gebied. Ook het Rijk heeft in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) lintbebouwing langs wegen uitgezonderd van de definitie ‘bestaand stedelijk gebied’. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 005.1.2023 | Zwaanshoek | Landelijk gebied MRA, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Intern verzoek tot het corrigeren van de begrenzing van de kaart landelijk gebied, die niet correct loopt ter hoogte van Zwaanshoek. | Wijzigen | Er ligt een onherroepelijk bestemmingsplan uit 2019. De begrenzing wordt aangepast in lijn met dit bestemmingsplan. | Nee | Nee |
| 006.1.2023 | Drs. J. van Disweg, Broek in Waterland | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Een particulier verzoekt om de percelen te ontgrenzen en de huidige kaartgrenzen te verschuiven ten noorden van de Drs. J. van Disweg. De gemeente heeft de locatie alsmede naastgelegen nieuwbouwlocaties in haar Omgevingsvisie 2030 (vastgesteld 2017) aangemerkt als kerngebied van Broek in Waterland en geen landelijk gebied. Daarnaast is door de realisatie van nieuwbouw op de naastgelegen percelen geen sprake meer van Bijzonder Provinciaal Landschap. Het naastgelegen nieuwbouwplan heeft de aanmerkingen ook niet op de percelen rusten. | Niet wijzigen | Het gebied is door de provincie aangewezen als BPL omdat het, ook al ligt het aan de zuidzijde van de Doctorandus J. Van Disweg en relatief klein is, ruimtelijk onlosmakelijk verbonden is met het open poldergebied. Hier geldt dus de kernkwaliteit openheid. Door de aanwezigheid van de open zone is er ook nu nog zicht op de beplante dorpsrand van Broek in Waterland, die de begrenzing vormt van de open polder. Het bouwen op deze plek, waardoor een nieuw en strakke dorpsrand ontstaat, zou deze kwaliteiten dus teniet doen. | Nee | Nee |
| 007.1.2023 | Geesterweg/Meidoornstraat, Uitgeest | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Uitgeest verzoekt om het ontgrenzen van een gebied gelegen binnen stedelijk weefsel met een stedelijke groenfunctie. Het is gelegen tussen bebouwing en (doorgaande) wegen/straten. Het sluit verder niet/nauwelijks aan op het landelijk gebied. De gemeente stelt dat dit overduidelijk een stedelijk groengebied is. De concrete aanleiding voor dit voorstel is de wens om tijdelijk noodlokalen te plaatsen bij de aangrenzende school. De gemeente stelt dat dit goed inpasbaar is op deze locatie en direct aansluit bij de bestaande schoollocatie aan de Populierenlaan.. | Wijzigen | Dit is geen logische locatie voor het Bijzonder Provinciaal Landschap en er zijn ook geen belangrijke kernwaarden aanwezig. De locatie wordt omsloten door stedelijk gebied en is dus een logische plek voor ontwikkelingen. | Nee | Nee |
| 008.1.2023 | Krommenie dijk, Krommenie | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Zaanstad verzoekt om deze percelen te ontgrenzen van het MRA-landelijk gebied. Het argument daarbij is de huidige tuinbestemming met | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen we dat we in dit geval de begrenzing van het landelijk | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verzoeknummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| | | | | de ligging in bestaand stedelijk gebied (met de huidige woonbestemmingen). | | gebied correct is toegepast. Het gaat hier om lintbebouwing en dit valt onder het Landelijk gebied. | | |
| 009.1.2023 | Uitweg, Krommenie | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Zaanstad verzoekt om ontgrenzing van deze locatie. In de landelijke linten van Assendelft en Westzaan is op een aantal plekken kans om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren door bestaande, verouderde bebouwing en/ of overlast gevende functies te vervangen door kleinschalige (woningbouw) ontwikkelingen. Deze voorzien vaak in een grote lokale behoefte, bijv. zorgwoningen. Hierdoor vergroot zowel de ruimtelijke kwaliteit als de leefbaarheid in de linten. | Niet wijzigen | Wij hebben een inventarisatie gemaakt van probleemlocaties in de linten. Daar zat deze locatie niet bij. Wij moeten nog een evaluatie uitvoeren van de eerste inventarisatie en besluiten of wij hier vervolg aan willen geven, maar op dit moment is de begrenzing correct. | Nee | Nee |
| 010.1.2023 | Middel, Westzaan | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Zaanstad verzoekt om ontgrenzing van deze locatie. In de landelijke linten van Assendelft en Westzaan is op een aantal plekken kans om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren door bestaande, verouderde bebouwing en/of overlast gevende functies te vervangen door kleinschalige (woningbouw) ontwikkelingen. | Niet wijzigen | Wij hebben een inventarisatie gemaakt van probleemlocaties in de linten. Daar zat deze locatie niet bij. Wij moeten nog een evaluatie uitvoeren van de eerste inventarisatie en besluiten of wij hier vervolg aan willen geven, maar op dit moment is de begrenzing correct. | Nee | Nee |
| 011.1.2023 | Westergeest, Uitgeest | Landelijk gebied + BPL | Beiden | Gemeente Uitgeest stelt dat de begrenzing van het BPL / landelijk gebied ten oosten van de percelen aan de Westergeest willekeurig en onlogisch lijkt. Bij sommige percelen loopt de begrenzing door tot aan de Westergeest en soms tot aan het water van de Westergeestervaart. Ook wordt geconstateerd dat het BPL / landelijk gebied tot over bestaande bebouwing van de kern wordt getrokken. Voorgesteld wordt om voor de percelen ten oosten van de Westergeest het bestemmingsplan “Wonen Noord en Centrum” als uitgangspunt te nemen. De | Niet wijzigen | Voor zowel het BPL als het landelijk gebied geldt dat de grenzen correct zijn getrokken en er geen reden is tot wijziging. Uitgeest is één van de locaties waarover lopend overleg wordt gevoerd i.v.m. een verkenning in de context van woningbouw. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| | | | | bestemmingsgrens tussen 'Wonen' en 'Agrarisch' vormt dan de grens voor het BPL of landelijk gebied. | | | | |
| 012.1.2023 | Den Hoorn, Texel | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Texel vraagt om ontgrenzing van de linten Diek en Klif, die onderdeel zijn van het dorp Den Hoorn. De gemeente ziet dit niet als woonlinten in het landschap, maar als straten met functies en bedrijven die onderdeel zijn van het dorp. Als deze functies willen wijzigen of transformeren naar een andere invulling wordt dit bemoeilijkt of zelfs onmogelijk gemaakt door het BPL. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |
| 013.1.2023 | Groote Keeten, Schagen | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Schagen vraagt om een ontgrenzing van een deel van het dorp Groote Keeten. Groote Keeten is deels aangemerkt als stedelijk gebied, maar aan de noordzijde is een deel van het dorp aangemerkt als BPL. Dit deel bevat functies die onderdeel zijn van het dorp. Als deze functies willen wijzigen of transformeren naar een andere invulling wordt dit bemoeilijkt of zelfs onmogelijk door het BPL. Gemeente Schagen stelt dat de uitgangspunten voor de indeling in LG of BPL niet goed zijn toegepast. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval, aan de noordzijde, de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 014.1.2023 | Callantsoog, Schagen | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Schagen verzoekt om ontgrenzing aan de noordzijde van Callantsoog. De gemeente stelt dat een deel van het stedelijk gebied in BPL ligt en dat er geen sprake is van lintbebouwing of solitair gelegen terreinen. De gemeente stelt dat de uitgangspunten voor de indeling in LG of BPL niet goed zijn toegepast. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |
| 015.1.2023 | Zuidzijde Petten, Schagen | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Schagen verzoekt om een ontgrenzing aan de noordzijde en direct aansluitend aan de zuidzijde van Petten. De gemeente stelt dat een deel van het stedelijk gebied in BPL ligt en dat er geen sprake is van lintbebouwing of solitair gelegen terreinen. De gemeente stelt dat de uitgangspunten voor de indeling in LG of BPL niet goed zijn toegepast. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |
| 016.1.2023 | Hippolytushoef, Hollands Kroon | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Hollands Kroon stelt dat de grenzen van de aanduiding BPL/Landelijk gebied rond Hippolytushoef niet overeenkomen met de feitelijke situatie. Zo zijn er gebieden die in het bestemmingsplan een stedelijke functie hebben en volledig aansluiten op de kern, maar wel tot Landelijke gebied/BPL gerekend worden. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |
| 017.1.2023 | Kolhorn, Hollands Kroon | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Gemeente Hollands Kroon stelt dat de grenzen van de aanduiding BPL/Landelijk gebied rond Kolhorn niet overeenkomen met de feitelijke situatie. De gronden aan de westkant van het dorp, waar het dorp feitelijk doorloopt, is niet aan te merken als Landelijk gebied en/of heeft geen toegevoegde waarde binnen de aanduiding BPL. Hetzelfde geldt voor de gronden aan de oostkant van het dorp, met daarbij de stedelijke bebouwing en richting De Strook. | Niet wijzigen | Wij hebben de uitgangspunten van de begrenzing van het Landelijk gebied in bijlage 10 van de OV NH2020 opgeschreven. Op basis van deze criteria concluderen wij dat in dit geval de begrenzing correct is toegepast. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 020.1.2023 | Haarlemmermeer | NNN | Begrenzen | Recreatie om de stad (RODS) gebieden zijn aangekocht en ingericht door Staatsbosbeheer zonder beheergeld. Staatsbosbeheer zou graag beheergeld ontvangen voor deze gebieden. Daarvoor moeten ze worden opgenomen in het NNN. | Deels wijzigen | Deze percelen zijn van belang voor de natuurverbinding. De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |
| 021.1.2023 | Texel | NNN | Begrenzen | De eigenaar heeft ambities om de natuurwaarde te vergroten (grondwaterpeil verhogen, natuurvriendelijke oevers aanleggen, tuinwallen herstellen, hooilandbeheer toepassen) en wil dit voor de toekomst zeker stellen. | Wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van gebiedsprocessen en een grotere overeenkomst tot herbegrenzing op Texel (n.a.v. een voorstel van een werkgroep met de provincie en externe partijen met als doel te komen tot realisatie van het restant NNN op Texel). De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden, maar de beschrijving wordt wel aangepast. | Ja | Ja |
| 022.1.2023 | Noord-Kennemerland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Dit verzoek tot begrenzing is conform het besluit van 17 december 2020 van de gemeenteraad van Castricum. Tijdens deze vergadering heeft de gemeenteraad het Kaderstellend Besluit vastgesteld voor de transformatie van het huidige agrarische gebied tot een volwaardige natuurontwikkeling. | Wijzigen | De provincie wil de gemeente ondersteunen in haar plannen om de Zanderij te ontwikkelen als natuurgebied en is bereid om – op verzoek van de gemeente - de Zanderij te begrenzen als NNN. Gelet op de ligging van de gronden in de Zanderij (binnenduinrand en grenzend aan de duinen) is begrenzing als NNN wenselijk: 1. Begrenzing draagt bij aan realisatie N2000-doelen in het Noordholands duinreservaat; 2. Herstel van gradiënten in de duinzoom zorgt in potentie voor de ontwikkeling van (inter)nationaal bijzondere, weinig voorkomende natuurtypen; 3. De bijzondere abiotische omstandigheden in de duinzoom met kwel en regenwater en weinig invloed van voedselrijk oppervlaktewater maken bijzondere natuur mogelijk. | Nee | Ja |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verzoeknummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| | | | | | | De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 023.1.2023 | Texel | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | Het perceel heeft de bestemming natuur en heeft de potentie zich te ontwikkelen tot vochtig hooiland. Naastgelegen percelen behoren al tot dit type. Door realisatie van dit perceel als NNN wordt het natuurgebied beschermd van externe invloeden van landbouw. | Wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van gebiedsprocessen en een grotere overeenkomst tot herbegrenzing op Texel (n.a.v. een voorstel van een werkgroep met de provincie en externe partijen met als doel te komen tot realisatie van het restant NNN op Texel). De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |
| 024.1.2023 | Texel | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | Het gedeelte van het perceel wat niet begrensd is was een depot, maar is inmiddels ingericht als grasland. Het verzoek is om dit deel te begrenzen, net als de rest van het perceel. | Wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van gebiedsprocessen en een grotere overeenkomst tot herbegrenzing op Texel (n.a.v. een voorstel van een werkgroep met de provincie en externe partijen met als doel te komen tot realisatie van het restant NNN op Texel). De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |
| 025.1.2023 | Alkmaard ermeer en waterlinie | NNN | Ontgrenzen | De percelen hebben de bestemming recreatie. De eigenaar heeft de gemeente verzocht om de bestemming recreatie in het bestemmingsplan te behouden (en niet om te zetten naar de bestemming natuur). | Niet wijzigen | De percelen hebben een belangrijke functie in de overgangszone van open water naar land. Het betreft een robuust gebied met veel moerasruigte en rietland samen met ten zuiden gelegen percelen. Het gaat om een relatief onverstoord gebied. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 026.1.2023 | Gooi | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN<br>Begrenzen: BPL | Het gaat om garageboxen en de bijbehorende toerit. Deze hebben een stedelijke functie en kunnen geen deel zijn van het NNN. | Wijzigen | Deze ontgrenzing betreft het corrigeren van onjuistheden in de kaart. De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 7 OV NH2020 wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |
| 027.1.2023 | Provincie Noord-Holland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | Het juist op de kaart zetten van percelen waarvoor subsidie is aangevraagd. | Wijzigen | Deze begrenzing betreft het corrigeren van onjuistheden op de kaart. De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 7 OV NH2020 wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |
| 028.1.2023 | Noord-Kennemerland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | Landschap Noord-Holland heeft overeenstemming met de eigenaar bereikt over de aankoop. De percelen grenzen aan bestaande NNN in Zuurvensepolder. | Wijzigen | Deze percelen grenzen aan bestaande NNN in de Zuurvensepolder. De begrenzing draagt bij aan de uitbreiding van natuurdoelen Zuurvensepolder:<br>- vrij zeldzame natuur in de vorm van vochtige hooilanden mogelijk;<br>- onder invloed van kwel is ontwikkeling van soortenrijke waterplantenvegetaties, kruidenrijke oevervegetaties mogelijk.<br>De begrenzing leidt tot een versterking van de robuustheid van het NNN. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden, maar de beschrijving wordt wel aangepast. | Ja | Nee |
| 029.1.2023 | Oostelijke Vechtplassen | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN<br>Begrenzen: BPL | De beheerder wil in ruil voor ontgrenzing een ander stuk grond in het NNN gaan beheren. Deze ontgrenzing is onderdeel van het gebiedsproces Horstermeerpolder Noord. | Wijzigen | Deze ontgrenzing is onderdeel van een ruil binnen het gebiedsproces Horstermeerpolder om te komen tot realisatie van de restantopgave NNN binnen het gebied. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verzoeknummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| | | | | | | inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 030.1.2023 | Texel | NNN | Ontgrenzen | In een zienswijze op het Natuurbeheerplan 2020 is verzocht tot deze ontgrenzing. Er wordt gesteld dat dijken geen bestemming natuur zouden moeten hebben. | Niet wijzigen | Dit perceel is niet van belang voor het nabijgelegen Natura2000-gebied en gelet op se ligging en het oppervlak is het niet van belang voor trekvogels. Toch zien wij dit perceel als belangrijk voor het NNN, want:<br>- Het overgangsgebied van duin naar polder, de duinzoom, heeft grote kansen voor natuurontwikkeling (kwelwater) en is nationaal belangrijke natuur en karakteristiek voor Noord-Holland.<br>- De duinzoom kan, dienend als buffer, bijdragen aan de robuustheid van het NNN en de samenhang tussen het duin en het achterland. | Nee | Nee |
| 031.1.2023 | Kop van Noord-Holland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | Verzoek tot begrenzing van eigendommen van Provincie Noord-Holland en (semi)overheden grenzend aan het NNN. | Wijzigen | De begrenzing draagt bij aan groter en robuuster NNN en aan het functioneren van de natuurverbinding, inclusief de ontsluitingsweg i.v.m. beheer. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 032.1.2023 | Harger- en Pettermer polder | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | Het betreft een voorstel tot begrenzing van eigendommen van de terreinbeherende organisatie grenzend aan het NNN. | Wijzigen | De percelen liggen in Natura 2000 en dragen bij aan een robuuster NNN. Bovendien zijn de percelen gelegen in weidevogelleefgebied. Het Westelijk perceel vormt een verbinding tussen Abtskolk en westelijk gelegen rietlanden, westzijde Hazedijk. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 033.1.2023 | Oostelijke Vechtplassen | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | Het verzoek is om de zuidelijke delen van deze percelen te begrenzen als NNN wegens de potentie voor natuur. | Wijzigen | Onderdeel van ruil binnen het gebiedsproces Horstermeerpolder om te komen tot realisatie van restantopgave NNN binnen het gebied. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 034.1.2023 | Alkmaardermeer en waterlinie | NNN | Ontgrenzen | De percelen worden beheerd via agrarisch natuurbeheer. Het omzetten van de grond naar natuur heeft grote negatieve financiele en bedrijfstechnische gevolgen. | Niet wijzigen | De percelen zijn (inter)nationaal van (potentieel) belang voor weidevogels. De weidevogeldichtheid in de percelen e.o. is hoog. Om een gunstige staat van instandhouding van de weidevogelpopulaties te waarborgen is het van belang om de omvang van het natuurgebied te behouden en maatregelen te treffen om het aanwezige habitat voor weidevogels te verbeteren. | Nee | Nee |
| 035.1.2023 | Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske | NNN | Ontgrenzen | Dit verzoek tot ongtrenzing wordt gedaan omdat in de toekomst de bedrijfsvoering niet meer is uit te voeren. | Niet wijzigen | De percelen voldoen aan vrijwel alle ecologische criteria: bijdrage aan Natura2000, gunstige staat van instandhouding weidevogelpopulatie en robuustheid NNN. | Nee | Nee |
| 036.1.2023 | Naardermeer, Diemerscheg en Oeverlanden | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN<br>Begrenzen: BPL | Het verzoek is om dit sportterrein te ontgrenzen van het NNN. | Wijzigen | Dit betreft een sportveld. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 037.1.2023 | Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Het verzoek is om deze jachthaven met steigers en steile kades te ontgrenzen van het NNN. | Wijzigen | Dit betreft een haven. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 038.1.2023 | Oostelijke Vechtplassen | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen BPL en Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Verzoek om kleine kaartfouten te corrigeren. | Deels wijzigen | Deze wijziging betreft het corrigeren van kleine kaartfouten. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 7 OV NH2020 wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |
| 039.1.2023 | Gooi | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL en Begrenzen: NNN en ontgrenzen: BPL | Dit verzoek tot ontgrenzing betreft natuurcompensatie voor de A27. | Wijzigen | Dit betreft de uitvoering van een compensatie-overeenkomst met Rijkswaterstaat. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 5 aanhef en onder a OV NH2020. In verband met de aanleg van de A27 is er sprake van groot openbaar belang. De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang zijn beperkt en de overblijvende effecten, worden gelijkwaardig gecompenseerd. | Nee | Nee |
| 040.1.2023 | Wormer- en Jisperveld, Kalverpolder | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Het verzoek is om de begrenzing gelijk te trekken bij de huiskavel. | Wijzigen | Dit betreft de correctie van de begrenzing bij een huiskavel. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verzoeknummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| 041.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | Voor aantal percelen loopt de begrenzing net iets anders dan kadastrale eigendommen, waardoor smalle strookjes eigendommen ontstaan die begrensd zijn. Een perceel is een weg met een verkeersfunctie, een ander perceel is een woning en achtertuin. Daarnaast liggen een tweetal percelen op het landgoed: omvorming van landgoed naar natuur is strijdig met rijksmonumentale bescherming die het landgoed (tuin en huis) geniet. | Wijzigen | Het is wenselijk om huiskavels te ontgrenzen en de begrenzing te laten aansluiten bij kadastrale percelen. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 042.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | Het perceel maakt deel uit van de historische buitenplaats De Beek. Omvorming naar natuur is strijdig met de rijksmonumentale bescherming die het complex geniet. Het complex is opgenomen als historische buitenplaats door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (complexnummer 531001) en is daardoor monumentaal beschermd. | Deels wijzigen | De samenhang met andere NNN gebieden en het duinzoomgebied kan bij ontgrenzing aangetast worden, alsook het veiligstellen van zeldzame (a)biotische omstandigheden (kwel en oud bos). | Nee | Nee |
| 043.1.2023 | Texel | NNN | Begrenzen | Meer dan 20 jaar is dit land botanisch waardevol grasland geweest. Ten behoeve van beschermde bloemen, bijen, vlinders en andere insecten en weidevogels wil de eigenaar de percelen weer inrichten als botanisch waardevol grasland. Het land wordt verhuurd aan een schapenboer. | Niet wijzigen | Dit gebied heeft onvoldoende ecologische potentie. | Nee | Nee |
| 044.1.2023 | Kop van Noord-Holland | NNN | Begrenzen | De eigenaar wil de agrarische bestemming omzetten naar natuurgrond met als uiteindelijk doel om er weidevogelgebied van te maken, waarbij nog wel gebruik gemaakt kan worden van het land voor de bedrijfsvoering. | Niet wijzigen | Dit gebied heeft onvoldoende ecologische potentie. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verzoeknummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| 045.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | Het verzoek is om de kaart te corrigeren, het betreft een verharde busbaan. | Wijzigen | Dit stukje van een busbaan is ten onrechte opgenomen in het NNN. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 046.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | De grenzen van het NNN en Natura2000 komen niet met elkaar overeen. Om gemeente Zandvoort ruimte te geven voor ontwikkelingen wordt voorgesteld de grens NNN gelijk te stellen aan de grens van Natura2000. Het NNN valt nu gelijk met een woonwagenkamp. | Deels wijzigen | Het deel dat de golfbaan betreft, ten zuidwesten van het watertje, wordt ontgrensd omdat de begrenzing hier onlogisch is. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 047.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | De grenzen van het NNN en Natura2000 komen niet met elkaar overeen. Om gemeente Zandvoort ruimte te geven voor ontwikkelingen wordt voorgesteld de grens NNN gelijk te stellen aan de grens van Natura2000. Het NNN valt samen met een woongebied. | Niet wijzigen | Integraal ontgrenzen is niet aan de orde. Het perceel draagt bij aan het behouden van nationaal belangrijke natuur (N2000) die karakteristiek is voor Noord-Holland doordat hier sprake is van waardevol duinlandschap van met name het zeepolderlandschap maar ook duinbos en open duin. Het perceel vormt verder een belangrijke buffer tussen enerzijds de bebouwing van Zandvoort en anderzijds het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid en draagt bij aan de robuustheid van het NNN. In het gebiedsproces zal nader bekeken worden of delen ontgrensd kunnen worden. | Nee | Nee |
| 048.1.2023 | Texel | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | De eigenaar wil het perceel mogelijk omzetten van agrarisch naar weidevogelgrasland. Dit is wel afhankelijk van de (financiële) mogelijkheden van afkoop van agrarische waarde, particulier natuurbeheer en het natuurdoel dat op het perceel zou komen te liggen. | Wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van gebiedsprocessen en een grotere overeenkomst tot herbegrenzing op Texel (n.a.v. een voorstel van een werkgroep met de provincie en externe partijen met als doel te komen tot realisatie van het restant NNN op Texel). De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het | Nee | Ja |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verzoeknummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| | | | | | | Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 049.1.2023 | Kust Kop van Noord-Holland | NNN | Beiden | Dit verzoek betreft de gebiedsontwikkeling Station Zuid. De vigerende bestemming van het perceel is deels bestemming 'verkeer/railverkeer' en deels 'verkeer-verblijf'. De gemeente wil op deze bestemming geen natuur ontwikkelen. Landschap Noord-Holland bevestigt dat het op dit perceel nooit de bedoeling is geweest NNN te realiseren. Het is daarom ook duidelijk afgescheiden door middel van een watergang van het naastgelegen gebied de Nollen. Het perceel is abusievelijk op de kaart gezet als te realiseren NNN. | Wijzigen | Het perceel is abusievelijk op de kaart gezet als te realiseren NNN. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 050.1.2023 | Kust Kop van Noord-Holland | NNN | Begrenzen | Het perceel is aan Landschap Noord-Holland overgedragen in het kader van het 'Nollen-project', met als doel om er natuur van te maken. | Niet wijzigen | Het betreft hier een binnen de bebouwde kom gelegen park. De NNN-begrenzing is niet bedoeld om cultuurhistorisch schootsvelden en het open landschap te beschermen. | Nee | Nee |
| 051.1.2023 | Kop van Noord-Holland | NNN | Beiden | Binnen de realisatie van de 'Groene Loper' is er een wens om tussen de recreatiegebieden Geestmerambacht en Park van Luna NNN te realiseren. Het verzoek voor ontgrenzing betreft twee percelen waar intensivering van recreatie beoogd is. De inschatting is dat de natuurwaarden in de Groene Loper hoger liggen dan in de voorgestelde te ontgrenzen percelen. | Wijzigen | De te begrenzen percelen leveren een grote bijdrage aan de ecologische verbindingszone door toevoeging van natuurvriendelijke oevers, stapstenen en het bieden van meer samenhang in het gebied. De te ontgrenzen delen hebben weinig ecologische potentie. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| | | | | | | van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 052.1.2023 | Westzaan | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | Het agrarische bedrijf wordt omgezet naar wonen. Wellicht kan een deel van het perceel omgezet worden naar natuur. | Wijzigen | De begrenzing leidt tot uitbreiding van het Natura 2000-gebied Polder Westzaan en het NNN-gebied L18. Het bestaande natuurgebied wordt daarmee robuuster.<br>De begrenzing kan bovendien bijdragen aan wezenlijke opwaardering van natuurwaarden en samenhang met omgeving, wat kan leiden tot een gezonder ecosysteem. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 053.1.2023 | West-Friesland | NNN | Ontgrenzen | Dit verzoek komt voort uit de wens voor een eigen natuurgebied en beheer naast huidige (nog te vernieuwen) woning. | Niet wijzigen | Het perceel is van belang als stapsteen voor de ecologische verbindingszone. | Nee | Nee |
| 054.1.2023 | Eilandspolder | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN<br>Begrenzen: BPL | Verzoek tot ontgrenzing i.v.m. bedrijfssituatie. | Deels wijzigen | Het deel van de woonkavel wordt ontgrensd. Het overige deel niet, omdat dit onderdeel uitmaakt van Natura2000 gebied en bijdraagt aan de robuustheid van het NNN. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 055.1.2023 | Noord-Kennemerland | NNN | Begrenzen | Verkoop/sloop van bebouwing op het perceel wordt overwogen. Wanneer bebouwing gesloopt wordt, is wellicht natuurontwikkeling op dit perceel mogelijk. | Wijzigen | Dit perceel draagt bij aan de realisatie van de doelen van Natura2000, het is van belang voor (inter)nationaal belangrijke natuur met een klein zoekgebied, het draagt bij aan de robuustheid van het NNN en er kunnen uitzonderlijke abiotische omstandigheden heersen die bijzondere duinnatuur mogelijk maken. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 056.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Beiden | Het verzoek is om de exclavering richting het noorden op te schuiven zodat de bouwmogelijkheden uit het bestemmingsplan kunnen worden gebruikt. Als de exclavering iets noordelijk wordt opgeschoven, valt de bestemming wonen buiten NNN en neemt het aantal m2 NNN niet af. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om 16m2 meer bebouwing toe te staan. | Wijzigen | Dit betreft een logische herbegrenzing i.v.m. het bouwvlak. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 057.1.2023 | Zeevang en IJsselmeerkust | NNN | Ontgrenzen | De percelen liggen geheel aan de grens van het NNN gebied en hebben geen ontsluitende rol binnen het NNN gebied. Tevens betreft het een huiskavel, bestemd voor het weiden van melkkoeien. De weidegang van de melkkoeien is duurzaam en de huiskavel geeft geen mogelijkheid tot het uitruilen van grond. | Niet wijzigen | Er liggen kansen voor de ontwikkeling van vochtig weidevogelgrasland (N13.01), hetgeen in lijn is met de huidige natuurambitie en kan bijdragen aan Natura 2000 doelen. | Nee | Nee |
| 058.1.2023 | Gooi | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN<br>Begrenzen: BPL | Verzoek tot ontgrenzing van woonbestemming, erf en gecultiveerde deel van de tuin. | Wijzigen | De grondslag voor deze ontgrenzing van een bouwvlak is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 059.1.2023 | Zeevang en IJsselmeerkust | NNN | Ontgrenzen | De melkveehouderij wil een extensieve bedrijfsvoering blijven voeren. NNN op dit punt is doodlopend, er wordt geen agrarisch natuur- en landschapsbeheer toegepast. De gronden halverwege van het dorp Middelie waar weidevogels zijn en geen melkveehouders is misschien interessanter voor NNN. | Niet wijzigen | Er liggen kansen voor de ontwikkeling van vochtig weidevogelgrasland (N13.01), hetgeen in lijn is met de huidige natuurambitie en kan bijdragen aan Natura 2000 doelen. | Nee | Nee |
| 060.1.2023 | Oostelijke Vechtplassen | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN<br>Begrenzen: BPL | Verzoek tot ontgrenzing als onderdeel van een ruil binnen het gebiedsproces Horstermeerpolder. | Wijzigen | De ontgrenzing maakt onderdeel uit van een ruil binnen het gebiedsproces Horstermeerpolder om te komen tot de realisatie van de restantopgave NNN binnen het gebied. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 061.1.2023 | West-Friesland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | Landschap Noord-Holland wil het verkregen perceel (K14) inrichten als natuur en verzoekt daarom deze begrenzing. K3 is reeds bestaande natuur, K2 moet ook begrensd worden om beheerd te worden als natuur. | Wijzigen | De aanwezige natuur draagt bij aan de robuustheid van het weidevogelgebied en versterkt de functie als stapsteen langs de provinciale natte natuurverbinding. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 062.1.2023 | Noord-Kennemerland | NNN | Beiden | Ontgrenzingsverzoek op basis van een gesloten salderingsovereenkomst. | Wijzigen | Deze herbegrenzing geeft uitvoering aan een gesloten salderingsovereenkomst. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verzoeknummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| 063.1.2023 | Zuidoosten van Amsterdam | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | De eigenaar van een stuk grasland tussen twee weidevogelgebieden is geinteresseerd in particulier natuurbeheer van het grasland (extensief gebruik percelen t.b.v. weidevogels). | Wijzigen | Deze begrenzing leidt tot uitbreiding van het bestaande NNN gebied en daarmee wordt het gebied robuuster. Het geeft een extra impuls aan de kwaliteit van het weidevogelleefgebied. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |
| 064.1.2023 | Gooi | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN<br>Begrenzen: BPL | De NNN begrenzing is strak om de woning getrokken. Het erf en het gecultiveerde deel van de tuin zijn ten onrechte als NNN begrensd. | Wijzigen | De grondslag voor deze ontgrenzing van een bouwvlak is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 065.1.2023 | Alkmaardermeer en Waterlinie | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | Het perceel in eigendom van Provincie Noord-Holland wordt verkocht. Het perceel grenst aan gerealiseerd natuurgebied en begrenzing is gewenst. Bij verkoop zal kwalitatieve verplichting gevestigd worden. | Wijzigen | Het betreft een klein oppervlak aansluitend aan het NNN. Door begrenzing borgen wij de eenheid van het beheer. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 066.1.2023 | Noord-Kennemerland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN<br>Ontgrenzen: BPL | Verzoek tot begrenzing door stichting met als doel: behoud, beheer van natuur- en cultuurhistorische gronden in het binnenduinrandgebied Egmond. | Wijzigen | De inrichting kan bijdragen aan het realiseren van de natuurdoelen in het naastgelegen Natura 2000 gebied. Door de ligging in de binnenduinrand kan worden bijgedragen aan bijzondere natuur.<br>De kwelpotentie vanuit de duinen geeft mogelijkheden tot internationaal belangrijke natuur.<br>De percelen dragen bovendien bij aan de noord-zuid verbinding van de duinen. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verzoeknummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| | | | | | | Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 067.1.2023 | Zuid-Kennemerland | NNN | Ontgrenzen | Het terrein heeft geen verbindingsfunctie, het is gelegen aan de uiterste oostgrens van de waterleidingduinen, en wordt begrensd door Hockeyclub Rood/Wit, terreinen buiten het NNN, de achtertuinen van de woningen aan de Zwaluwenweg, en Scouting terrein welk aan de noordkant begrensd wordt door de Zuidlaan. Ook is het terrein geheel afgesloten met rasterhekwerk. De verzoeker stelt kortom dat het geen verbinding heeft met om- en aanliggend terrein, wat juist het kenmerkende aspect is van het NNN. | Niet wijzigen | De percelen zijn reeds ingericht als natuur en liggen in Natura 2000 gebied. Ze zijn daarnaast gelegen in de binnenduinrand, waar (potentieel) sprake is van bijzondere natuur. | Nee | Nee |
| 068.1.2023 | Wormer- en Jisperveld, Kalverpolder | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen BPL en Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | In de als NNN te begrenzen percelen zitten meer weidevogels en de grond is meer geschikt voor weidevogels (in lijn met advies Landschap Noord-Holland). | Wijzigen | Deze gecombineerde ont- en begrenzing vergroot een aaneengesloten NNN gebied met internationaal bijzondere natuur waarvoor Noord-Holland een grote verantwoordelijkheid heeft. De te begrenzen delen zijn potentieel geschikter voor deze natuur dan de te ontgrenzen strook, en zijn gunstiger gelegen in de ruimtelijke samenhang. De gecombineerde ont- en begrenzing voldoet dan ook aan meerdere van de gestelde criteria die NNN begrenzing van belang maakt. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| | | | | | | van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 069.1.2023 | Naarderm eer, Diemersc heg en Oeverland en | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Bij de kavelruil Noordelijke Vechtstreek fase I heeft Natuurmonumenten in 2018 voorwaarden gesteld dat de betreffende percelen aan de Overveenseweg ontgrensd zouden worden en ergens anders begrensd. Besloten is dat de verbindingszone Overveenseweg definitief niet door gaat. Hierdoor zal de waarde voor het NNN zeer beperkt zijn. | Wijzig en | Deze percelen hebben onvoldoende ecologische potentie. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 070.1.2023 | Oostelijke Vechtplas sen | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Aanliggende percelen met eenzelfde recreatiebestemming (volgens vigerende bestemmingsplan) liggen buiten het NNN gebied. Dit perceel ligt ten onrechte wel in het NNN gebied. | Deels wijzige n | Deze ontgrenzing is onderdeel van een gebiedsproces. De ecologische potentie van het noordelijk deel is onvoldoende. De ecologische potentie op het zuidelijk deel is wel aanwezig. De grondslag voor deze ontgrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 071.1.2023 | Zuid-Kennemer land | NNN | Beiden | Verzoek tot herbegrenzing n.a.v. een salderingsovereenkomst i.v.m. de herbouw van de uitkijktoren. | Wijzig en | De herbegrenzing beteft de uitvoering van een salderingsovereenkomst. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| | | | | | | Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | | |
| 072.1.2023 | Oostelijke Vechtplassen | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | De begrenzing is onderdeel van het gebiedsproces Horstermeerpolder Noord. | Wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van een ruil binnen het gebiedsproces Horstermeerpolder om te komen tot de realisatie van de restantopgave NNN binnen het gebied. De grondslag voor deze begrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 073.1.2023 | Kop van Noord-Holland | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Verzoek tot begrenzing ter bescherming van de naastgelegen plas tegen nadelige invloeden van landbouw. | Wijzigen | Het perceel grenst aan Natura 2000 en NNN en is van belang voor weidevogels. Daarmee is het perceel van groot Europees en nationaal belang. Tevens is het van belang voor trekvogels. Daarnaast zal door begrenzing de uitstroom van nutriënten op de nabijgelegen plas verminderen, waardoor een robuuster systeem ontstaat. De grondslag voor deze herbegrenzing is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Nee |
| 074.1.2023 | Gooi | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL en Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | De herbegrenzing betreft compensatie n.a.v. de aanleg van het verkeersplein aan de N525. | Wijzigen | Deze herbegrenzing betreft de uitvoering van een compensatie-overeenkomst. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 5 aanhef en onder a OV NH2020. In verband met de aanleg van het verkeersplein N525 is er sprake van groot openbaar belang. De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarde , oppervlakte en samenhang zijn beperkt en de | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verzoeknummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| | | | | | | overblijvende effecten worden gelijkwaardig gecompenseerd. | | |
| 075.1.2023 | Texel | NNN + BPL | Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL en Ontgrenzen: NNN | De herbegrenzing betreft compensatie. | Wijzigen | Deze herbegrenzing betreft de uitvoering van een compensatie-overeenkomst. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 5 aanhef en onder a OV NH2020. In verband met de reconstructie van de Postweg is er sprake van groot openbaar belang. De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarde , oppervlakte en samenhang zijn beperkt en de overblijvende effecten worden gelijkwaardig gecompenseerd. | Nee | Nee |
| 076.1.2023 | Texel | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL en Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BPL | Verzoek tot herbegrenzing n.a.v. overeenkomst tot herbegrenzing op Texel. | Wijzigen | Deze begrenzing is onderdeel van gebiedsprocessen en een grotere overeenkomst tot herbegrenzing op Texel (n.a.v. een voorstel van een werkgroep met de provincie en externe partijen met als doel te komen tot realisatie van het restant NNN op Texel).De grondslag voor deze wijziging is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |
| 077.1.2023 | Provincie Noord-Holland | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Het betreft kleine stukjes grond (<1m) die ten onrechte als NNN zijn begrensd. | Wijzigen | Het betreft het corrigeren van onjuistheden in de kaart. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 7 OV NH2020, namelijk een wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 078.1.2023 | Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Het betreft kleine stukjes grond (<1m) die ten onrechte als NNN zijn begrensd en andere kennelijke onjuistheden op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het corrigeren van onjuistheden in de kaart. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 7 OV NH2020, namelijk een wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |
| 079.1.2023 | Provincie Noord-Holland | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Het betreft hier kleine stukjes grond (<1m) die ten onrechte als NNN zijn begrensd en andere kennelijke onjuistheden op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het corrigeren van onjuistheden in de kaart. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 7 OV NH2020, namelijk een wijziging ter verbetering van kennelijke onjuistheden. | Nee | Nee |
| 080.1.2023 | Golfbaan Spaarnwoude | NNN + BPL | Ontgrenzen: NNN Begrenzen: BPL | Voorstel om de golfbaan te ontgrenzen t.b.v. betere planologische inpassing van het NNN. | Wijzigen | De ontgrenzing zorgt voor een betere planologische inpassing van het NNN. De grondslag hiervoor is art. 6.43, lid 6 aanhef en onder a OV NH2020 ten behoeve van een verbetering van de samenhang of ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk. De wezenlijke kenmerken en waarden blijven behouden. | Nee | Ja |
| 081.1.2023 | Fort bij de Kwakel | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Fort bij de Kwakel zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de kaart. Het Fort bij De Kwakel is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 082.1.2023 | Cruquiusdijk 113, Cruquius | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is naar aanleiding van een melding van zowel de door de provincie ingehuurde onderzoeker als de eigenaren van het object Cruquiusdijk 113 in Cruquius aangegeven dat het hier niet om een provinciaal monument gaat. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verzoeknummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| | | | | Archiefonderzoek heeft uitgewezen dat in 1993 reeds is beslist de monumentenstatus van het pand af te halen (besluitnr. 93-310675 d.d. 23 februari 1993). | | | | |
| 083.1.2023 | Grenspaal, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 084.1.2023 | Grenspaal 2, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 085.1.2023 | Grenspaal 3, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 086.1.2023 | Grenspaal 4, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 087.1.2023 | Grenspaal 5, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 088.1.2023 | Grenspaal 6, Heemstede | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken dat een grenspaal in de gemeente Heemstede niet was ingetekend op de kaart. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verzoeknummer | Locatie | Werkingsgebied | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij het voorstel | Besluit GS | Motivatie | Wijziging WKW/BPL | Consultatie PS |
| 089.1.2023 | Wiertdijkje, Bergen | Provinciaal Monument | Begrenzen | Bij de actualisatie van het provinciaal erfgoedregister is gebleken, dat het provinciaal monument Wiertdijkje in de gemeente Bergen verkeerd is ingetekend op de kaart van de Omgevingsverordening; er mist een gedeelte. | Wijzigen | Het betreft het rechtzetten van een administratieve fout. | Nee | Nee |
| 090.1.2023 | Zeehoeve, Diemen | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument kringenwetboerderij Zeehoeve, Overdiemerweg 41 te Diemen zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De kringenwetboerderij is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 091.1.2023 | Voorstelling bij Vijfhuizen, nabij Cruquiusdijk 122 | Provinciaal Monument | Beiden | De contouren van het provinciaal monument Voorstelling bij Vijfhuizen nabij het adres Cruquiusdijk 122 te Cruquius zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Voorstelling bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 093.1.2023 | Grenspaal bij Voorstelling bij Vijfhuizen, nabij | Provinciaal Monument | Begrenzen | De contouren van het provinciaal monument Voorstelling bij Vijfhuizen nabij het adres Cruquiusdijk 122 te Cruquius zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Voorstelling bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| | Cruquiusdijk 122 | | | redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Hier betreft het een grenspaal. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | | | | |
| 094.1.2023 | Scherfvrij onderkomen bij Voorstelling bij Vijfhuizen, nabij Cruquiusdijk 122 | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Voorstelling bij Vijfhuizen nabij het adres Cruquiusdijk 122 te Cruquius zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Hier betreft het een scherfvrij onderkomen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Voorstelling bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 095.1.2023 | Insnijding in de liniewal (kruising Paxlaan/Kruisweg), Hoofddorp | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument insnijding in de liniewal (kruising Paxlaan/Kruisweg) te Hoofddorp zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op een groter terreinoppervlak waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van foto's/google maps en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. Een gedeelte van het terrein is reeds ingetekend, maar dan als onderdeel van de geniedijk. Deze intekening moet blijven bestaan. De insnijding is een apart provinciaal monument. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 096.1.2023 | Damsluis, Zwanenburg | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument damsluis nabij het adres Zwanenburgerdijk 510 te Zwanenburg, gemeente Haarlemmermeer zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Hier betreft het een damsluis. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen.. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument | Nee | Nee |
| 097.1.2023 | Hevel, Vijfhuizen | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Hevel aan de ringdijk, gelegen naast het adres Cruquiusdijk 205 te Vijfhuizen is verkeerd ingetekend. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. Een gedeelte van de intekening overlapt de intekening van het Fort bij Vijfhuizen. Deze moet wel blijven bestaan. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Hevel aan de ringvaart bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 098.1.2023 | Fort, Vijfhuizen | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Fort bij Vijfhuizen zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Hier betreft het fortgracht en glacis. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het Fort bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| | | | | genieloods bij het Fort wordt via een aparte intekening opgenomen. | | | | |
| 099.1.2023 | Genieloods, Vijfhuizen | Provinciaal Monument | Begrenzen | Het provinciaal monument Genieloods bij het Fort bij Vijfhuizen Fortwachter 2 te Vijfhuizen was voorheen niet ingetekend, maar onderdeel van een te grote intekening van het Fort zelf. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Genieloods bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 100.1.2023 | Nevenbatterij, Fort Vijfhuizen, Vijfhuizen | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument nevenbatterij bij het Fort bij Vijfhuizen, gelegen tegenover Spieringweg 613 te Vijfhuizen is als onderdeel van de Geniedijk ingetekend, terwijl het een zelfstandig monument is. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van de (onderliggende) Geniedijk moet ook in stand worden gehouden, aangezien dit ook een provinciaal monument is. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De Nevenbatterij bij het Fort bij Vijfhuizen is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 101.1.2023 | Grenspaal O3, Kruitmagazijn, Assendelft | Provinciaal Monument | Begrenzen | De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen op het adres Zeedijk 7 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Hier betreft het een grenspaal O3. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel in tact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 7 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 102.1.2023 | Grenspaal O4, Kruitmagazijn, Assendelft | Provinciaal Monument | Begrenzen | De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen op het adres Zeedijk 7 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Hier betreft het een grenspaal O4. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel in tact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 7 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 103.1.2023 | Grenssloot, Kruitmagazijn, Assendelft | Provinciaal Monument | Begrenzen | De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen op het adres Zeedijk 7 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Hier betreft het een grenssloot. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel in tact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 7 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 104.1.2023 | Kruitmagazijn, Assendelft | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen op het adres Zeedijk 7 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Hier betreft het kruitmagazijn. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel in tact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 7 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 105.1.2023 | Wachterswoning, Kruitmagazijn, Assendelft | Provinciaal Monument | Ontgrenzen | De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen op het adres Zeedijk 7 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Hier betreft het de wachterswoning. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel in tact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 7 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 106.1.2023 | Busbanen in beheer Provincie Noord-Holland | Provinciale wegen + Beperkingengebied | Begrenzen | Er is geconstateerd dat enkele busbanen op dit moment niet terugkomen in de viewer van de Omgevingsverordening. Hierdoor is voor derden niet zichtbaar dat deze busbanen in beheer en eigendom van de provincie zijn, en is het niet duidelijk voor initiatiefnemers welke beperkingen gelden voor initiatieven die raken aan deze provinciale assets. Dit is onwenselijk. | Wijzigen | Het betreft een correctie van een omissie in de viewer. Het is evident dat de nu ontbrekende fietspaden in de verordening moeten terugkomen als provinciale asset. | Nee | Nee |
| 107.1.2023 | Fietspaden in beheer Provincie Noord-Holland | Provinciale wegen + Beperkingengebied | Begrenzen | Er is geconstateerd dat een aantal fietspaden op dit moment niet terugkomen in de viewer van de Omgevingsverordening. Hierdoor is er voor derden niet zichtbaar dat deze fietspaden in beheer en eigendom van de provincie zijn. Hierdoor is niet duidelijk voor initiatiefnemers welke beperkingen gelden voor initiatieven die raken aan deze provinciale asset. Dit is onwenselijk. | Wijzigen | Het betreft een correctie van een omissie in de viewer. Het is evident dat de nu ontbrekende fietspaden in de verordening moeten terugkomen als provinciale asset. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verzoeknummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL** | **Consultatie PS** |
| 108.1.2023 | De Krijgsman, Muiden | Vaarwegbeheer - beheer gemeente, Varend ontgassen | Begrenzen | Gemeente Gooise Meren verzoekt om de vaarwegen in De Krijgsman aan te merken als vaarwegen. De gemeente ontwikkelt een nieuwe woonwijk, genaamd De Krijgsman, nabij Muiden. In de Krijgsman legt de gemeente watergangen aan, die als vaarwater worden of gaan worden gebruikt. Afspraken uit het verleden verplichten de gemeente er toe de watergangen bevaarbaar te houden. Conform provinciale regels verzoekt de gemeente dat zij wordt aangesteld als vaarwegbeheerder en nautisch beheerder. | Wijzigen | Het betreft een mutatie in de beheergrenzen van gemeente. Dit heeft geen consequenties voor provinciale taken of voor provinciaal beleid. | Nee | Nee |
| 109.1.2023 | Singelgracht en de Vestinggracht, Muiden | Vaarwegbeheer + Nautisch beheer AGV | Begrenzen | Waterschap AGV wil vaarwegbeheerder en nautisch beheerder zijn van:<br>• de Singelgracht tussen de Muidertrekvaart en de Vecht en;<br>• de Vestinggracht tussen de Vecht en de Naardertrekvaart. | Wijzigen | Het betreft een mutatie in de beheergrenzen van gemeente en waterschap. Dit heeft geen consequenties voor provinciale taken of voor provinciaal beleid. | Nee | Nee |

**Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

## Overzicht NNN hectaren per wijzigingsvoorstel

Voorwaarde voor het wijzigen van de begrenzing van het NNN is dat de oppervlakte van het NNN zoveel mogelijk gelijk blijft en in ieder geval niet kleiner wordt. Aan die voorwaarde wordt voldaan. De totale oppervlakte NNN neemt naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit met 0,27 hectare toe.

| **NNN wijzigen** | | |
|---|---|---|
| Nummer | Ontgrenzen | Begrenzen |
| 022.1.2023 | | 21,86 |
| 029.1.2023 | -2,74 | |
| 031.1.2023 | | 2,88 |
| 032.1.2023 | | 6,23 |
| 020.1.2023 | | 27,36 |
| 033.1.2023 | | 3,15 |
| 037.1.2023 | -0,18 | |
| 038.1.2023 | -0,34 | |
| 039.1.2023 | -2,93 | 5,16 |
| 040.1.2023 | -0,01 | |
| 041.1.2023 | -0,20 | 0,00 |
| 042.1.2023 | -0,08 | |
| 045.1.2023 | -1,61 | |
| 046.1.2023 | -0,41 | |
| 049.1.2023 | -0,67 | 0,01 |
| 051.1.2023 | -12,11 | 12,79 |
| 052.1.2023 | | 0,53 |
| 054.1.2023 | -0,23 | |
| 055.1.2023 | | 0,01 |
| 056.1.2023 | -0,07 | 0,02 |
| 058.1.2023 | -0,03 | |
| 060.1.2023 | -0,09 | |

| **NNN niet wijzigen** | | |
|---|---|---|
| Nummer | Ontgrenzen | Begrenzen |
| 020.1.2023 | | 40,27 |
| 047.1.2023 | -7,33 | |
| 070.1.2023 | -0,07 | |
| 038.1.2023 | -0,54 | |
| 054.1.2023 | -1,14 | |
| 059.1.2023 | -8,94 | |
| 046.1.2023 | -0,70 | |
| 043.1.2023 | | 3,56 |
| 042.1.2023 | -1,55 | |
| 035.1.2023 | -13,23 | |
| 053.1.2023 | -7,68 | |
| 057.1.2023 | -3,08 | |
| 041.1.2023 | -3,31 | |
| 025.1.2023 | -3,35 | |
| 044.1.2023 | | 7,18 |
| 034.1.2023 | -28,67 | |
| 067.1.2023 | -14,44 | |
| 030.1.2023 | -34,64 | |

| | | |
|---|---|---|
| 061.1.2023 | | 6,28 |
| 062.1.2023 | -0,01 | 0,01 |
| 063.1.2023 | | 21,62 |
| 026.1.2023 | -0,01 | |
| 064.1.2023 | -0,20 | |
| 065.1.2023 | | 0,06 |
| 066.1.2023 | | 9,39 |
| 068.1.2023 | -0,96 | 2,57 |
| 069.1.2023 | -3,20 | |
| 070.1.2023 | -0,04 | |
| 071.1.2023 | | 0,47 |
| 072.1.2023 | | 0,11 |
| 073.1.2023 | | 0,36 |
| 028.1.2023 | | 4,76 |
| 074.1.2023 | -0,02 | 0,05 |
| 075.1.2023 | -0,22 | 0,36 |
| 076.1.2023, 024.1.2023, 023.1.2023, 021.1.2023, 048.1.2023 | -70,96 | 38,35 |
| 027.1.2023 | | 5,86 |
| 078.1.2023 | -0,06 | |
| 079.1.2023 | -1,22 | |
| 080.1.2023 | -71,12 | |
| 023.1.2023 | -0,28 | |
| 077.1.2023 | 0,00 | |
| **Totaal** | -169,99 | 170,26 |

**Ontwerp wijziging bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I**

Leeswijzer tabel:

- Of het om een wijziging in de OV NH2020 en/of de OV NH2022 gaat;
- De naam van de bijlage en de huidige tekst van de bijlage;
- Het wijzigingsvoorstel;
- Het besluit van GS om de bijlage wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten.

Verzoek A:

| | |
|---|---|
| Wijziging bij | Omgevingsverordening NH2022 |
| Bijlage | Voorbereidingsbesluit |
| Huidige tekst | **Artikel IV Voorbeschermingsregels provinciale monumenten**<br>1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op provinciale monumenten wordt aan het in artikel I genoemde hoofdstuk een afdeling toegevoegd, luidende:<br><br>***Afdeling X.3 Provinciale monument***<br>***Artikel x1 verboden activiteiten***<br>*Op de locatie 'voorbeschermd provinciaal monument' is het verboden:*<br>*a. het daar aanwezige monument, zoals omschreven in de bijlage, te beschadigen of te vernielen; of*<br>*b. aan het daar aanwezige monument, zoals omschreven in de bijlage, onderhoud te onthouden dat voor de instandhouding daarvan noodzakelijk is.*<br><br>***Artikel x2 Omgevingsvergunningplichtige activiteiten***<br>*Op de locatie 'voorbeschermd provinciaal monument' is het verboden zonder omgevingsvergunning het daar aanwezige monument, zoals omschreven in de bijlage, te slopen, te verstoren, te verplaatsen of te wijzigen, of te herstellen of te gebruiken waardoor het wordt ontsierd of in gevaar gebracht.* |
| Wijzigingsvoorstel | De in artikel x1 en x2 genoemde bijlage toe te voegen aan het voorbereidingsbesluit.<br>De bijlage is het provinciaal erfgoedregister dat te bereiken is via https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Cultuur_en_Erfgoed/Monumenten_en_herbestemming/Publicaties/Provinciaal_Erfgoedregister.pdf |
| Besluit GS | De wijzigingen door te voeren. Het gaat om het toevoegen van een al vastgestelde bijlage. |
| Consultatie PS | Nee. |

Verzoek B:

| | |
|---|---|
| Wijziging bij | Omgevingsverordening NH2020 en Omgevingsverordening NH2022 |
| Bijlage | Bijlage 5 Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen provincie Noord-Holland (bij Omgevingsverordening NH2020)<br>Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen (bij Omgevingsverordening NH2022) |
| Huidige tekst | WKW Waalenburg (T7), zie https://geoapps.noord-holland.nl/app/nnn_bpl/docs/nnn/1%20Texel-%20T7%20Waalenburg.pdf<br><br>WKW Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder (N5), zie https://geoapps.noord-holland.nl/app/nnn_bpl/docs/nnn/4%20Noord%20Kennemerland- |

| | |
|---|---|
| | N5%20Waterberging%20Over%20't%20Hek%20en%20Zuurvenspolder.pdf |
| Wijzigingsvoorstel | WKW Texel Waalenburg (T7)<br>1. Het NNN oppervlak te wijzigen van “512” naar “ca 500”.<br>2. Onder Landschapsecologische karakteristiek na “Kenmerkend voor het dijkje is de opgaande beplanting langs de dijk en een aantal wielen, die ontstaan zijn als gevolg van dijkdoorbraken.” de zin “Grenzend aan deze dijk liggen een aantal percelen die worden verschraald tot soortenrijke graslanden.” toe te voegen.<br>3. Onder Landschapsecologische karakteristiek de zin “Waalenburgerdijk met opgaande begroeiing en wielen.” te wijzigen in “Waalenburgerdijk met opgaande begroeiing, wielen en soortenrijke graslanden.”<br>4. Onder natuurwaarden de kop “Kernkwaliteit: Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing en wielen” te wijzigen in “Kernkwaliteit: Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing, en wielen en soortenrijke graslanden”<br>5. Onder natuurwaarden na “De open gedeelten op de dijk en naast de wielen worden beheerd als N12.01 Bloemdijk of N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland.” De zin “Aan de dijk grenzen een aantal percelen waarop soortenrijke graslanden worden ontwikkeld (N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland).” toe te voegen.<br>6. Onder natuurwaarden na “De opgaande beplanting heeft vooral een landschappelijke betekenis en is ecologisch minder van belang.” de zin “Door verschraling worden in de graslanden soortenrijke vegetaties ontwikkeld.” toe te voegen.<br>7. In de tabel het kopje “Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing en wielen” te wijzigen in “Waalenburgerdijkje met opgaande begroeiing, en wielen en soortenrijke graslanden”.<br><br>WKW Noord-Kennemerland, Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder (N5)<br>8. Het NNN oppervlak te wijzigen van “46 hectare” naar “ca 50 hectare”.<br>9. Aan de lijst ‘Eigendom/beheer’ toe te voegen: “Landschap Noord-Holland”.<br>10. Onder Oppervlakte en samenhang NNN “Zuurvenspolder (circa 22 ha.)” te wijzigen in “Zuurvenspolder (circa 25 ha.)”.<br>11. Onder Landschapsecologische karakteristiek, onder het kopje kernkwaliteiten, de zin te wijzigen in “Op basis van het voorgaande wordt in Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder de volgende ecologische kernkwaliteiten onderscheiden, die de basis vormt voor het behoud van biodiversiteit die (inter)nationaal en/of regionaal van belang is: - Open landschap met extensieve graslanden voor weidevogels (Over ’t Hek) - Kwelgevoed open landschap met extensieve graslanden (Zuurvendpolder)”.<br>12. Onder Natuurwaarden, onder het kopje actuele natuurwaarden, de zin “In de Zuurvenpolder zijn geen extensieve graslanden aanwezig, al is het gebied verder zeer vergelijkbaar met Over ’t Hek.” te verwijderen.<br>13. Onder Natuurwaarden, onder het kopje potentiële natuurwaarden, de woorden “In beide gebieden” te vervangen door “In de waterberging Over ’t Hek”.<br>*14.* De volgende alinea toe te voegen aan Natuurwaarden:<br>*“Kernkwaliteit: Kwelgevoed open landschap met extensieve graslanden*<br>***Actuele natuurwaarden***<br>De zuurvenspolder wordt gekenmerkt door een waterberging waarin ruige soortenrijke graslanden voorkomen. Daarnaast is er extnesief grasland aanwezig dat is aangewezen als beheertype **N10.02 vochtig hooiland.** De invloeden van zowel nutriëntrijk polderwater als kalkhoudend kwelwater zijn zichtbaar in de vegetatie van de sloten en graslanden. Een netwerk aan wandelpaden ligt over de kaden in het gebied. Weidevogels komen hier niet tot broeden. Wel komt de rugstreeppad hier voor.<br><br>***Potentiële natuurwaarden***<br>De Zuurvenspolder heeft door de aanwezigheid van kwel, de grote variatie aan bodem- en watertypen en de verschillen in hoogteligging veel potentie voor natuurontwikkeling. Het belangrijkste onderdeel van de inrichting bij natuurontwikkeling betreft de waterhuishouding en het verlagen van de voedselrijkdom van de bodem. Er zijn kansen voor N10.02 vochtig hooiland (op de overgangen van hoge naar lage delen; dotterbloemhooiland met invloed van kwel), N12.03 zilt en overstromingsgrasland (in de lagere delen met rijkere bodems; zilverschoongrasland), N05.03 Veenmoeras (in de laagste delen, bij de Molensloot; rietland en ruigte) en bijbehorende sloten en wateren met grote diversiteit aan water |

| | |
|---|---|
| | en oevergebonden flora en fauna.” |
| Besluit GS | De wijzigingen door te voeren. |
| Consultatie PS | Nee. |

Verzoek C:

| | |
|---|---|
| Wijziging bij | Omgevingsverordening NH2020 en Omgevingsverordening NH2022 |
| Bijlage | Bijlage 5 Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen provincie Noord-Holland (bij Omgevingsverordening NH2020)<br>Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen (bij Omgevingsverordening NH2022) |
| Huidige tekst | Zie https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=d40b74358f2b49f383113ea8d74362b5 |
| Wijzigingsvoorstel | In de beschrijvingen van de Wezenlijke Kenmerken en waarden (WKW’s) staat het exacte aantal hectares per gebied benoemd. Deze informatie veroudert snel, terwijl de WKW’s juist als basis voor een NNN-gebied dienen. Omdat vanuit ecologisch oogpunt een indicatie van de omvang wel van belang is, worden de hectares afgerond, en wordt ervoor ‘circa’ toegevoegd. Tot 100 hectare wordt er naar tientallen afgerond, vanaf 100 hectare wordt er naar 50-tallen afgerond. Onder de tien worden de hectares tot hele hectares afgerond. Omdat het aantal hectares in de WKW’s in eerdere wijzigingsrondes niet is aangepast, verschillen sommige nieuwe getallen aanzienlijk van de aantallen die in de WKW’s staan vermeld. Dat komt niet door de afronding, maar door de som van aanpassingen uit de eerdere wijzigingsrondes. Daarnaast is er in zes gevallen een fout in het genoemde aantal hectares in de WKW’s ontdekt. Het gaat om de hectares in T3 Zuidelijke duinen Texel, T6 De Hors en de Razende Bol, L15 Zeevang en Kwadijkervlot, N3 Schoorlse Duinen, N4 Noordhollands Duinreservaat en N25 Hondsbossche Duinen. Deze fouten worden met de nieuwe cijfers hersteld. |

| NNN-gebied | Oud | Nieuw |
|---|---|---|
| T1 De Hoge Berg | 260 | 200 |
| T2 Noordelijke duinen Texel | 1745 | 1750 |
| T3 Zuidelijke duinen Texel | 1893 | 2300 |
| T4 Polderlandschap Texel | 324 | 350 |
| T5 Natuurgebieden Waddenkust | 387 | 400 |
| T6 De Hors en de Razende Bol | 1396 | 1000 |
| T7 Waalenburg | 512 | 550 |
| | | |
| K1 Huisduinerpolder | 38 | 40 |
| K2 Grafelijkheidsduinen | 229 | 250 |
| K3 Het Nollenlandschap | 32 | 30 |
| K4 Noordduinen, Mariëndal & Botgat | 417 | 400 |
| K5 Uitlandse Polder en Zandpolder | 226 | 200 |
| K6 De Nollen | 47 | 60 |
| K7 Zwanenwater en Pettemerduinen | 696 | 700 |
| K8 Wildrijk en Ananas | 29 | 30 |
| K9 Wielen Westfriese Omringdijk Eenigenburg | 15 | 20 |
| K10 Balgzand | 101 | 100 |
| K11 Amstelmeer en omgeving | 685 | 700 |
| K12 Wieringen | 310 | 300 |
| K13 Robbenoord | 699 | 700 |
| K14 Lage Oude Veer | 162 | 150 |
| K15 Eendenkooien | 115 | 100 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | K16 Stapstenen Waardkanaal | 25 | 30 |
| | K17 Schagerwad en reservaten rond Kolhorn | 220 | 200 |
| | K18 Oeverlanden Kanaal Alkmaar Omval | 32 | 30 |
| | K19 Waterbergingsgebieden langs Ringvaart Dirkshorn | 18 | 20 |
| | K20 Boomerwaal | 37 | 40 |
| | | | 0 |
| | W1 Weel- en Braakpolder, Kolk van Dussen en omgeving | 168 | 150 |
| | W2 Twisk-Oostermare en omgeving | 55 | 60 |
| | W3 Grote en Kleine Vliet en polder het Lichtewater | 105 | 100 |
| | W4 Boxwei Egboetswater en eendenkooi Wervershoof | 52 | 50 |
| | W5 Koopmanspolder en Onderdijk | 25,2 | 30 |
| | W6 De Weelen en Streekbos | 321 | 300 |
| | W7 De Ven | 43 | 40 |
| | W8 De Weel, de Weijdemeer en graslandreservaten de Gouw | 395 | 400 |
| | W9 Rustenburg en Hensbroek | 20 | 20 |
| | W10 Uiterdijk en de Hulk | 95 | 100 |
| | W11 Putten van Oosterleek en Kleiput De Nek | 122 | 100 |
| | | | |
| | N1 Abtskolk, Harger- en Pettemerpolder | 448 | 450 |
| | N2 Catrijpmoor | 91 | 100 |
| | N3 Schoorlse Duinen | 2327 | 1750 |
| | N4 Noordhollands Duinreservaat | 4664 | 5300 |
| | N5 Waterberging Over 't Hek en Zuurvenspolder | 46 | 50 |
| | N6 Kleimeer en Geestmerambacht | 247 | 250 |
| | N7 Damlander- en Philisteinse Polder | 105 | 100 |
| | N8 Bergermeerpolder en Loterijlanden | 175 | 200 |
| | N9 Oosterdel | 85 | 100 |
| | N10 Oeverlanden Kanaal Alkmaar Omval-Kolhorn Zuid | 10 | 10 |
| | N11 Waarderhout | 62 | 60 |
| | N12 Polder Egmond aan den Hoef | 8 | 10 |
| | N13 Ter Coulster, Nijenburg & Heilooër Bos | 355 | 350 |
| | N14 Limmerpolder | 287 | 300 |
| | N15 Duinrand Bakkum | 70 | 80 |
| | N16 Castricummerpolder en eendenkooi Uitgeest | 138 | 150 |
| | N17 Marquette en het Krengenbos | 151 | 150 |
| | N18 Duinen bij Wijk aan Zee | 124 | 100 |
| | N19 Westerhout en de Lunetten bij Beverwijk | 62 | 60 |
| | N24 Rietlanden Westbeverkoog, Oterleek en Molendijk | 61 | 70 |
| | N25 Hondsbossche Duinen | 186 | 90 |
| | | | |
| | L1 Hempolder en Klaas Hoorn- en Kijfpolder | 108 | 100 |
| | L2 Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Zwaansmeer en Dorregeesterpolder | 695 | 700 |
| | L3 Westwouderpolder | 205 | 200 |
| | L4 Crommenije | 48 | 50 |
| | L5 Krommenieër-Woudpolder | 171 | 150 |
| | L6 Omgeving Markervaart | 27 | 30 |
| | L7 Waterlinie Beverwijk | 40 | 40 |
| | L8 Noorderham en Zuiderham | 35 | 40 |
| | L9 Weijenbus, Vroonmeer en Fort Krommeniedijk | 174 | 150 |
| | L10 Driehoek van Assum | 38 | 40 |
| | L11 Eilandspolder | 1261 | 1250 |
| | L12 Polder Mijzen | 326 | 350 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | L13 Oeverlanden Beemsterringvaart | 10 | 10 |
| | L14 Kogen bij Schardam | 127 | 150 |
| | L15 Zeevang en Kwadijkervlot | 1862 | 450 |
| | L16 Waterling, Het Schot en oeverlanden Beemsterringvaart | 19 | 20 |
| | L17 Wormer- en Jisperveld | 1455 | 1500 |
| | L18 Polder Westzaan, Noorderveen en Zuiderpolder | 993 | 1000 |
| | L19 De Engewormer en de Wijde Wormer | 201 | 200 |
| | L20 Kalverpolder | 101 | 100 |
| | L21 Jagersveld | 109 | 100 |
| | L22 Oostzanerveld | 503 | 500 |
| | L23 Twiske | 618 | 600 |
| | L24 Ilperveld en Varkensland | 1515 | 1500 |
| | L26 Purmerbos | 244 | 250 |
| | L27 Ringvaart van de Wijde Wormer en oeverlanden | 34 | 30 |
| | L28 Groengebied Purmerland | 51 | 50 |
| | L29 Polder Katwoude | 35 | 40 |
| | L30 Hemmeland | 37 | 40 |
| | L31 Waterland oost | 1248 | 1250 |
| | L33 Koksloot en oeverland | 3 | 3 |
| | | | |
| | Z1 Nationaal Park Zuid-Kennemerland | 3556 | 3550 |
| | Z2 Amsterdamse Waterleiding Duinen | 2502 | 2500 |
| | Z3 Landgoederen bij Driehuis en Santpoort | 168 | 150 |
| | Z4 Landgoederen bij Haarlem | 157 | 150 |
| | Z5 Landgoederen bij Heemstede en Bennebroek | 443 | 450 |
| | Z6 Oosterbroek & Buitenhuizen | 494 | 400 |
| | Z7 Heksloot, Westbroekplas en omgeving | 143 | 150 |
| | Z8 Houtrakpolder en omgeving | 529 | 500 |
| | Z9 Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede | 223 | 200 |
| | Z10 Dijkland | 649 | 650 |
| | Z11 Eendenkooi Vijfhuizen | 36 | 40 |
| | Z12 Haarlemmermeersebos en Groene Weelde | 200 | 200 |
| | Z13 Haarlemmermeer | 225 | 250 |
| | Z14 Amsterdam west | 132 | 150 |
| | Z15 Amsterdamse Bos, Nieuwe Meer en Amstelveense Poel | 872 | 850 |
| | | | |
| | A1 Westeinderplassen, Molenpoel en Schinkelbos | 1232 | 1250 |
| | A2 Kalslagerpolder | 44 | 5 |
| | A3 Zijdelmeer en Uithoornse Polder | 50 | 50 |
| | A4 Bovenkerkerpolder | 113 | 100 |
| | A5 Middelpolder | 187 | 200 |
| | A6 Polder de Rondehoep, Holendrechter Bullewijkerpolder | 222 | 250 |
| | A7 Ouderkerkerplas en Nieuwe Bullewijk | 129 | 150 |
| | A8 Gaasperplas, Gaasperzoom en De Hoge Dijk | 356 | 350 |
| | A9 Diemerpolder en Diemerbos | 337 | 400 |
| | A10 Diemervijfhoek, De Drost, Warenar, Hooft en De Schelp | 149 | 150 |
| | A11 Vecht en oeverlanden | 36 | 40 |
| | A12 Naardermeer en Zuidpolder beoosten Muiden | 1220 | 1200 |
| | A13 Oostelijke Vechtplassen | 4823 | 4800 |
| | A14 Laegieskamp, Gijzenveen en Cruysbergen | 88 | 90 |
| | A15 's-Gravenlandse landgoederen | 418 | 450 |
| | A16 Spanderswoud en Corversbosch | 511 | 500 |
| | A17 Gooi Noord | 1176 | 1200 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | A18 Gooi Midden en Zuid | 2210 | 2200 |
| | A19 De Kampen, Huizerhoef en De Dode Hond | 205 | 200 |
| | A20 Bossen Muiderberg | 48 | 50 |
| | A22 Oeverlanden Holendrecht en Bullewijk | 5 | 5 |
| Besluit GS | De wijzigingen door te voeren. | | |
| Consultatie PS | Nee | | |

Verzoek D:

| | |
|---|---|
| Wijziging bij | Omgevingsverordening NH2020 en Omgevingsverordening NH2022 |
| Bijlage | Bijlage 5 Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen provincie Noord-Holland (bij Omgevingsverordening NH2020)<br>Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen (bij Omgevingsverordening NH2022) |
| Huidige tekst | Zie https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=d40b74358f2b49f383113ea8d74362b5 |
| Wijzigingsvoorstel | De kaarten met de ligging en exacte grenzen van het NNN-gebied te verwijderen uit de WKW beschrijvingen. In de WKW's worden kaartjes opgenomen met de indicatieve ligging van het gebied, en de namen waar in de tekst naar verwezen wordt, zodat het geheel beter leesbaar en begrijpelijk wordt. De actuele en exacte begrenzing van de NNN deelgebieden is, samen met de beschrijving van de WKW's, beschikbaar in de volgende viewer: https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=d40b74358f2b49f383113ea8d74362b5 |
| Besluit GS | De wijzigingen door te voeren. |
| Consultatie PS | Nee |

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**
M.E.A.A.M. Ooms
BEL/OMB

Telefoonnummer +31235144823
marissa.ooms@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

22 FEB. 2023

**Kenmerk**
1966223/1966258

**Uw kenmerk**

**Betreft: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2020 & OV NH2022 ronde 2023-I (ontwerp)**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2020 & OV NH2022 ronde 2023-I (ontwerp).

## Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (OV NH2020) en de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevatten zogeheten werkingsgebieden.[1] Werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden. Met het in werking treden van de OV NH2020 is intensief naar meerdere werkingsgebieden gekeken alvorens deze zijn vastgesteld. De uitgangspunten van de werkingsgebieden staan niet ter discussie en daarmee de werkingsgebieden zelf ook niet. Door specifieke ontwikkelingen kan een werkingsgebied echter wel aan verandering onderhevig zijn.

De bevoegdheid om deze werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben uw Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.7 OV NH2020 en artikel 13.3 OV NH2022).[2] Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH (artikel 13.8 OV NH2020 en artikel 13.4 OV NH2022).

[1] Denk aan Natuurnetwerk Nederland (NNN), Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), Landelijk gebied (LG), Industrieterreinen van regionaal belang en industrieterreinen van provinciaal belang, glastuinbouwconcentratiegebied, UNESCO werelderfgoed, etc.
[2] Specifiek voor het NNN: artikel 6.43, lid 6 en lid 7 OV NH2020 en artikel 6.55 OV NH2022.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Wij wijzigen de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. Hierover zijn uw Staten in meerdere brieven geïnformeerd.[3] De werkingsgebieden en de bijlagen worden elk half jaar gewijzigd, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 juli en 1 januari.

**Wat voor u ligt**

Wij maken nu gebruik van de bevoegdheid om de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen bij de OV NH daar waar nodig te wijzigen. In de bijgevoegde bijlagen treft u een overzicht aan van gevraagde wijzigingen die wij begin maart ter inzage leggen.

Voor de werkingsgebieden (bijlage 1) betreft het de volgende soorten wijzigingen:

- wijzigingen die voortkomen uit gebiedsprocessen om te komen tot optimalisatie en afronding van het Natuurnetwerk;
- wijzigingen die zijn verzocht via zienswijzen op de OV NH2022 en de ronde wijziging werkingsgebieden van 2021;
- wijzigingsverzoeken die door externe partijen zijn ingediend;
- verbeteringen van kennelijke onjuistheden in de kaart;
- situaties waar de uitgangspunten voor het begrenzen niet juist zijn toegepast;

Het gaat om in totaal 106 wijzigingen in de volgende werkingsgebieden:

- Natuurnetwerk Nederland (NNN)
- Bijzonder Provinciaal Landschap
- Landelijk Gebied
- Glastuinbouwconcentratiegebied
- Agrarische bedrijven
- Provinciale monumenten
- Provinciale wegen + Beperkingengebied
- Vaarwegbeheer + Nautisch beheer AGV
- Vaarwegbeheer - beheer gemeente
- Varend ontgassen

De voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen in de tabel in de bijgevoegde bijlage "Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I" en de bijbehorende viewers.

De volgende viewer geeft inzicht in de gewijzigde begrenzing van het werkingsgebied per wijzigingsnummer:

---

[3] Zie o.a. de brieven met kenmerken 1746799 / 1746804, 1775263 / 1775315 en 1775263/1855384.

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=49cd7b62997d421897483c1aebc4f5d0

De volgende viewer biedt een totaaloverzicht van de gewijzigde begrenzingen per werkingsgebied naar aanleiding van dit besluit: https://Noord-holland.tercera-go.nl/MapViewer/Default.aspx?id=NLIMRO9927WBOVNH1E2023-ON01

Leeswijzer tabel wijziging werkingsgebieden:

- Het nummer van het verzoek waarmee de locatie in de viewer ook terug te vinden is;
- De locatie en het werkingsgebied waar het om gaat;
- Het verzoek (ontgrenzen, begrenzen of beide) en de toelichting bij het verzoek;
- Of er sprake is van een wijziging in de beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of de beschrijving van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL);
- Het besluit van Gedeputeerde Staten om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten.

Naast wijzigingen in de werkingsgebieden bevat deze ronde ook wijzigingen in de inhoud van de bijlagen van de OV NH. Deze zijn opgenomen in de tabel in de bijgevoegde bijlage "Ontwerp wijziging bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I".

Het gaat om wijzigingen in de volgende bijlagen:

- De beschrijvingen van de Wezenlijke Kenmerken en Waarden van het NNN (bijlage 5 OV NH2020 & bijlage 6 OV NH2022)
- Het voorbereidingsbesluit (OV NH2022)

Leeswijzer tabel wijziging bijlagen:

- Of het om een wijziging in de OV NH2020 en/of de OV NH2022 gaat;
- De naam van de bijlage en de huidige tekst van de bijlage;
- Het wijzigingsvoorstel;
- Het besluit van GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten.

**Consultatie Statencommissies**

Deze ronde bevat ook wijzigingen die binnen de categorieën "klein maar ingrijpend" of "groots en meeslepend" vallen. Het gaat om de volgende nummers uit de tabel in bijlage 1 (wijziging werkingsgebieden):

020.1.2023
021.1.2023
022.1.2023
023.1.2023
024.1.2023
048.1.2023
063.1.2023
076.1.2023
080.1.2023

Deze wijzigingen leggen wij, conform de afspraak, ter consultatie aan uw Staten (lees: de betreffende Statencommissies) voor. Dit doen wij na de terinzagelegging en daarmee voordat wij het definitieve besluit nemen over de voorgestelde wijzigingen. Op deze wijze kunnen uw Staten, met kennis van de inbreng via de zienswijzen, een advies aan Gedeputeerde Staten meegeven.

**Wijzigingen in het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland (NNN)**

De provincie heeft de taak om het natuurnetwerk in 2027 af te ronden. Voor een optimaal netwerk is het nodig om de grens op sommige plekken aan te passen. Zo komen percelen met kansen voor de natuur in het netwerk te liggen en percelen met minder natuurwaarde juist buiten het NNN. Het natuurnetwerk neemt daarmee toe in kwaliteit.

Om te komen tot een aaneengesloten natuurnetwerk wordt deze ronde een besluit genomen over 61 verzoeken om de NNN-begrenzing aan te passen. Met het netwerk ontstaan grotere leefgebieden en krijgen planten en dieren meer kans om te verspreiden. Het gaat om grensaanpassingen door heel Noord-Holland, van Texel tot aan de Oostelijke Vechtplassen. Veel van de verzoeken komen voort uit lopende gebiedsprocessen, waar de provincie in gesprek is met betrokken grondeigenaren, pachters en partners over de afronding van het NNN. Het besluit geeft duidelijkheid over welke gronden binnen of buiten het netwerk (komen te) liggen.

De gebiedsprocessen hebben in een aantal gebieden geleid tot overeenstemming met belanghebbenden en onze externe partners waar het natuurnetwerk kan worden gerealiseerd. Voor Texel en de Horstermeerpolder betekent dit dat het resultaat nu wordt vastgelegd in de huidige herbegrenzingsronde van het NNN. Op Texel heeft de

provincie naar aanleiding van een voorstel van partijen (Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Agrarische Natuurvereniging de Lieuw en de LTO) een proces doorlopen om te komen tot afronding van de restanttaakstelling voor de NNN. Belangrijk onderdeel hiervan was een gebiedsproces op de Hoge Berg, waar samen met de boeren tot een Eindbeeld voor een Toekomstbestendige Hoge Berg is gekomen, waar natuurontwikkeling en duurzame agrarische bedrijfsvoering hand in hand gaan. Het voorstel tot herbegrenzingen in de Horstermeerpolder is het resultaat van het gebiedsproces, waar onderhandelingen met de eigenaren hebben geleid tot deze herbegrenzingen.

De voorgestelde herbegrenzingen zijn gebaseerd op artikel 6.43, lid 5, 6 en 7, van de OV NH2020 en betreffen:

a. Herbegrenzingen ter verbetering van de samenhang of een betere ruimtelijke inpassing van het NNN, ook wel herbegrenzing op ecologische gronden genoemd;
b. herbegrenzingen ten behoeve van compensatie; of
c. ter verbetering van kennelijke onjuistheden.

Alle herbegrenzingsverzoeken, behalve de herbegrenzingen ter verbetering van kennelijke onjuistheden, zijn ecologisch beoordeeld. Herbegrenzingen op ecologische gronden dienen bij te dragen aan de verhoging van de wezenlijke kenmerken en waarden of potenties daarvoor of het robuuster maken van het netwerk. Daarnaast weegt (in mindere mate) de realisatiekans mee (haalbaarheid en draagvlak).[4]

Voorwaarde voor het wijzigen van de begrenzing is dat de oppervlakte van het NNN zoveel mogelijk gelijk blijft en in ieder geval niet kleiner wordt. Aan die voorwaarde wordt voldaan. De totale oppervlakte NNN neemt naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit met 0,27 hectare toe. Onder de tabel in bijlage 1 is een overzicht opgenomen waarin per NNN-wijzigingsverzoek het aantal hectaren genoemd wordt.

## Tot slot

Wij leggen het ontwerp wijziging werkingsgebieden (de tabel in bijlage 1 met de viewer) en het ontwerp wijziging bijlagen (bijlage 2) begin maart 2023 ter inzage. Eenieder kan in deze periode op het ontwerp reageren. De ontvangen reacties worden verwerkt en, waar van toepassing, meegenomen in het definitieve besluit. Nadat de wijzigingen ter inzage hebben gelegen, worden uw Staten via de

[4] De ecologische criteria zijn afgeleid van de prioritering ITZ uit het natuurbeleid Bij de ITZ criteria staat de I voor internationaal bijzonder, de T voor trend en de Z voor zeldzaamheid. De criteria staan in volgorde van afnemend belang: 1. Internationale bescherming; 2. (Inter)nationaal belangrijke (bijzondere, weinig voorkomende) natuur waaraan Noord-Holland bovenmatig bijdraagt en daarom een grote verantwoordelijkheid heeft; 3. Robuustheid, samenhang, abiotiek; 4. Regionaal; 5. Lokaal.

betreffende Statencommissie geconsulteerd. Vervolgens wordt het voorstel met de bijbehorende nota van beantwoording door ons definitief vastgesteld. Dit is voorzien voor juni 2023, waarna de wijzigingen naar verwachting per 1 juli 2023 in werking kunnen treden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

1. Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I
2. Ontwerp wijziging bijlagen Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I

Gemeentehuis
Bezoekadres Kerkbuurt 4, 1511 BD Oostzaan
Postadres Postbus 20, 1530 AA Wormer
Telefoon 075 651 2100
Fax 075 651 2244
E-mail antwoord@oostzaan.nl
Internet www.oostzaan.nl

GS van de Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM
(via post@noord-holland.nl)

Uw kenmerk / Uw brief

Ons kenmerk 206572

Datum 24 maart 2022

Behandelend ambtenaar F. Frowijn/M. Klazema

Onderwerp Ontheffingsverzoek Noordeinde 65

Afdeling Ruimte

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Op 26 september 2018 heeft de raad het ontwerp bestemmingsplan 'Noordeinde 65' (het 'bestemmingsplan') vastgesteld vanwege de bouw van maximaal 30 woningen aan Noordeinde 59 en 65 te Oostzaan. Uw college heeft daarop een zienswijze gegeven. De ontwikkeling viel destijds onder de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Na overleg met uw college is de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan aangehouden tot de vaststelling van de Omgevingsverordening NH2020 (de 'Omgevingsverordening'). Bij de vaststelling van de Omgevingsverordening is de locatie echter onder het beschermingsregime van het MRA-landelijk gebied en in het Bijzonder Provinciaal Landschap ('BPL') Oostzaner- en Ilperveld komen te vallen.

De voor *MRA landelijk gebied* relevante regels zijn bepaald in paragraaf 6.1.2. van de Omgevingsverordening en liggen besloten in artikel 6.9 van deze verordening. Dit artikel is specifiek gericht op ruimtelijke plannen en bepaalt in hoeverre deze regels kunnen bevatten voor functiewijziging van een stedelijke functie of van een agrarisch bouwperceel naar wonen in de vorm van maximaal twee burgerwoningen. Artikel 6.9 Omgevingsverordening sluit een *nieuwe stedelijke ontwikkeling* binnen het MRA landelijk gebied uit.

De voor *het BPL Oostzaner- en Ilperveld* relevante regels zijn bepaald in paragraaf 6.4.2. van de Omgevingsverordening en liggen besloten in artikel 6.46 van deze verordening. Artikel 6.46 van de Omgevingsverordening bepaalt dat een ruimtelijk plan binnen het BPL Oostzaner- en Ilperveld geen regels mag bevatten die een *nieuwe stedelijke ontwikkeling* mogelijk maken. Van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is sprake bij realisatie van meer dan elf (11) woningen. Omdat het plan van Kalliste ziet op realisatie van 27 woningen is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Volgens artikel 6.46 lid 8 Omgevingsverordening kan een ruimtelijk plan een nieuwe stedelijke ontwikkeling binnen het BPL Oostzaner- en Ilperveld nog wel mogelijk maken,

indien er (a) sprake is van groot openbaar belang, (b) geen reële alternatieven zijn en (c) de aantasting zoveel mogelijk wordt beperkt en de aantasting wordt gecompenseerd. Bij het opstellen van de Omgevingsverordening heeft de provincie Noord-Holland ('de provincie') aangegeven dat het voorzien in de woningbehoefte niet kan worden aangemerkt als een groot openbaar belang.

Vervolgens is de locatie Noordeinde 65 door de provincie in de 'Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' aangewezen als probleemlocatie in dorpslinten waarvoor in samenwerking met de gemeente Oostzaan ('de gemeente') zou worden gestreefd naar een maatwerkoplossing ('Notitie Lintbebouwing', Bijlage bij Brief GS aan PS 1712781/1712783). Blijkens de Notitie Lintbebouwing toont uw college voor Noordeinde 65 (en enkele andere locaties) een positieve grondhouding om ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening omdat het plan een duidelijke verbetering realiseert voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint. Ambtelijk is constructief met de Provincie samengewerkt om het plan verder te verbeteren.

Middels deze brief verzoeken wij uw college op grond van artikel 13.4 Omgevingsverordening ontheffing te verlenen van artikel 6.9 en artikel 6.46 Omgevingsverordening voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Daartoe zal hieronder worden beargumenteerd dat de verwezenlijking van het bestemmingsplan wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het met artikel 6.46 Omgevingsverordening te dienen (provinciale) belang. Dit belang -de bescherming van de kernkwaliteiten in het gebied- is in het bestemmingsplan voldoende geborgd. Maar vooral ook geeft de uitwerking van het plan een flinke impuls aan de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid in het lint, waarmee de bestaande ruimtelijk ongewenste situatie wordt opgeheven.

In de eerste plaats zal hieronder worden ingegaan op de achtergrond van het bestemmingsplan. In de tweede plaats wordt aandacht geschonken aan het belang van het verwezenlijken van het gemeentelijke ruimtelijke beleid. In de derde plaats komen de verbeteringen voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint aan de orde.

## 1. De achtergrond van het bestemmingsplan

Op het perceel Noordeinde 65 was tot voor kort het bedrijf Cor Voet B.V. ('Cor Voet'), specialist in wild en gevogelte, en de bedrijfswoning gevestigd. De bedrijfsactiviteiten werden aan de zijde van het Noordeinde uitgeoefend. De gronden aan de achterzijde werden gebruikt als caravanopslag en zijn volledig verhard met asfalt.

Tussen de percelen Noordeinde 53 en 59 ligt een voormalig parkeerterrein van het bedrijf Meyn. Nadat Meyn enkele jaren geleden verplaatste naar het bedrijfsterrein Bombraak, kocht Cor Voet het terrein aan en continueerde het gebruik.

De bestaande verharding beslaat een groot oppervlak. In 2016 is aan het bedrijf een omgevingsvergunning verleend voor de uitbreiding van het bedrijf. Indien de bedrijfsvoering zou worden voorgezet door Cor Voet of een vergelijkbaar bedrijf, dan zou de bebouwing een nog groter oppervlak beslaan dan nu het geval is.



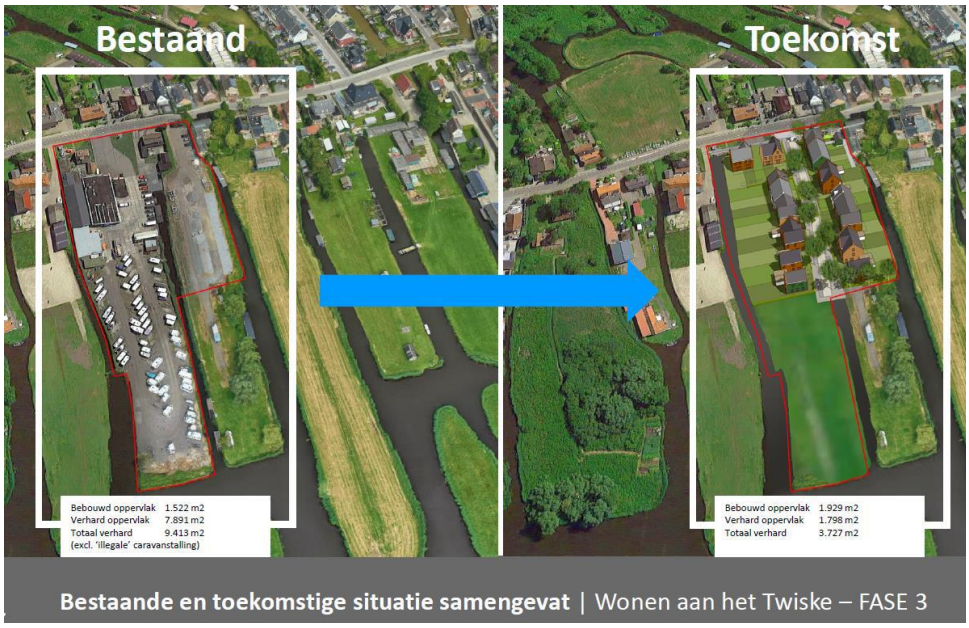
*Afbeelding 1. Bestaande situatie.*

Toen Cor Voet besloot zijn bedrijfsvoering te verplaatsen naar bedrijfsterrein Bombraak, kocht Kalliste in 2016 de gronden aan. Sinds Cor Voet zijn bedrijfsvoering heeft verplaatst worden de gronden enkel gebruikt voor opslag van goederen. Aangezien de percelen zijn gelegen in het midden van het bestaande bebouwingslint, wordt de leefbaarheid van het Noordeinde op dit moment negatief beïnvloed. Het is niet wenselijk dat deze situatie voortduurt.

Kalliste heeft na de aankoop van de gronden een woningbouwplan ontwikkeld voor de bouw van maximaal 30 woningen. De Raad is positief over deze ontwikkeling onder de volgende voorwaarden:

- het voormalig op het perceel aanwezige bedrijf wordt daadwerkelijk verplaatst;
- de caravanstalling verdwijnt geheel, de verharding wordt weggehaald en het vrijkomende deel krijgt de bestemming Agrarisch met waarden (weide);
- het parkeerterrein voor zover dat buiten het plangebied ligt en in eigendom is van Cor Voet wordt vrijgemaakt van verharding en krijgt de bestemming Agrarisch met waarden (weide);
- er wordt geen aardgasaansluiting voor de wijk gemaakt, mits dit technisch uitvoerbaar is;
- er wordt voldaan aan de bepalingen uit de Nota Burgerparticipatie.

Zoals uit afbeelding 2 blijkt voldoet het plan aan deze ruimtelijke voorwaarden. Dit is uiteindelijk ook vertaald in het ontwerpbestemmingsplan dat de raad op 26 september 2018 heeft vastgesteld (zie afbeelding 3).




*Afbeelding 2. Bestaande en toekomstige situatie (2018)*



*Afbeelding 3. Verbeelding bestemmingsplan 'Noordeinde 65'*

## 2. De verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid

In dit specifieke geval leidt het onverkort toepassen van artikel 6.9 en artikel 6.46 Omgevingsverordening tot onevenredig nadeel bij de verwezenlijking van ons gemeentelijk ruimtelijk beleid.

Ingevolge artikel 13.4 Omgevingsverordening beschikt uw college over de bevoegdheid ontheffing als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening te verlenen van de regels in hoofdstuk 6 van deze verordening. Deze ontheffingsbevoegdheid ziet uitsluitend op regels die zijn gericht op ruimtelijke plannen. Daarnaast is vereist dat het gemeentelijk ruimtelijk beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met deze regels te dienen provinciaal belangen. Het beoogde ruimtelijke plan past om de hiernavolgende redenen binnen de kaders van deze ontheffingsbevoegdheid:

### *2.1. Belemmering van het gemeentelijk ruimtelijk beleid is onevenredig*

Uit de toelichting bij artikel 13.4 van de Omgevingsverordening volgt dat het onverkort toepassen van de provinciale regels kan leiden tot een onevenredig nadeel bij de verwezenlijking van gemeentelijk ruimtelijk beleid. Op basis van deze bepaling vindt een afweging plaats tussen enerzijds het toepassen van artikel 6.9 en 6.46 Omgevingsverordening en anderzijds de verwezenlijking van het bestemmingsplan. In dit kader doen zich bijzondere omstandigheden voor die ertoe leiden dat belemmering van de vaststelling van het bestemmingsplan onevenredig is:

#### *2.1.1. Bestemmingsplan past binnen gemeentelijk woningbouwbeleid*

In het 'Woonakkoord regio Zaanstreek-Waterland en provincie Noord-Holland 2021-2025' heeft de gemeente samen met zeven andere gemeenten en de Provincie afspraken gemaakt over de woningbouw in de regio. De afspraken die zijn gemaakt in het Woonakkoord heeft de gemeente nader uitgewerkt in de ontwerp Omgevingsvisie Oostzaan (april 2021) en de Woonvisie 2021-2030.

Het aantal huishoudens, en daarmee de woningbehoefte, blijft de komende jaren (2022-2032) toenemen. In de subregio Amsterdam, Zaanstad, Oostzaan, Landsmeer en Purmerend wordt een groei van 12% verwacht. In absolute zin bedraagt dit een groei van 71.505 huishoudens. Een groot aandeel van deze groei is afkomstig van Amsterdam. In Oostzaan wordt een groei van het aantal huishoudens verwacht van circa 3%.

De provincie heeft de groei van het aantal huishoudens omgerekend naar een woningbehoefte. Op 8 december 2021 is de nieuwe prognose uitgebracht (Prognose Noord-Holland 2021-2050, Bevolking, huishoudens en woningbehoefte). Volgens deze nieuwe prognose heeft Oostzaan in 2030 150 woningen extra nodig t.o.v. 2021. De gemeente wil graag in deze behoefte voorzien en heeft in kaart gebracht dat er in Oostzaan (potentiële) nieuwbouwplannen zijn voor 372 woningen. Deze plannen zijn wel sterk variërend in de mate van concreetheid. Rekening houdend met een geplande sloop van 21 woningen is

sprake van een netto toevoeging van 351 woningen. Daarmee kan idealiter tot 2030 in de behoefte worden voorzien aangezien het overwegend *zachte plannen* betreft waarvan grotendeels de (planologische) haalbaarheid nog zeer onzeker is. De harde plancapaciteit (bestemmingsplan onherroepelijk) betreft slechts 33 sociale huurappartementen. Om in kwantitatieve zin in de behoefte te voorzien moet er dus vaart worden gemaakt met de planontwikkeling. Daarbij komt dat de Gemeente zelf beperkt bouwgrond in bezit heeft. De Gemeente stuurt daarom aan op realisatie van initiatieven voor woningbouw. We dagen partijen uit plannen te maken die maatschappelijke meerwaarde hebben en voorzien in de woningbehoefte in Oostzaan.

Ook het woningbouwplan van Kalliste is op dit moment nog een zacht plan, dat het gemeentebestuur graag ziet transformeren naar een hard plan aangezien er dus ruimschoots behoefte is aan de ontwikkeling van 27 woningen in Oostzaan. Bovendien heeft dit plan meerwaarde omdat het goed wordt ingepast in het gebied, zonder de landschappelijke structuren aan te tasten, waarover hierna meer. Integendeel, de ruimtelijke uitstraling gaat erop vooruit. Zoals gezegd is de behoefte groot en het passende aanbod klein. Aangezien er sprake is van een plan met minder dan 50 woningen is het niet van tevoren in de woonafspraken opgenomen. Wel zullen wij regionaal melding maken van het plan en de ontwikkeling achteraf in de monitor verantwoorden.

### *2.1.2. Kwalitatieve behoefte*

Op basis van het landelijke woonwensenonderzoek van het Ministerie van BZK en CBS (WoON2018) zijn de woonvoorkeuren in de regio afgeleid. Gebleken is dat 7% van de respondenten een voorkeur heeft voor een (centrum)dorps woonmilieu. Rekening houdend met een groei van 71.505 huishoudens in de subregio Amsterdam, Zaanstad, Oostzaan, Landsmeer en Purmerend bedraagt de vraag naar woningen in het (centrum)dorps woonmilieu 4.780 woningen. De 27 geplande woningen binnen het woningbouwproject van Kalliste passen uitstekend binnen deze behoefte aan woningen in een (centrum) dorps woonmilieu. Ook is inmiddels het WiMRA 2021 beschikbaar. Daaruit blijkt ook dat een groot percentage mensen die een woning in Oostzaan zoeken op zoek zijn naar een woning binnen een gewoon woonwijkje of een “landelijke” omgeving (zie bijlage 1 Factsheet Oostzaan p.5).

De Woonvisie 2021-2030 van de gemeente geeft bovendien aan dat op de korte termijn (medio 2025) vooral behoefte is aan rijwoningen. Vanuit de starters is veel behoefte aan (betaalbare) rijwoningen. Met een verruiming van de voorraad sociale (huur)woningen kunnen een deel van de jongere huishoudens en starters hierin terecht. Daarnaast blijft er vraag naar nieuwbouw van vrijstaande woningen.

### *2.1.3. Gemeentelijk beleid t.a.v. herontwikkeling bedrijfsterreinen*

Het is duidelijk dat de verplaatsing van de bedrijfsbestemming gewenst is. Sinds de negentiger jaren voert de gemeente beleid om bedrijfsactiviteiten te verplaatsen naar specifiek ingerichte bedrijfsterreinen. In de loop der jaren zijn daarom de bedrijfsterreinen De Ambacht, Skoon en Bombraak gerealiseerd. Het opnieuw uitoefenen van een bedrijf ter plaatse is dan ook niet aan de orde.

Nu de bedrijfsfunctie niet gewenst is dient een nieuwe bestemming aan de gronden te worden toegekend. De woonfunctie past daarbij goed in het bebouwingslint, en sluit bovendien aan bij de huidige bestemming van het perceel waarop de bedrijfswoning is gesitueerd. Het opnemen van bijvoorbeeld een "groene" bestemming is niet reëel omdat dit een kapitaalsvernietiging zou betekenen, waaraan planschaderisico's zijn verbonden. Bovendien zou het in de oude staat brengen van de weidekavels investeringen vergen die niet van de eigenaar mogen worden verwacht, zonder dat daar opbrengsten tegenover staan. Dat zou betekenen dat het verharde gebied in stand blijft, dat de herkenbaarheid van dit deel van het open weidegebied niet wordt hersteld en dat er geen impuls wordt gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid in het lint. Het uitvoeren van het plan van Kalliste tot realisatie van de 27 woningen is de beste optie voor herontwikkeling. Eén en ander is vastgelegd in dit bestemmingsplan en een vastgestelde anterieure overeenkomst met Kalliste.

## *2.2. Geen negatieve gevolgen voor het door de Omgevingsverordening te beschermen belang*

Artikel 6.46 Omgevingsverordening beoogt de kernkwaliteiten in het BPL Oostzaner- en Ilperveld te beschermen. Deze kernkwaliteiten zijn vastgelegd in Bijlage 6 bij de Omgevingsverordening en gericht op het behoud van (a) de aardkundige en landschappelijke karakteristiek, (b) de openheid en ruimtebeleving, en (c) de ruimtelijke dragers. Het ruimtelijk plan bevat uitsluitend regels inzake de beoogde ruimtelijke ontwikkeling die in lijn zijn met deze kernkwaliteiten. Zodoende zijn de negatieve gevolgen voor het belang dat wordt beschermd door de regels waarvan ontheffing wordt gevraagd, nihil. Bovendien is het plangebied gesitueerd op relatief geringe afstand van de rand van het MRA-landelijk gebied en het BPL Oostzaner- en Ilperveld.




*Afbeelding 4. Kaart Omgevingsverordening, aanwijzing MRA landelijk gebied*




*Afbeelding 5. Kaart Omgevingsverordening, aanwijzing BPL Oostzaner- en Ilperveld*

### *2.2.2. Aardkundige en landschappelijke karakteristiek*

Het landschap van het BPL Oostzaner- en Ilperveld wordt grotendeels gevormd door een waterrijk veenpolderlandschap met een strookvormig verkavelingspatroon. Op een aantal plekken is het gebied dooraderd met brede, grillige, natuurlijke veenwaterlopen. Met het beoogde bouwplan zal dit karakteristieke verkavelingspatroon van de veenweidepolders niet worden gewijzigd. De bestaande percelen blijven volledig intact. De caravanstalling en het huidige parkeerterrein verdwijnen, de verharding wordt weggehaald en het vrijkomende deel krijgt de bestemming Agrarisch met waarden (weide), waardoor een bijdrage wordt geleverd aan het herstel van de landschappelijke karakteristiek.

### *2.2.3. Openheid en ruimtebeleving*

Het veenpolderlandschap heeft een open karakter, waarbij de doorlopende open ruime en de vergezichten die hierdoor mogelijk zijn de waarde van de openheid bepalen. Ruimtelijke ontwikkelingen in het open landschap die leiden tot verdichting of verrommeling zijn een aantasting van deze kernkwaliteit, evenals ontwikkelingen die leiden tot een hoge mate van verdichting in de linten. Hiervan is geen sprake: het bouwplan vindt inpassing in het bestaande bebouwingslint. De achterliggende perceelsgedeelten worden teruggebracht in de oude staat van weidegebied. Op dit moment is het terrein verhard en daardoor niet geschikt als weidevogelgebied. Met het herstel van het achterliggend weidegebied zal het perceel weer aantrekkelijk worden voor weidevogels. Zodoende draagt de ruimtelijke ontwikkeling bovendien bij aan het vergroten van de habitat van deze vogels.

### *2.2.4. Ruimtelijke dragers*

De belangrijkste ruimtelijke dragers van het BPL Oostzaner- en Ilperveld zijn de zeer langgerekte bebouwingslinten die de openheid van het gebied doorsnijden. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn uitsluitend mogelijk mits er voldoende doorzichten blijven bestaan. De bebouwing vindt plaats op een bestaand bedrijfsperceel in het lint. Rekening houdend met de wens om doorzichten te realiseren naar het open veenweidegebied, worden de tweede-lijnswoningen gerealiseerd in een bebouwingslint dat dwars op het Noordeinde staat. Een dergelijk dwarslint komt vaker voor in Oostzaan (bijvoorbeeld Westerstijfselmakerspad, de Jol en het Bombraakpad). De doorzichten worden zelfs verbeterd door de verbreding van de omliggende sloten en het doortrekken van de sloot richting het lint aan de noordzijde van het plangebied. Zodoende worden ook de ruimtelijke dragers van het BPL Oostzaner- en Ilperveld niet aangetast maar zelfs versterkt.

## 3. De verbeteringen voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint

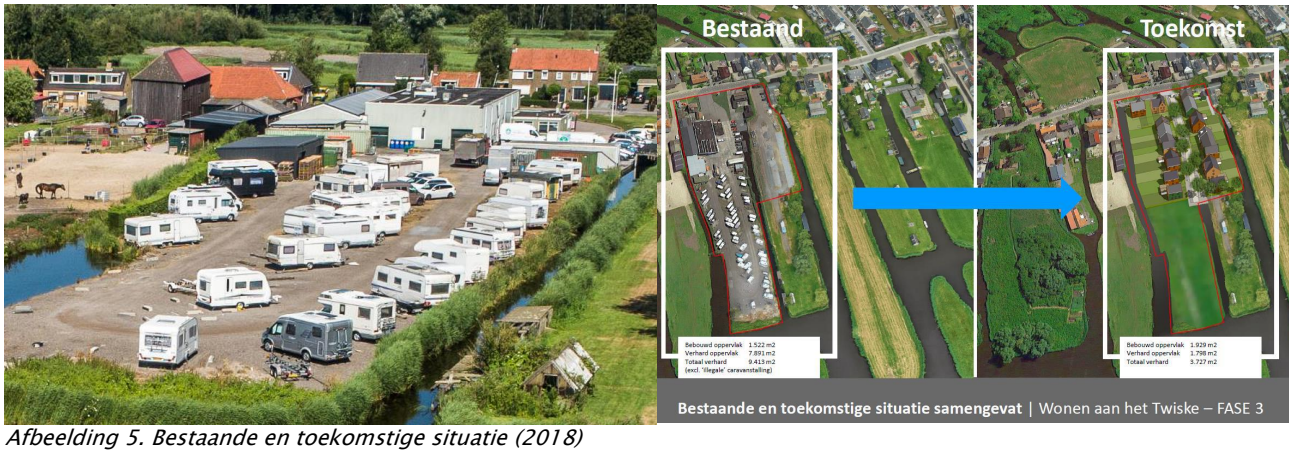
Door in het plangebied de beoogde woningbouw te realiseren wordt een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd. Het totaal aan verhard oppervlak neemt af, de bebouwing sluit aan bij de omgeving, het plan is ontwikkeld met cultuurhistorisch besef en er is rekening gehouden met de provinciale aanwijzingen t.a.v. een verdere kwaliteitsverbetering.

### *3.1. Het totaal aan verhard oppervlak neemt af en groen en natuur nemen toe*

Zoals te zien op afbeelding 1, 2 en 5 bevat het plangebied in de huidige situatie veel verharding:

- bij en rondom het bedrijf,
- bij en rondom de woning,
- in het achtergebied waar de caravanstalling is gesitueerd
- op het parkeerterrein.

In totaal is ruim 9.413 m2 van het totaal oppervlak van het plangebied verhard, waarvan ruim 1.522 m2 bebouwd. Bij het totaal aan verhard oppervlak is de caravanstalling niet meegeteld. Uit bijlage 4 en afbeelding 5, volgt dat het plangebied in de toekomstige situatie een totaal oppervlak van 3.727 m2 aan verharding kent, waarvan 1.929 m2 bebouwd. Dit is een *vermindering van 5.686 m2*. Het achtergebied met aanduiding 'caravanstalling' blijft de bestemming 'Agrarisch met waarden' behouden. Omdat de aanduiding 'caravanstalling' echter komt te vervallen, zal er na de realisatie van de plannen meer groen en natuur in het plangebied aanwezig zijn, in vergelijking tot de bestaande situatie.




*Afbeelding 5. Bestaande en toekomstige situatie (2018)*

### *3.2. De bebouwing sluit aan bij de omgeving*

De beoogde woningen steken niet verder het landschap in dan de in de omgeving gelegen (agrarische en woon)bebouwing. Van belang is tevens dat de eerste woningen niet direct aan de straatzijde worden gebouwd, maar dat daar juist groenstroken (tuinen) worden gerealiseerd. Door de woningen meer in het landschap te projecteren, sluiten de woningen niet alleen aan bij de bestaande omgeving, maar wordt daardoor de bebouwingsdichtheid verkleind en worden de doorzichten naar het achterliggende landschap hersteld. Bovendien wijken de beoogde woningen wat betreft de maximale goot- en bouwhoogte niet af van de woningen in het BPL en het bestemmingsplan 'Buitengebied Oostzaan'.[1] Ook leidt het aantal woningen, gelet op de perceelgrootte, niet tot een bebouwingsdichtheid die afwijkt van de omgeving.

[1] NL.IMRO.0431.BP2012003001-0401

### *3.3. Het plan is ontwikkeld met cultuurhistorisch besef*

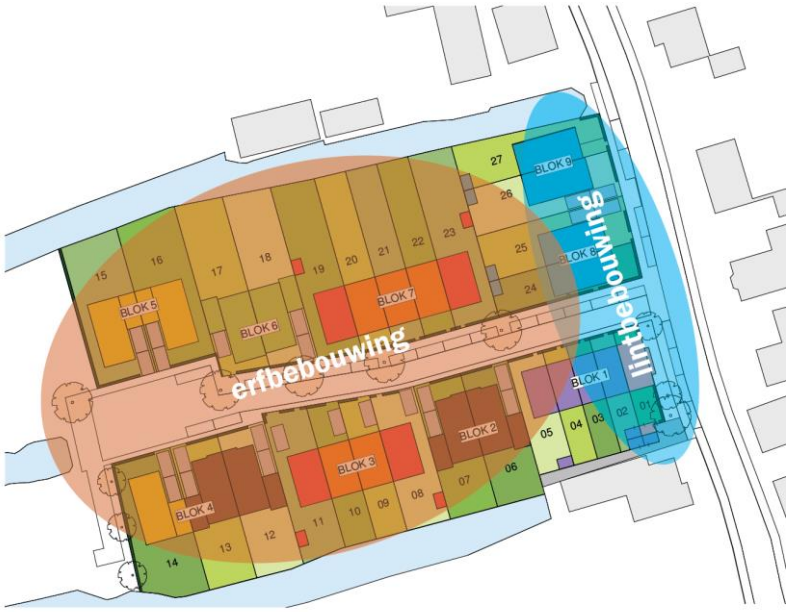
Het plan voldoet aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018. De algemene ambitie voor 'Wormerland-Oostzaan' is volgens de Leidraad om ruimtelijke ontwikkelingen:

a. bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de historische en landschappelijke karakteristiek,
b. bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

Ad a: Vanaf de Late Middeleeuwen is de kenmerkende lintbebouwing langs het Noordeinde aanwezig. De bebouwing is gebouwd op smalle kavels. Het perceel van Cor Voet is een relatief brede kavel. De woningen zullen deels worden gebouwd langs deze historische nederzettingslijn en hierop worden georiënteerd. De breedte van het perceel biedt ruimte aan een blok woningen die gericht zijn op het Noordeinde en een entree naar de te realiseren achterliggende woningen. Het plan wordt dan ook gerealiseerd binnen de openheid van het veenweidegebied.

Ad b: Rekening houdend met de wens om doorzichten te realiseren naar het open veenweidegebied, worden de woningen achter het lint dwars op het Noordeinde gerealiseerd. Dit komt vaker voor in Oostzaan (bijvoorbeeld Westerstijfselmakerspad, de Jol en het Bombraakpad).

Aan het Noordeinde wordt ten noorden van Noordeinde 53 een blokje met rijwoningen dwars op het Noordeinde gesitueerd. Dit blokje wordt vormgegeven als een "woonhuis-schuur"-typologie, waarbij het woonhuis georiënteerd wordt op het Noordeinde. De kopgevel krijgt daarbij een bijzonder element om de ligging aan het Noordeinde te accentueren. Meer naar het noorden worden twee blokjes twee-aaneengebouwde woningen gerealiseerd.



Voorkeur gaat uit naar afwisseling van kaprichtingen, omdat deze beter bijdragen aan een afwisselend bebouwingsbeeld. Dit kan bijvoorbeeld ook door de gevellijn iets te laten verspringen. De voorgevels zullen ongeveer aansluiten op de voorgevelrooilijnen van de belendende percelen. Daarmee worden de bebouwingskenmerken uit de directe omgeving doorgezet. Het gevolg is een "hersteld" bebouwingslint.




De ontsluitingsweg krijgt een lichte kromming in zich, vergelijkbaar met de meer informele zand of tuinpaden, waaraan de oorspronkelijke in het gebied voorkomende stallen en schuren liggen, die ook altijd haaks op het Noordeinde liggen. Het wegprofiel wordt daarom ook zo klein en informeel mogelijk gehouden (één niveau (geen stoepranden) en langsparkeerplaatsen worden als shared space uitgevoerd) en wordt een halfverhard karrenspoor aangebracht. Tot slot wordt deze ontsluitingsweg aan de westzijde verbreed. Het gevolg is een doorzicht naar het achterliggende landschap.


Referentiebeeld

De verkaveling bestaat uit grotere en kleinere korrels van verschillende soorten woningtypes en heeft daarmee in korrelgrootte verwantschap met aanwezige originele gebouwenensembles van schuren en stallen direct achter bestaande boerderijen aan het Noordeinde. Aangezien de sloten in het Oostzanerveld een functie hebben voor recreatief vaarverkeer zal de doorvaarbaarheid van belang zijn. Bij de aanleg van het woonwijkje

worden de omliggende sloten verbreed en krijgen zo veel mogelijk woningen een achtertuin aan het water. Over de exacte uitvoering zal overleg plaatsvinden met het hoogheemraadschap. Overigens sluit deze wijze van begrenzing van het landschap aan op de historische situatie van woonkavels aan de Oostzaanse bebouwingslinten. De sloot aan de noordzijde wordt bovendien doorgetrokken en wordt zichtbaar gemaakt vanaf het Noordeinde. De architectonische verschijningsvorm van dit achterliggende gebied sluit aan bij de erfbebouwing en onderscheidt zich daarmee van de architectonische verschijningsvorm aan het lint, waar aansluiting wordt gezocht bij de "Zaanse bouwstijl".

### *3.4. Provinciale aanwijzingen t.a.v. een verder kwaliteitsverbetering*

Op verzoek van de Provincie is het lint en de achterliggende erfbebouwing van elkaar onderscheiden in de architectonische verschijningsvorm (bijlage 3) . Daarom is gekozen voor grijze dakpannen in het achterliggende gebied. De woningen aan het lint kennen een wat meer gekleurde verschijningsvorm, waar de rode dakpannen dan ook onderdeel van uitmaken. Door bewust te kiezen voor alleen antracietkleurige pannen bij het erfdeel wordt het gewenste contrast in beeld tussen woningen aan lint en erf versterkt. Verder zijn op verzoek van de Provincie in het plan verwerkt: de positie van de bomen, natuurvriendelijke oevers met beperkte mogelijkheid voor steigers, uitstraling van rietvegetatie in het openbaar gebied, geen directe parkeervakken tussen het achterliggende gebied en het Noordeinde (wel verderop in het achterliggende gebied) en op de optionele uitbouwen wordt de aanbieding voor een groen dak gedaan. Als bijlage 4 gaat de memo van Kalliste van 20 oktober 2021, welke reeds in het bezit is van de Provincie. Als bijlage 5 gaat de presentatie van Kalliste, waarin aanvullende punten uit het overleg van 5 oktober zijn verduidelijkt en uitgewerkt.





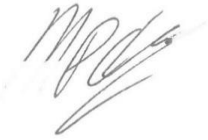




## Conclusie

Uit al het voorgaande volgt dat de verwezenlijking van het bestemmingsplan wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het met artikel 6.46 Omgevingsverordening te dienen (provinciale) belang. Dit belang –de bescherming van de kernkwaliteiten in het gebied– is in het Bestemmingsplan voldoende geborgd. Bovendien geeft de bouw van 27 woningen het Noordeinde een flinke ruimtelijke kwaliteitsimpuls, waarmee de bestaande ruimtelijk ongewenste situatie wordt opgeheven. Uw college wordt daarom verzocht om voor de vaststelling van het bestemmingsplan de benodigde ontheffing te verlenen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Oostzaan,

| | |
|---|---|
| de secretaris | de burgemeester |
|  |  |
| A. Vergouwe | M. Polak |

Gemeentehuis
Bezoekadres Kerkbuurt 4, 1511 BD Oostzaan
Postadres Postbus 20, 1530 AA Wormer
Telefoon 075 651 2100
Fax 075 651 2244
E-mail antwoord@oostzaan.nl
Internet www.oostzaan.nl

GS van de Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM
(via post@noord-holland.nl)

**Uw kenmerk / Uw brief**

**Ons kenmerk**

**Datum** Mei 2022
**Behandelend ambtenaar** F. Frowijn/M. Klazema
**Afdeling** Ruimte

**Onderwerp** Ontheffingsverzoek De Heul 18-20

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Momenteel is er een nieuw bestemmingsplan "De Heul 18-20" (**"het bestemmingsplan"**) in voorbereiding. Bij de vaststelling van de Omgevingsverordening NH2020 (**"Omgevingsverordening"**) is De Heul 18-20 komen te liggen in het MRA-landelijk gebied en het Bijzonder Provinciaal Landschap (**"BPL**") waardoor het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld. De 'Notitie Lintbebouwing: probleemlocaties in dorpslinten' (**'Notitie Lintbebouwing'**)[1] en een maatwerkoplossing zou uitkomst moeten bieden. Conform uw bericht van 9 november 2021 en gelet op artikel 13.4 van de Omgevingsverordening vragen wij u daarom om een ontheffing van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening[2].

Ter onderbouwing van ons verzoek zullen wij hieronder eerst ingegaan op het plan voor De Heul 18-20. In de tweede plaats komt het gemeentelijk ruimtelijk beleid aan de orde. In de derde plaats worden de verbeteringen voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint inzichtelijk gemaakt. In de vierde plaats wordt ingegaan op de bijzondere omstandigheden. Tot slot kan worden geconcludeerd dat de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk

[1] Bijlage bij Brief GS aan PS 1712781/1712783.

[2] Artikel 6.9 MRA landelijk gebied

1. Een ruimtelijk plan kan ter plaatse van het werkingsgebied MRA landelijk gebied niet voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling.
2. In afwijking van het eerste lid kan een ruimtelijk plan voorzien in functiewijziging van een stedelijke functie of van een agrarisch bouwperceel naar wonen in de vorm van maximaal twee burgerwoningen, indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
   a) ter plaatse van de bestaande stedelijke functie of het agrarisch bouwperceel is ten minste één bedrijfswoning planologisch toegestaan;
   b) de functiewijziging naar een woonfunctie beperkt de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet;
   c) de bestaande bedrijfsbebouwing op de overige gronden wordt gesloopt en aan deze gronden wordt een bestemming toegekend zonder bouwmogelijkheden; en
   d) een tweede burgerwoning is alleen mogelijk als meer dan 1.500 m² grondoppervlakte aan bestaande bedrijfsbebouwing op het bestemmingsvlak wordt gesloopt.
3. In afwijking van het eerste lid kan een nieuwe burgerwoning worden toegestaan, indien deze woning wordt gesitueerd in een dorpslint en hierbij een aanwezige bedrijfswoning binnen het werkingsgebied glastuinbouwconcentratiegebied wordt wegbestemd en gesloopt.
4. In afwijking van het eerste lid kan een ruimtelijk plan voorzien in een functiewijziging van een karakteristieke boerderij naar een woonfunctie waarbij de karakteristieke boerderij mag worden gesplitst in meerdere burgerwoningen, indien geen afbreuk wordt gedaan aan het oorspronkelijke karakter van de bebouwing

beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met de Omgevingsverordening te dienen provinciale belangen.

## 1. Het plan voor De Heul 18-20

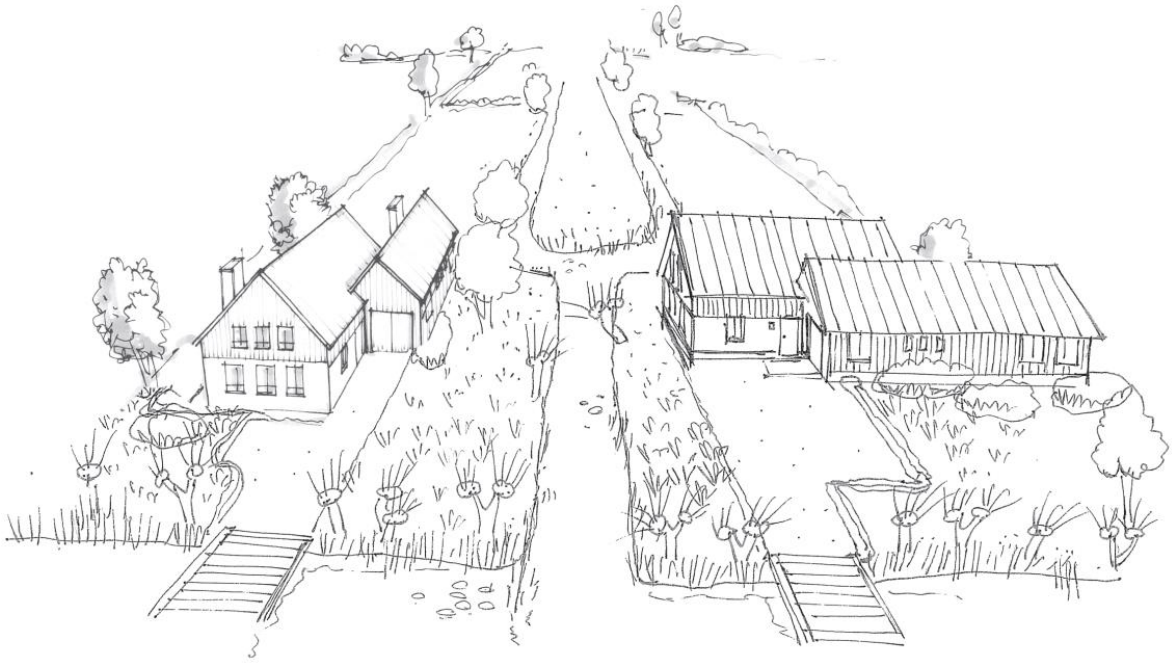
De Heul 18 en 20 zijn in eigendom van Piet Boon Studio B.V. (**"Piet Boon").** Door Piet Boon is een plan vervaardigd om twee vrijstaande woningen te realiseren. Gelet op de vorm en breedte van het bouwvlak wordt voorzien in twee kleinschalige woonerven. In het kader van de bebouwingskenmerken van deze erven wordt aansluiting gezocht bij de in de directe omgeving bestaande bebouwing. De bouwontwikkeling past daarmee zowel qua functie, uitstraling als bebouwingsvolume bij het huidige straatbeeld van De Heul. Door deze locatie te gebruiken ten behoeve van kleinschalige woningbouw, wordt een duurzaam ruimtegebruik gerealiseerd en rekening gehouden met de markttechnische omstandigheden.




Bovenstaande afbeelding toont de huidige ligging van het plangebied. Hieruit blijkt dat het perceel deel uitmaakt van een bestaand bebouwingslint. Zichtbaar is dat momenteel een gat is ontstaan in de aaneengesloten lintbebouwing. Gelet op de breedte van de percelen zijn de twee vrijstaande huizen geschikt om deze leemte op te vullen zonder dat dit de omgeving verstoort. Omdat de kleinschalige, vrijstaande woonerven op ruime afstand van elkaar zullen worden gepositioneerd, blijven de zichtlijnen naar het achterliggende landschap intact.

De naar achter strekkende verruigde gronden zullen worden teruggebracht naar weidegebied. Hierdoor wordt het landschap aantrekkelijker voor weidevogels. Doordat de kenmerkende openheid van het landschap wordt hersteld, zal de ontwikkeling een bijdrage

leveren aan de leefbaarheid van de directe omgeving en het bebouwingslint. Onderstaande afbeelding laat zien hoe de feitelijke realisering eruit moet komen te zien.



Ambtelijk is constructief met de Provincie samengewerkt aan het optimaliseren van dit plan voor De Heul 18-20 vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint.

## 2. Het gemeentelijk ruimtelijk beleid

Voorheen was op de De Heul 18 en 20 een agrarisch bedrijf met bedrijfswoning gevestigd. Volgens het (vigerende) bestemmingsplan "Buitengebied Oostzaan" heeft het perceel de bestemming 'Agrarisch met waarden'. Ter plaatse van het agrarisch bouwperceel is één bedrijfswoning planologisch toegestaan; op grond van artikel 4.2.1. van de planregels mag binnen het bouwvlak uitsluitend worden gebouwd *"de bij één agrarisch bedrijf behorende en de voor de agrarische bedrijfsvoering nodige bebouwing, waaronder begrepen ten hoogste één woning, zijnde de bedrijfswoning*

Nadat de bedrijfsvoering was gestaakt, is de bebouwing in ernstig verval geraakt. Dit leidde op den duur tot een onveilige situatie (zie onderstaande foto). Op verzoek van de gemeente en in openbaar belang heeft Piet Boon in 2008 uiteindelijk de volledige bebouwing voor eigen rekening gesloopt waarmee de initiatiefnemer een groot en acuut veiligheidsprobleem heeft opgelost. Vanwege de ernstige staat van verval ging de sloop noodzakelijkerwijs gepaard met sanering, hetgeen hoge kosten met zich meebracht voor het verhelpen en opruimen van de vervuiling.



De sloop liep vooruit op de realisatie van nieuwe woningen aan de Heul 18-20. In 2017 is vervolgens het wijzigingsplan "'De Heul 18-20" vastgesteld, waarbij invulling is gegeven aan de Ruimte-voor-Ruimte-regeling in de Provinciale Ruimtelijke Verordening ("PRV"). Hiermee konden twee nieuwe woningen worden gerealiseerd. Dit vaststellingsbesluit is echter bij uitspraak van 21 november 2018 door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State ("de Afdeling") vernietigd. De Afdeling oordeelde dat dat na de sloop van de agrarische bebouwing op De Heul 18 en 20 de Ruimte-voor-Ruimte-regeling niet (langer) van toepassing was (ABRvS 21 november 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3820). Hierdoor kon het bouwplan niet worden verwezenlijkt en zou de ruimtelijke kwaliteitsimpuls achterwege blijven. Momenteel is De Heul 18 en 20 derhalve nog steeds een braakliggend terrein met een ongebreidelde begroeiing die belet dat de percelen nog herkenbaar zijn als weidegebied (zie foto). Aangezien de verwaarloosde percelen zijn



gelegen in het midden van het bestaande bebouwingslint, wordt de leefbaarheid van de straat op dit moment negatief beïnvloed. Daarmee voldoet de locatie aan de omschrijving van een probleemlocatie in de Notitie Lintbebouwing. Het is onwenselijk om deze situatie te laten voortduren en derhalve dient een geschikte ontwikkeling van het perceel het openbaar belang. Daarom toont uw college blijkens de Notitie Lintbebouwing voor De heul 18-20 ook een positieve grondhouding om ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening.

In het (vigerende) bestemmingsplan "Buitengebied Oostzaan" heeft het perceel de bestemming 'Agrarisch met waarden'. Deze bestemming is echter niet doelmatig.
De agrarische bedrijfsvoering is reeds jaren geleden opgehouden te bestaan en het ter plaatse opnieuw uitoefenen van een agrarisch bedrijf zal niet plaatsvinden. De Heul 18 en 20 ligt immers ingesloten in een overwegend woongebied en er zijn geen aansluitende open agrarische gronden. Omdat de agrarische functie derhalve niet meer reëel is, wordt een nieuwe bestemming aan de gronden toegekend. Er is er een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding, dat wordt vormgegeven als partiële herziening van het thans vigerende bestemmingsplan "Buitengebied Oostzaan" ("postzegelplan").

Het opnemen van een “groene” bestemming is niet reëel omdat dit kapitaalsvernietiging zou betekenen, waaraan planschaderisico’s zijn verbonden. Bovendien zou het in oude staat brengen van de weidekavels investeringen vergen die niet van de eigenaar mogen worden verwacht, zonder dat daar opbrengsten tegenover staan. Het realiseren van twee kleinschalige, vrijstaande woningen – onder de voorwaarde van het creëren van doorzichten en het terugbrengen van de achterliggende weilanden in oude staat – is derhalve de enige reële optie voor herontwikkeling. De lintbebouwing aan De Heul bestaat grotendeels uit woningen en daarmee past deze ontwikkeling binnen het huidige straatbeeld. Gelet op de breedte van de percelen zijn de twee vrijstaande huizen ruimtelijk passend. De bebouwing aan De Heul komt met deze ontwikkeling tot een afgerond geheel.

Vanwege de economische/financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is het noodzakelijk dat het plan voorziet in de realisatie van twee woningen i.p.v. één. De bouwontwikkeling kent immers een langdurige, kostbare voorgeschiedenis. Het ontwikkelingstraject loopt al ruim dertien jaar en leidt tot op heden tot (onverhoopte) kosten. In 2008 heeft Piet Boon de sloop- en saneringskosten voor zijn rekening genomen. Daarna is Piet Boon steeds met de Gemeente in overleg geweest over de herontwikkeling. Ook de kosten van de behandeling van dit dossier lopen zodoende al dertien jaar op. Dat de ‘out-of-pocketkosten’ zo hoog zouden uitvallen, had Piet Boon nooit in redelijkheid kunnen verwachten. Onverhoopt ondervindt hij al jarenlang financieel nadeel van het feit dat het bouwplan niet tot realisatie kan worden gebracht. Al met al heeft de bouwontwikkeling Piet Boon tot op heden in totaal al meer dan 978.000 euro gekost en deze kostenpost loopt nog steeds op aangezien ook een bodemsanering noodzakelijk zal zijn waartoe momenteel (aanvullend) bodemonderzoek wordt verricht.

## 3. De verbeteringen voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint

Door aan de Heul 18-20 twee vrijstaande woningen op te richten wordt een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint gerealiseerd: weidekavels worden in oude staat hersteld, de bebouwing sluit aan bij de omgeving en het plan is ontwikkeld met cultuurhistorisch besef.

### *3.1. Weidekavels worden in oude staat hersteld*

Het achterliggend weidegebied zal in oude staat worden hersteld waarmee de kenmerkende openheid van het landschap wordt vergroot. Bovendien wordt het perceel zodoende weer aantrekkelijk voor weidevogels. De ruimtelijke ontwikkeling draagt derhalve bij aan het vergroten van de habitat van deze vogels en levert een bijdrage aan het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de directe omgeving en het bebouwingslint.

### *3.2. De bebouwing sluit aan bij de omgeving en is ontwikkeld met cultuurhistorisch besef*

Het plan voldoet aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018. De algemene ambitie voor Oostzaan is volgens de Leidraad om ruimtelijke ontwikkelingen:

a. bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de historische en landschappelijke karakteristiek;

b. bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

Ad a: Vanaf de Late Middeleeuwen is de kenmerkende lintbebouwing aanwezig in Oostzaan. De bebouwing is gebouwd op smalle kavels. Aangezien de Heul 18-20 een relatief brede kavel is, zullen hierop twee woningen kunnen worden gebouwd langs (en georiënteerd op) de historische nederzettingslijn. Hiermee wordt de bestaande leemte in de aaneengesloten lintbebouwing gevuld. De bebouwing respecteert het historische beeld van individuele erven in een onregelmatig ritme aan één of beide zijden van de weg waarbij de bebouwing en beplanting de openheid onderbreekt. Zo is het historisch ook lang geweest ter plaatse van De Heul 18 en 20 totdat daar de bebouwing werd gesloopt. Aan weerszijden van De Heul en de Haal, waar beide linten zijn gesplitst, kent deze omgeving van oudsher ook al een hogere bebouwingsdichtheid dan elders in het Oostzanerveld.

Ad b: Rekening houdend met de wens om doorzichten te realiseren naar het open veenweidegebied is het plan verder geoptimaliseerd door de initiatiefnemer in samenspraak met de ambtelijke organisatie van de gemeente en de provincie. Dit heeft erin in geresulteerd dat het bestemmingsplan extra waarborgen kent voor ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Ten aanzien van het handhaven van de openheid van het landschap is bijvoorbeeld onder meer in het bestemmingsplan vastgelegd dat tussen de twee woningen het terrein niet bebouwd kan worden en een nieuwe waterloop wordt gerealiseerd.

## 4. De bijzondere omstandigheden

T.a.v. het beoogde plan voor De Heul 18-20 doen zich onderstaande bijzondere omstandigheden voor die ertoe leiden dat bij een totale afweging van alle belangen het onverkort strikt blijven vasthouden aan de provinciale regels zou leiden tot een onevenredig nadeel bij de verwezenlijking van gemeentelijk ruimtelijk beleid.

### *4.1. Kleinschalige woningbouw i.r.t. de kernkwaliteiten van het BPL*

Kleinschalige woningbouw is toegestaan in het BPL indien wordt voldaan aan de eisen met betrekking tot het behoud en bescherming van de kernkwaliteiten. Onderstaand zal worden beargumenteerd dat het plan voor De Heul 18-20 recht doet aan de kernkwaliteiten van het BPL waarin De Heul is gelegen. Deze kernkwaliteiten zijn vastgelegd in Bijlage 6 bij de Omgevingsverordening en gericht op het behoud van (a) de aardkundige en landschappelijke karakteristiek, (b) de openheid en ruimtebeleving, en (c) de ruimtelijke dragers.

#### *4.1.1. Aardkundige en landschappelijke karakteristiek*

Het landschap van het BPL Oostzaner- en Ilperveld wordt grotendeels gevormd door een waterrijk veenpolderlandschap met een strookvormig verkavelingspatroon. Op een aantal plekken is het gebied dooraderd met brede, grillige, natuurlijke veenwaterlopen. Met het beoogde bouwplan zal dit karakteristieke verkavelingspatroon worden versterkt. Met de realisatie van twee woningen wordt ruimte gemaakt voor een nieuwe waterloop, die plaats krijgt tussen de woningen. Deze karakteristieke waterloop kan bij de realisatie van één

woning niet op diezelfde wijze worden verwezenlijkt. Ten behoeve van het project vindt voor het overige slechts een kleine oeveraanpassing plaats door de aanleg van maximaal twee steigers, hetgeen niet als aantasting van deze kernkwaliteit wordt beschouwd. Hoofzakelijk is van belang dat de bestaande percelen intact blijven en het achterliggende weidegebied bovendien wordt teruggebracht in oude staat.

#### *4.1.2. Openheid en ruimtebeleving*

Het veenpolderlandschap heeft een open karakter, waarbij de doorlopende open ruimte en de vergezichten die hierdoor mogelijk zijn de waarde van de openheid bepalen. Ruimtelijke ontwikkelingen in het open landschap die leiden tot verdichting of verrommeling zijn een aantasting van deze kernkwaliteit, evenals ontwikkelingen die leiden tot een hoge mate van verdichting in de linten. Hiervan is geen sprake: het bouwplan vindt inpassing in het bestaande bebouwingslint en voorziet in het behoud van open ruimte en vergezichten naar de daarachter gelegen veenweidepolders. De bijzondere woningontwerpen zullen allerminst tot verrommeling leiden en de positionering van de vrijstaande woningen voorkomt dat sprake zal zijn van verdichting van het open landschap. Met het herstel van het achterliggend weidegebied zal het perceel weer aantrekkelijk worden voor weidevogels. Zodoende draagt de ruimtelijke ontwikkeling bovendien bij aan het vergroten van de habitat van deze vogels.

#### *4.1.3. Ruimtelijke dragers*

De belangrijkste ruimtelijke dragers van het BPL Oostzaner- en Ilperveld zijn de zeer langgerekte bebouwingslinten die de openheid van het gebied doorsnijden. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn uitsluitend mogelijk mits er voldoende doorzichten blijven bestaan. Omdat de kleinschalige maar vrijstaande woonerven op ruime afstand van elkaar zullen worden gepositioneerd, blijven de zichtlijnen naar het achterliggende landschap als gezegd intact. Er zal geen tweedelijnsbebouwing worden gerealiseerd en evenmin wordt opgaande beplanting aangebracht. De vrijstaande woningen zullen de onbebouwde leemte in het bestaande bebouwingslint vullen, waarmee de bebouwing aan De Heul afgerond zal zijn. Het tweetal woningen vindt immers precieze inpassing in het bestaande bebouwingslint, zodat deze locatie daarin niet langer een dissonant vormt. Ook de ruimtelijke dragers van het BPL worden dus niet aangetast.

### *4.2. Het realiseren van twee woningen*

Eerder is beargumenteerd aangegeven dat het realiseren van twee woningen op het perceel noodzakelijk is in het kader van de financiële haalbaarheid. Artikel 6.9 van de Omgevingsverordening bevat de cumulatieve voorwaarden waaraan dient te worden voldaan voor de realisatie van maximaal twee burgerwoningen in het MRA-landelijk gebied. Met uitzondering van de 1.500 m2 gesloopte bedrijfsbebouwing wordt in de onderhavige casus voldaan aan al deze voorwaarden met dien verstande dat de bestaande bedrijfsbebouwing op het perceel reeds in 2008 is gesloopt.

## 5. Conclusie

Uw college heeft de Notitie Lintbebouwing vastgesteld om op probleemlocaties de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit te kunnen verbeteren. Vervolgens heeft u ons uitgenodigd om een ontheffingsverzoek in te dienen zodat het bouwplan voor De Heul 18-20 kan worden gerealiseerd. Door een constructieve samenwerking tussen de gemeente, de provincie en de initiatiefnemer ligt er inmiddels een bouwplan dat aan de voorwaarden voldoet. De bouw van twee kleinschalige, vrijstaande woningen op De Heul 18-20 geeft een grote impuls aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, waarmee de bestaande ruimtelijk ongewenste situatie wordt opgeheven. Ook doet het kleinschalige woninbouwplan voor De Heul 18-20 recht aan de kernkwaliteiten van het BPL waarin De Heul is gelegen. Bovendien is het realiseren van twee woningen op het perceel noodzakelijk in het kader van de financiële haalbaarheid en grotendeels in overeenstemming met de betreffende voorwaarden hieromtrent in artikel 6.9 van de Omgevingsverordening. Wij vragen u daarom om een ontheffing van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening voor de realisatie van dit kleinschalige woningbouwplan dat bestaat uit de bouw van twee woningen. Wegens bijzondere omstandigheden zou de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid immers onevenredig worden belemmerd in verhouding tot de met de Omgevingsverordening te dienen provinciaal belangen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Oostzaan,

| | |
|---|---|
| de secretaris | de burgemeester |
| A. Vergouwe | M. Polak |

**Tussenstand Probleemlocaties in dorpslinten**

1712781/1987390 toelichting bij brief GS aan PS

1. Vooraf

Eind 2021 hebben GS gemeenten met dorpslinten uitgenodigd om met een voorstel te komen om de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid op probleemlocaties te verbeteren. Hiervoor zijn GS bereid een ontheffing te verlenen van de OVNH2020. Een ontheffingsaanvraag dient dan uiterlijk eind 2023 ingediend te zijn.

Halverwege het traject en met een nieuw college in het vooruitzicht, maken we de balans op. Voorlopige conclusie is dat de werkwijze effectief blijkt om een gewenste oplossing gerealiseerd te krijgen. Deze notitie wordt opgenomen in het overdrachtsdossier voor de nieuwe coalitie, met de overweging deze werkwijze op te nemen in de Omgevingsverordening.

Ter illustratie is de ontheffingsaanvraag van kleinschalige woningbouw in MRA-landelijk gebied en eentje van een Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling bijgevoegd.

2. Aanleiding en doel Probleemlocaties in dorpslinten

Bij de vaststelling (22-10-2020) van de Omgevingsverordening 2020 hebben GS aan PS toegezegd een notitie op te stellen “over de wijze waarop in Noord-Holland, inclusief de MRA, omgegaan kan worden met lintbebouwing” Deze notitie was eerder toegezegd in de commissie RWK (29-9-2020: id 2441 Notitie lintbebouwing). In het overzicht te beleggen moties en toezeggingen is dit opgenomen als ‘Onderzoek naar leefbaarheid in linten / rotte plekken in linten’. De ‘rotte plekken’ zijn verder aangeduid als ‘probleemlocaties’.

Vanwege afspraken in het Coalitieakkoord is in de omgevingsverordening geregeld dat woningbouw in de MRA in het stedelijke gebied plaats vindt. In specifieke gevallen levert dit een probleemsituatie op in de lintbebouwing in het landelijk gebied. Dat zijn situaties, vaak rond een bedrijf, waar (compenserende) woningbouw de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid ter plekke aanzienlijk kan verbeteren.

Het gaat nadrukkelijk om een verantwoorde aanpak van een aantal probleemlocaties en niet om een algemene verruiming van de bouwmogelijkheden in linten. Hoewel diverse gemeenten vragen om ook in de MRA kleinschalige woningbouw mogelijk te maken, is dit niet de uitkomst van deze notitie. In een verantwoorde aanpak vraagt elke plek om een balans tussen woningbouw, bedrijfsontwikkeling en ook natuurontwikkeling. Dit is maatwerk, dat een bijdrage levert aan leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit en waarbij kritisch gekeken wordt naar wat nodig is om tot een oplossing te komen. De notitie geeft antwoord op de vraag: Hoe kunnen we de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid met woningbouw (doorgaans woningbouw, maar niet persé) op probleemlocaties in linten verbeteren zonder de algemene lijn uit de omgevingsverordening aan te tasten?

3. Werkwijze : selectie, aanpak, aanvraag ontheffing

*Selectie*

Het gaat om probleemlocaties in dorpslinten. In de notitie Probleemlocaties in dorpslinten (1712781/ 1712783 GS 2 november 2021) is uitgewerkt wat wij daar onder verstaan. Op basis daarvan is aan 21 gemeenten met lintbebouwing gevraagd om locaties aan te dragen. Hierop is van 15 gemeenten in totaal 59 locaties ontvangen. Ambtelijk hebben wij daar 22 uit geselecteerd, die naar onze mening

aan de omschrijving voldoen. Die selectie is voor een check teruggelegd bij de betreffende gemeenten en akkoord bevonden.

*Aanpak*
Voor elke geselecteerde locatie is een startgesprek gevoerd met de gemeente. Met dit gesprek krijgen we een gedeeld beeld van het probleem en de gewenste oplossing. Het levert ook een set randvoorwaarden op. Die randvoorwaarden zijn gericht op voldoende ruimtelijke kwaliteit en een verbetering van de leefbaarheid. Ook geven we de Leidraad voor Landschap en Cultuurhistorie mee. Hiermee kan de gemeente de initiatiefnemer uitnodigen met een eerste concept voor het stedenbouwkundig ontwerp te komen. Daarop volgt een ontwerpsessie met provincie, de gemeente en (het ontwerpbureau van de) initiatiefnemer. Door de directe communicatie over concrete verbeterpunten en de gegeven regelruimte levert deze reken- en tekensessie vaak al bijna het gewenste resultaat op.

*Aanvraag ontheffing*
De gemeente dient het ontheffingsverzoek in op basis van art. 13.4 van de OVNH2020. In dat verzoek staat welk probleem er wordt opgelost, hoe de oplossing rekening houdt met landschap en cultuurhistorie, hoe de kernkwaliteiten van BPL behouden en versterkt wordt, een visualisatie van het beoogde ontwerp en welk artikel uit de OVNH2020 de oplossing in de weg staat. Als het aantal woningen kritisch is, vragen wij een exploitatieberekening. Met een positief besluit van GS kan de gemeente de ruimtelijke procedure voortzetten.

4. Overzicht resultaten

Van de 22 aangedragen probleemlocaties lopen er 13 aan tegen het verbod op kleinschalige woningbouw in MRA-landelijk gebied en 2 tegen een verbod op een NSO in BPL. Voor 7 locaties blijkt een reguliere oplossing alsnog de beste weg, voor 5 daarvan is inmiddels een oplossing gevonden (BPL-kwestie).

Tabel 1: Resultaten per 1-3-2023

| **Resultaat** | **Aantal** | **Bijzonderheden** |
|---|---|---|
| Ontheffing verleend | 5 | 4 Kw in MRA<br>1 NSO in BPL |
| Reguliere oplossing | 7 | 5 BPL (Kaartw)<br>2 overig |
| Loopt nog | 10 | 9 Kw in MRA<br>1 NSO in BPL |
| Totaal | 22 | |

Toelichting:
Kw= Kleinschalige woningbouw
NSO= Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling
BPL= Bijzonder Provinciaal Landschap
MRA= Metropool Regio Amsterdam
Kaartw = Kaartwijziging werkingsgebied LG

Van de 22 aangedragen probleemlocaties zijn er inmiddels 5 gehonoreerd met een ontheffing door GS. Vier daarvan betreft het toestaan van kleinschalige woningbouw in MRA-landelijk gebied, maar er is ook 1 grotere bouwlocatie, die mooi in BPL ingepast gaat worden. Er lopen nog 10 trajecten. Dat gaat met horten en stoten. Een aantal is vergevorderd en sommige gaan trager. Personeels- en tijdgebrek spelen hier parten. Elk contactmoment laat echter een stap voorwaarts zien.

Het samen optrekken met gemeente en initiatiefnemer, met voldoende bewegingsruimte, is een goede formule gebleken om tot een kwalitatief goede oplossing te komen. Kunnen uitgaan van kwaliteit geeft partijen energie en vertrouwen en leidt tot een goed verhaal om probleemlocaties aan te pakken. De gunfactor is hoog en we hebben eigenlijk weinig moeite gehad om ons beleid ten aanzien van landschap en cultuurhistorie een plek te geven. Gemeenten denken mee en tonen zich redelijk flexibel en initiatiefnemers creatief en betrokken.

5. Het vervolg

Om een open einde te voorkomen hebben GS de gemeenten 2 jaar de tijd gegeven om een ontheffingsaanvraag in te dienen. Dat komt neer op 2 november 2023. Er lopen nog 10 trajecten en met de deadline in zicht, verhogen gemeenten hun inspanning.

Om misverstanden te voorkomen verdiend het aanbeveling om de sluitingstermijn van 2 november 2023 nog eens te melden bij gemeenten waar nog ontheffingsaanvragen in voorbereiding zijn. Dit kan met bijgevoegde brief. Ambtelijk is contact met details over de stand van zaken.

Het traject is ingezet als eenmalige actie om een oplossing te bieden voor langlopende problemen. Een aantal gemeenten heeft gevraagd om een structurele aanpak. Zij voorzien dat er opnieuw probleemlocaties kunnen ontstaan en de gevolgde werkwijze met intensieve samenwerking is daarbij erg effectief gebleken. De samenwerking tussen provincie, gemeente en initiatiefnemer vanuit kwaliteit leidt tot resultaat, als knellende regels uit OVNH opzij gezet kunnen worden. Onze beleidsdoelen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, landschap en cultuurhistorie zijn hiermee gediend en het vertrouwen in provincie neemt toe.

Geregeld wordt door gemeenten gevraagd of er een nieuwe ronde komt. Dat is echter juridisch geen optie, omdat dit dan staand beleid wordt. De ontheffingsmogelijkheid artikel 13.4 OVNH2020 is daar niet voor bedoeld. Een nieuwe coalitie kan overwegen de gevolgde werkwijze tot regel te maken in de Omgevingsverordening. Dat kan door een aanvullend artikel op te nemen over locaties waar de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit echt een probleem is. Zo'n artikel in de Omgevingsverordening is nodig als we de aanpak van probleemlocaties tot beleid maken.

Een nieuwe coalitie kan ook overwegen kleinschalige woningbouw in MRA-landelijk gebied mogelijk te maken, net als in NHN al het geval is. Dit biedt een oplossing voor de meeste (probleem)locaties in dorpslinten, maar ook daarbuiten. Het is daarom een bredere afweging.

Bijlage 1: Voorbeeld van kleinschalige woningbouw in MRA-landelijk gebied.
Los bijgevoegd

Bijlage 2: Voorbeeld van een Nieuwe Stedelijke Ontwikkeling in Bijzonder Provinciaal Landschap.
Los bijgevoegd

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
R. Sabée
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143593
sabeer@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

17 MAART 2023

**Kenmerk**
1712781/1987390

**Uw kenmerk**

**Betreft: Tussenstand Probleemlocaties in dorpslinten**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de tussenstand van het traject dat ingezet is naar aanleiding van de 'Notitie Lintbebouwing: Probleemlocaties in dorpslinten', die op 2 november 2021 door ons is vastgesteld. Doel van dit traject is een oplossing te bieden voor problematische plekken in lintbebouwing, destijds 'rotte plekken' genoemd.

Wij hebben gemeenten gevraagd om probleemlocaties aan te dragen. Daarvan hebben wij 22 locaties geselecteerd en gemeenten uitgenodigd een ontheffing te vragen van de Omgevingsverordening op de artikelen die een mooie oplossing in de weg staan.

Om er geen open einde aan te geven, hebben wij gemeenten twee jaar de tijd gegeven om een ontheffing aan te vragen. Die termijn is nu ruim voor de helft verstreken. We zijn blij met de inmiddels ingediende plannen, die we samen met de gemeente en initiatiefnemer hebben uitgewerkt. De gevolgde werkwijze geeft wederzijds vertrouwen en levert in relatief korte tijd mooie oplossingen op die de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid ter plaatse ten goede komen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Maatwerk en samenwerken blijken resultaat op te leveren. Vanwege de positieve ervaring is er een pleidooi de werkwijze vaker en wellicht breder toe te passen. Wij laten deze keuze over aan het nieuwe college.

In de bijgevoegde notitie is het bovenstaande toegelicht. Eind 2023 informeren wij u over het eindresultaat.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/v

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlagen:
Notitie Tussenstand Probleemlocaties in dorpslinten

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
Door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
K. Boelens
BEL/RO

Telefoonnummer +31623518531
kimberly.boelens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

12 APR. 2023

**Kenmerk**
1914108/2000613

**Uw kenmerk**

**Betreft: Ontheffing gemeente Texel voor tijdelijke flexwoningen**

Geachte leden,

Wij brengen u ervan op de hoogte dat wij nadat het ontheffingsverzoek is behandeld in de commissie Ruimte, Wonen en Klimaat van 13 februari 2023 hebben besloten aan het college van Burgemeester en wethouders van Texel een ontheffing van artikel 6.46, derde lid, van de Omgevingsverordening NH2020 te verlenen ten behoeve van 102 tijdelijke flexwoningen op de locatie Marsweg Den Burg Deelgebied B voor een periode van 20 jaar.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
C.J. Loggen

Bijlage:

Brief aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Texel ontheffing OVNH2020 Flexwoningen Marsweg Den Burg.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Texel
Postbus 200
1790 AE Den Burg

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
K. Boelens
BEL/RO

Telefoonnummer +31623518531
Kimberly.boelens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

12 APR. 2023

**Kenmerk**
1914108/2000622

**Uw kenmerk**

**Betreft: Ontheffing Omgevingsverordening NH2020 Flexwoningen Marsweg Den Burg**

Geacht college,

In uw brief van 10 januari 2023 verzoekt u ons om op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH 2020 (hierna: OVNH2020) ontheffing te verlenen ten behoeve van de bouw van 102 tijdelijke flexwoningen op de locatie Marsweg in Den Burg, deelgebied B, voor een periode van 20 jaar. Hierbij verlenen wij de door u gevraagde ontheffing van artikel 6.46, derde lid, van de Omgevingsverordening NH2020 ten behoeve van deze tijdelijke ontwikkeling, met in achtneming van de aan de ontheffing verbonden voorschriften.

## Juridisch kader

De ontheffingsbevoegdheid in de OVNH2020 is gebaseerd op artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening. De ontheffing kan worden verleend indien de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciale belangen. De ontheffing is aangevraagd met het oog op het verlenen van een omgevingsvergunning waarmee voor een termijn van ten hoogste 20 jaar van het bestemmingsplan kan worden afgeweken, waarbij de instandhoudingstermijn op 31 december 2045 afloopt. De ontheffing wordt aangemerkt als een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

## Motivering

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL 0010.03.124.B.08

In uw aanvraag onderbouwt u het gemeentelijk belang bij deze ontheffing. Het project Marsweg Noord is een inhaalslag voor het tekort aan sociale huurwoningen op Texel. De brede opgave is starters, medewerkers in de zorg/politie/scholen, horecapersoneel, spoedzoekers en statushouders te kunnen huisvesten. De huidige woningmarkt met voornamelijk dure koopwoningen sluit niet aan bij de maatschappelijke vraag. De druk op de gemeente om snel en omvangrijk voor (tijdelijke) huisvesting te zorgen is aanzienlijk.

De locatie Marsweg Deelgebied B is onderdeel van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) Texel - Oude Land en aandijkingen. Dit BPL wordt beschermd door artikel 6.46 van de OVNH2020. In het BPL is een nieuwe stedelijke ontwikkeling uitgesloten en zijn kleinschalige ontwikkelingen slechts mogelijk indien deze ontwikkelingen de voorkomende kernkwaliteiten niet aantasten. Deze ontwikkeling kwalificeert als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, gelet op de hoeveelheid tijdelijke flexwoningen en aard van het programma. Hiermee is de ontwikkeling in strijd met artikel 6.46, derde lid, van de OVNH2020.

Evident is dat er een zeer urgente maatschappelijke behoefte is aan nieuwe huisvesting, ook specifiek voor de beoogde doelgroepen. De gemeente Texel heeft een status aparte voor woningbouw. Er is geen relatie tussen de woningbouwproductie op Texel en de woningbouwproductie in de regio, de woningmarkt op Texel functioneert daarmee grotendeels onafhankelijk van de regio. Bovendien is er sprake van een piek in de woningbehoefte in de komende 20 jaar. In uw aanvraag wordt dit helder onderbouwd. Wij zien dit als een bijzondere omstandigheden waardoor onverkorte toepassing van de OVNH2020 zou leiden tot een onevenredige belemmering van het gemeentelijke ruimtelijk beleid. Hierbij is van groot belang dat het gaat om een tijdelijke ontwikkeling voor een periode van 20 jaar. Na deze periode kunnen en moeten de kernkwaliteiten van het BPL weer worden hersteld.

Wij zijn in deze specifieke situatie, gelet op de urgentie om huisvesting te realiseren voor genoemde doelgroepen, bereid om een tijdelijke inbreuk toe te staan op de door de OVNH2020 beschermde landschappelijke waarden.

**Voorschriften**

Aan de ontheffing verbinden wij een aantal voorschriften. Deze zijn gericht op het zoveel mogelijk beperken van de aantasting van de kernwaarden van het BPL Texel - Oude Land en aandijkingen en op het borgen van de tijdelijkheid van de aantasting:

1. De inrichting en bouw/aanleg vindt zodanig plaats dat er geen onomkeerbare aantasting plaatsvindt van de voorkomende kernkwaliteiten van het BPL Texel - Oude Land en aandijkingen, zoals omschreven in bijlage 6 bij de OVNH2020. Hierbij geldt met name dat het stuwwallandschap en de aardkundige waarde van het Oude Land niet worden aangetast.
2. De landschappelijke inpassing vindt zodanig plaats dat de tijdelijke aantasting van de kernkwaliteit 'openheid en ruimtebeleving: open ruimte en vergezichten' zo beperkt mogelijk is.
3. Deze ontheffing heeft uitsluitend betrekking op het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van voor een termijn van ten hoogste 20 jaar van het bestemmingsplan wordt afgeweken waarbij de instandhoudingstermijn op 31 december 2045 afloopt.
4. Aan de omgevingsvergunning worden de volgende voorschriften verbonden:
    a. De vergunninghouder stelt voorafgaand aan de werkzaamheden een rapportage op waarin de oorspronkelijke toestand in beeld is gebracht, waarbij in ieder geval de voorkomende kernkwaliteiten van het BPL Texel - Oude Land en aandijkingen op de betrokken gronden zijn vastgelegd.
    b. De genoemde rapportage wordt uiterlijk 2 weken voor de uitvoering van de werkzaamheden toegezonden aan de gemeente en de provincie (RO-info@noord-holland.nl).
    c. Elke 3 jaar wordt er een rapportage toegezonden aan de provincie (RO-info@noord-holland.nl) over de stand van zaken met betrekking tot het perceel.
    d. Na de instandhoudingstermijn van 20 jaar worden binnen een termijn van 6 maanden de gebouwen, verhardingen en andere voorzieningen verwijderd en worden de betrokken gronden in de oorspronkelijke toestand hersteld.
    e. De werkzaamheden ten behoeve van het herstel in de oorspronkelijke toestand worden zodanig uitgevoerd dat geen nieuwe aantasting plaatsvindt van de voorkomede kernkwaliteiten van het BPL Texel - Oude Land en aandijkingen .

Wij wijzen u erop dat op grond van artikel 13.4, vierde lid, van de OVNH2020 de ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/v.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

B.A.

voorzitter
C.J. Loggen

Voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep is van belang dat deze ontheffing wordt aangemerkt als een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dit betekent dat tegen deze ontheffing alleen rechtstreeks beroep kan worden ingesteld door het college van burgemeester en wethouders van Texel. Andere belanghebbenden kunnen geen rechtstreeks beroep instellen tegen deze ontheffing. Zij kunnen wel bezwaar en beroep instellen tegen de omgevingsvergunning waarvoor deze ontheffing als verklaring van geen bedenkingen dient.

Gemeente WATERLAND

PS

VERZONDEN 26 JUL 2023

| | |
|---|---|
| *Datum* | : 25 juli 2023 |
| *Kenmerk* | : -- |
| *Corsadossier* | D22.0000334/002 |
| *Behandeld door* | : Strategisch team |
| *Doorkiesnummer* | : (0299) 658 585 |
| *Bijlagen* | : -- |
| *Uw brief van* | : -- |
| *Uw kenmerk* | : Zaaknr. 2047257 |

**In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.**

INGEKOMEN 27 JULI 2023

Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland
POSTBUS 3007
2001 DA HAARLEM
**c.c. per post aan**: Provinciale Staten

Onderwerp: Zienswijze op ontwerp Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022, zaaknr. 2047257.

Geacht College,

Vanaf 22 juni 2023 ligt het ontwerp van de Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 ter inzage (verder het ontwerpbesluit).

De inhoud van de Omgevingsverordening en het ontwerpbesluit hebben ons doen besluiten onderstaande zienswijzen in te dienen. In deze brief is de volgorde van het ontwerpbesluit aangehouden.

**1. Algemeen: wij verzoeken u dit ontwerpbesluit in te trekken**

Wij zien in dit ontwerpbesluit dat:

- Een toezegging op onze vorige zienswijze die betrekking had op het splitsen van woningen, niet is nagekomen (zie onderdeel 2);
- De wijziging van twee artikelen ontbreekt, waardoor sprake is van een gebrek (zie onderdeel 3);
- U enerzijds met ons samenwerkt aan het project voor een (kleinschalig) hotel op het Hemmeland en ons anderzijds overvalt met een ontwerpbesluit waaruit -bij ongewijzigde vaststelling- volgt dat realisatie van het hotel op het Hemmeland niet meer mogelijk zal zijn (zie onderdeel 4);
- Tegenstrijdig aan de inhoud van een eerdere brief aan Provinciale Staten (verder PS) in onze gemeentelijke bevoegdheid met betrekking tot 'karakteristieken' wordt getreden (zie onderdeel 5);
- Na ruim drie jaar ineens een nieuw uitgangspunt met betrekking tot de begrenzing van het werkingsgebied Landelijk gebied wordt toegevoegd aan het besluit van 2020 de vaststelling van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (verder OVNH2020, zie onderdeel 6).

Wij zien ook spanning tussen een aantal onderdelen van het ontwerpbesluit en het coalitieakkoord d.d. 6 juli 2023. Volgens het coalitieakkoord:

- Wilt u ruimte bieden aan initiatieven aan de randen van bebouwing, waaronder dorpen en kernen, om in de provincie de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau te versterken.
- Heeft u het voornemen voor een aanvullende bepaling in de Omgevingsverordening t.b.v. lintbebouwing;
- Wilt u de regelingen m.b.t. functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen verbeteren.

Uw College wil vooruit en de in het coalitieakkoord benoemde grote opgaven vragen om doorpakken. Met het voorliggende ontwerpbesluit wordt op bovengenoemde onderdelen niet doorgepakt, integendeel.

Naar onze mening is voortzetting van deze herzieningsprocedure verspilling van tijd en energie. Wij stoppen die tijd en energie liever in een gesprek met u, mede om u input te geven voor bovengenoemde drie onderwerpen.

Wij verzoeken u:

a. Dit ontwerpbesluit in te trekken, zodat de vrijkomende tijd en energie gestoken kan worden in een aangepast en zorgvuldig voorbereid ontwerpbesluit waarin ook uw voornemens zijn verwerkt;
b. Ten minste onze zienswijzen vanaf mei 2020 te betrekken bij de voorbereiding van de eerstvolgende wijziging van de Omgevingsverordening;
c. Ons voortaan in een eerder stadium dan een formeel ontwerpbesluit te betrekken bij de voorbereiding daarvan.

**2. Artikel 6.14, kleinschalige ontwikkelingen: toezegging niet nagekomen**

Met verwijzing naar het document 'Bijlage 5 Notitie mogelijkheden woningsplitsen Masterplan Wonen' (op 11 april 2022 besproken in de Statencommissie Wonen en Ruimte) hebben wij het in onze zienswijze d.d. 27 september 2022 betreurd dat er in dat voorliggende ontwerpbesluit geen sprake was van splitsingsbeleid en hebben wij (samengevat) gevraagd om splitsing van woningen mogelijk te maken in het werkingsgebied MRA-Landelijk gebied.

Het antwoord op onze zienswijze (ZW-0002) in de Nota van beantwoording (1823026/1915424, p.39) luidde: [1]

*"Daarom gaan wij in het kader van het Masterplan Wonen en naar aanleiding van uw eerdere zienswijzen op dit punt op korte termijn een onderzoek starten naar oplossingen die zouden kunnen bijdragen aan het versneld realiseren van betaalbare woningen, waaronder woningsplitsing. De resultaten van dit onderzoek betrekken wij bij de eerstvolgende herziening van de Omgevingsverordening."*

Wij zijn teleurgesteld dat wij in dit ontwerpbesluit -*de eerstvolgende ontwerpherziening*- niets lezen over splitsing van woningen of over de resultaten van het in het antwoord genoemde onderzoek.

In het kader van transparant samenwerken melden wij u bij deze dat wij plannen voor splitsing van woningen dan ook voorlopig toetsen aan het (provinciale) document 'Bijlage 5 Notitie mogelijkheden woningsplitsen Masterplan Wonen'. Daaruit volgt (p.10) dat woningsplitsing binnen de bestaande bebouwing geen kleinschalige woningbouwontwikkeling is en dat de regels uit de Omgevingsverordening niet van toepassing zijn.[2]

Wij verzoeken u:

- De toezegging na te komen.

**3. Wijziging artikelen 6.18 lid 2 en 6.19 lid 2: gebrekkig ontwerpbesluit**

In de toelichting op de wijzingen in de tweede herziening lezen wij dat u de 'minimale sloopeis' in de artikelen 6.18 lid 2 en 6.19 lid 2 wil verlagen naar 1.000m². De wijziging van deze twee artikelen ontbreekt echter in het ter inzage gelegde ontwerpbesluit.

Wij stellen als eerste voor om deze wijziging vanwege het gebrek in het ontwerpbesluit niet mee te nemen in de verdere besluitvorming van deze ronde.

Mocht dit onderdeel toch verder gaan in de besluitvorming van deze ronde, dan pleiten wij voor een aanpassing van de voorgestelde regeling in artikel 6.18 lid 2 (MRA-Landelijk gebied) door in plaats van de

---

[1] Zie: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordeningen/Documenten_OV_NH2020/Nota_van_beantwoording_1e_herziening_OV_NH2022_en_2e_herziening_OV_NH2020.pdf

[2] Bijlage 5 Notitie mogelijkheden woningsplitsen Masterplan Wonen, p. 10. Zie: https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/ffec8e8f-9859-4692-8d4b-90cddf9d77b9?documentId=dd23c7e2-d0d4-4592-ac39-d1dd63264b22&agendaItemId=3d22e7b0-3b48-46f2-83a3-2588327ca09d

sloopeis van 1.000m² voor realisatie van 1 extra burgerwoning, een terugbouwpercentage van bijvoorbeeld 15% van het te slopen oppervlakte aan bedrijfsbebouwing, exclusief de bedrijfswoning, voor een klein aantal, bijvoorbeeld een maximum van 4 extra burgerwoningen, op te nemen voor alleen het MRA-Landelijk gebied.

Met een terugbouwpercentage van de hoeveelheid gesloopte bebouwing voor extra woningen met bijvoorbeeld een maximum van 4 extra burgerwoningen, wordt de regeling ook in ons gebied beter uitvoerbaar wat ten goede aan de ruimtelijke kwaliteit van het MRA-Landelijk gebied.

Het MRA-Landelijk gebied verschilt van het Landelijk gebied Noord-Holland Noord (verder NHN). De eventueel te transformeren percelen zijn in ons gebied, MRA-Landelijk gebied, over het algemeen minder groot dan percelen in NHN en dat geldt ook voor het oppervlak aan bedrijfsbebouwing.

Ons voorstel houdt in dat u in de regelingen van de artikelen 6.18 en 6.19 een onderscheid maakt tussen het MRA Landelijk gebied en NHN; vergelijk het onderscheid met betrekking tot een kleinschalige woningbouwontwikkeling in artikel 6.18 (niet toegestaan in MRA-Landelijk gebied) en artikel 6.19 (wel toegestaan in NHN).

Vanuit uw wens in het coalitieakkoord met betrekking tot verbetering van de regels voor transformatie van agrarische percelen, stellen wij tevens voor om deze systematiek (terugbouwpercentage, een maximum van bijvoorbeeld 4 extra burgerwoningen en een verschil maken tussen MRA-Landelijk gebied en NHN) ook door te voeren in het artikel met betrekking tot transformatie van agrarische percelen; artikel 6.15.

Hierbij stellen wij tevens voor om lid 7 van artikel 6.15 (het vereveningsfonds) in ieder geval in ons gebied niet meer van toepassing te laten zijn. De eis voor een vereveningsfonds is voor ons -gebied- niet doelmatig en niet proportioneel. Door het laten vervallen van de eis voor een vereveningsfonds vanaf de vierde extra burgerwoning, wordt de transformatieregeling in ons gebied uitvoerbaar, meer faciliterend en vermindert de bureaucratische regel- en lastendruk.

Dit voorstel sluit aan bij belangrijke punten van het coalitieakkoord waaronder: verbetering van de regelingen voor transformatie, functiewijziging van agrarische bouwpercelen en (samengevat) meer ruimte voor het bouwen van woningen voor iedereen.

Wij verzoeken u:

a. De wijziging van de artikelen 6.18 lid 2 en 6.19 lid 2 vanwege het gebrek in het ontwerpbesluit niet mee te nemen in de verdere besluitvorming.
b. Mocht u bovenstaand verzoek (a) niet honoreren, dan verzoeken wij u:
   I. De 'sloopeis' van ten minste 1.000m² in artikel 6.19 lid 2 voor het werkingsgebied MRA-Landelijk gebied om te zetten in een terugbouwpercentage van 15% voor (bijvoorbeeld) een maximum van 4 extra burgerwoningen, gerelateerd aan het onderdeel 6.19 lid 2 onder d[3];
   II. Deze systematiek ook door te voeren in het artikel met betrekking tot transformatie van agrarische percelen (artikel 6.15); en
   III. De eis voor een vereveningsfonds (artikel 6.15 lid 7) ten minste voor ons gebied te laten vervallen.

**4. Wijziging artikel 6.54 (activiteiten in NNN): enerzijds samenwerken, anderzijds overval**

Aan artikel 6.54 wordt een regel toegevoegd die verblijfsrecreatie (onder meer een hotel) in het werkingsgebied NNN niet meer mogelijk maakt. Wij voelen ons overvallen met dit ontwerpbesluit.

Al jaren werken wij met u samen aan de realisatie van een project voor een (kleinschalig) hotel op het recreatiegebied Hemmeland. De projectlocatie ligt in het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen (verder het NNN).

---

[3] 6.18 lid 2 onder d en 6.19 lid 2 onder d: ....de overige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt en herbouw in het omgevingsplan onmogelijk wordt gemaakt.

Met verwijzing naar het verslag van uw Commissie Ruimte, Wonen en Water d.d. 22 juni 2015 (vanaf nr. 585, p.11) bent u in ieder geval vanaf november 2014 ook bestuurlijk op de hoogte van dat project.[4] Wij werken in dit project samen met u en de initiatiefnemer aan de voorbereiding van een ruimtelijk plan. Zo is in november 2022 het plan beoordeeld door de 'Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit' (ARK) en wachten we sinds februari 2023 op uw beoordeling van de stukken die betrekking hebben op natuurcompensatie. Zeer recent, op 27 juni 2023, is het plan besproken in de 'Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) waarna het plan op 29 juni 2023 nogmaals op ambtelijk niveau is doorgenomen en besproken.

Wij voelen ons, zeker gelet op zowel de recente overleggen en contacten met de provincie over dit project, als de jarenlange positieve grondhouding van de provincie t.a.v. dit project op het Hemmeland, overvallen door het voorliggende ontwerpbesluit. Wij vragen ons af waarom wij tijdens de laatste twee overleggen (27 en 29 juni) niet zijn gewezen op het -nota bene al ter inzage liggende- ontwerpbesluit, wat uw bedoeling is en wat u in praktijk verstaat onder samenwerken. Wij begrijpen uw beweegredenen voor het willen toevoegen van de regel m.b.t. verblijfsrecreatie in het werkingsgebied NNN, maar wij kunnen niet anders dan constateren dat hier ten minste sprake is van een onzorgvuldige voorbereiding van dit deel van het ontwerpbesluit.

Wij verzoeken u:
- In artikel 6.54 ten minste een uitzonderingsregel op te nemen voor een (kleinschalig) hotel op het Hemmeland.

**5. Artikel 6.70, de ruimtelijke kwaliteitseis en de stolpenwaarderingskaart: gemeentelijke bevoegdheid**
Aan artikel 6.70 wordt (samengevat) toegevoegd dat de stolpenwaarderingskaart door gemeenten betrokken moet worden bij de inpassing van een nieuwe ontwikkeling met betrekking tot een stolpboerderij.

In de toelichting van het ontwerpbesluit staat: *"Gemeenten dienen deze waarderingskaart te betrekken bij hun keuze om te bepalen of er sprake is van een karakteristiek ..... De term karakteristiek staat voor het beginsel dat alle stolpen en hun bijgebouwen..... behoudenswaardig zijn".*

Naar onze mening worden de objecten op de stolpenkaart met dit ontwerpbesluit in beginsel aangewezen tot -behoudenswaardige- 'karakteristiek'.

Met verwijzing naar uw brief[5] aan PS (25 januari 2023, kenmerk 1327641/1959458,) treedt u met dit deel van het ontwerpbesluit in onze bevoegdheid.

In de brief aan PS d.d. 25 januari 2023, staat:
- de waarderingskaart is een inspiratiedocument voor gemeenten;
- met de kaart wordt tegemoet gekomen aan wensen van gemeenten om het provinciale belang van het stolpenbestand niet door bindende regelgeving te behartigen;
- het aan de gemeenten is om te bepalen of sprake is van een karakteristieke boerderij;
- niet in de bevoegdheid van gemeenten te treden (pagina 3).

Het toevoegen van de voorgestelde nieuwe en bindende regel aan de verordening is in tegenspraak met deze brief aan PS want:
- de waarderingskaart wordt nu meer dan een inspiratiekaart;
- de waarderingskaart wordt omgezet naar / maakt deel uit van bindende provinciale regelgeving;
- de waarderingskaart bepaalt of en wanneer sprake is van een karakteristieke boerderij;

---

[4] Verslag Commissie Ruimte, Water en Wonen d.d. 22 juni 2015, zie:
https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/2a43ff6e-edcb-4f7e-9328-868b24f9c227?documentId=432b34ca-6f47-44d9-afb8-45b1a64d1e56

[5] Brief GS aan PS d.d. 25 januari 2023, kenmerk 1327641/1959458, zie:
https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/9bf75724-80d6-41ce-a77c-d07913c5beb0?documentId=d1162f0d-5e59-4ffa-b449-731a0f5a6d37&agendaItemId=ea922242-3d3a-47d6-a8a2-b866f53fb31f#

- u treedt in de bevoegdheid van gemeenten.

Voor bescherming van het culturele erfgoed worden gemeenten en provincies geacht gebruik te maken van de regelgeving die daarvoor bedoeld is. Zowel gemeente als provincie hebben eigen bevoegdheden. Een onroerend goed (zaak, object of terrein, of een deel daarvan) kan slechts één status hebben. Een provinciaal monument kan bijvoorbeeld niet óók als gemeentelijk- of rijksmonument of gemeentelijke karakteristiek (in onze gemeente 'beeldbepalend') geregistreerd staan.

Als sprake is van een noodzakelijke bescherming vanuit provinciale belangen, dan is de provincie bevoegd om stolpen of (stolpen)structuren, en via de zorgvuldige procedure die daarvoor geldt, aan te wijzen tot provinciaal monument of een beschermde provinciale structuur. De bescherming daarvan volgt dan vanzelf via de regels van de Omgevingsverordening (paragraaf 6.2.7). De gemeente is bevoegd om objecten waaronder stolpen aan te wijzen tot 'karakteristiek' (in Waterland 'beeldbepalend').[6] Bescherming van 'karakteristieken', waaronder een verbod op het slopen zonder vergunning, volgt uit de regels van de geldende verordening (in Waterland is dat de Verordening op de Fysieke Leefomgeving) of het omgevingsplan.

De gemeente Waterland behoort tot de top dertig van de grote monumentengemeenten in Nederland, met 320 rijksmonumenten, 60 gemeentelijke monumenten, 5 provinciale monumenten en 3 archeologische rijksmonumenten. Naast beschermde monumenten heeft Waterland 39 waardevolle panden en zijn nog eens 401 beeldbepalende panden aangewezen. Ook kent de gemeente Waterland 4 beschermde stads- en dorpsgezichten.[7] Wij hebben hart voor het erfgoed en waarderen het inspirerende doel van de stolpenkaart.

Met dit ontwerpbesluit ontstaat naar onze mening echter onduidelijkheid en rechtsonzekerheid daar waar het gaat om de status van de objecten op de stolpenwaarderingskaart, de status van de stolpenwaarderingskaart zelf en de verplichtingen of eisen die gelden voor eigenaren van de objecten op de waarderingskaart. Om die reden zetten wij ook een vraagteken bij de voorbereiding van dit deel van het ontwerpbesluit. Wij hebben deelgenomen aan een bijeenkomst op 3 november 2022. Daarbij is aangegeven dat er nog een tweede bijeenkomst zou volgen. Er hebben ons geen berichten bereikt over een tweede bijeenkomst of een bericht dat dit ontwerpbesluit werd voorbereid. Wij vragen ons dan ook af in hoeverre de eigenaren van de objecten op de kaart betrokken zijn bij de voorbereiding van dit ontwerpbesluit.

Wij verzoeken u:
- De voorgestelde wijziging van artikel 6.70 niet vast te stellen.

**6. Werkingsgebied landelijk gebied: een nieuw uitgangspunt toevoegen aan het besluit van 2020?**
In het ontwerpbesluit wordt voorgesteld de algemene toelichting op het werkingsgebied 'Landelijk gebied' te wijzigen. Wij zien dat ineens na ruim drie jaar een nieuw uitgangspunt wordt toegevoegd: "*Ten eerste vallen gebieden die een agrarische bestemming hebben onder het landelijk gebied*". Dit uitgangspunt hebben wij niet terug kunnen vinden in de stukken m.b.t. de vaststelling van de OVNH2020.

In deze plotselinge toevoeging zien wij een relatie met de gang van zaken rond onze zienswijze (verzenddatum 23 maart 2023, onderwerp: wijziging van werkingsgebieden van de Omgevingsverordening ronde 2023-1, zaaknr. 1985079). In die zienswijze hebben wij u verzocht de begrenzing van het werkingsgebied Landelijk gebied bij een perceel aan de Drs. J. van Disweg in Broek in Waterland dat nog een agrarische bestemming heeft, weer terug te leggen naar daar waar deze van 2003 tot de OVNH 2020 lag; aan de noordzijde van de Drs. J. van Disweg.

---

[6] Art. 2.3 Verordening Fysieke Leefomgeving van de gemeente Waterland: De raad kan besluiten een (archeologische) zaak, object of terrein, of een deel daarvan, dat van bijzonder belang is voor de gemeente vanwege zijn schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde aan wijzen als gemeentelijk monument of beeldbepalend pand.
[7] Zie: https://www.waterland.nl/wonen-in-een-monument

Wij hebben u in die zienswijze van 23 maart 2023 uitgenodigd om vóór de besluitvorming samen met ons de locatie te bezoeken en ons vóór de besluitvorming te laten weten of u gebruik maakt van deze uitnodiging. Wij hebben daar geen reactie op gehad.

Naar aanleiding van door u aan PS doorgestuurde stukken, is op 13 juni 2023 door onze medewerkers contact met uw organisatie gezocht en is gewezen op de uitnodiging. Er was op ambtelijk niveau bereidheid om de locatie alsnog te bezoeken. Dat bezoek was niet vóór besluitvorming mogelijk, maar pas op 11 juli. Op 4 juli is het besluit op onze zienswijze (afwijzend) genomen. In de afwijzing (ZW-0004) staat onder meer:

- *"Wij komen niet tegemoet aan uw verzoek om de begrenzing aan te passen. Bij het begrenzen van het werkingsgebied Landelijk gebied wordt een aantal criteria toegepast. Eén van deze criteria is dat gronden met een agrarische bestemming als Landelijk gebied worden aangemerkt. Omdat deze locatie een agrarische bestemming heeft, is sprake van Landelijk gebied..... leidt tot aantasting van de openheid van de polder Binnenweeren waar het perceel en de naast gelegen percelen landelijkschappelijk onderdeel van uitmaken."*[8]

De locatie is afgelopen 11 juli ambtelijk bezocht. Tijdens dat bezoek is zowel de begrenzing van de werkingsgebieden Landelijk gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap besproken als de motivering van het afwijzende besluit op onze zienswijze d.d. 23 maart 2023. Tevens is gesproken over de periode rond de vaststelling van de OVNH2020 en het enorme aantal zienswijzen dat in die tijd (februari / mei 2020) op de begrenzing van de werkingsgebieden is ingediend.

Wij hebben uit dat overleg opgemaakt dat er overeenstemming was t.a.v. de -gebrekkige- motivering van de afwijzing van ons verzoek in onze zienswijze d.d. 23 maart 2023, zeker waar het gaat om het zicht op de in de afwijzing genoemde polder. In de buurt is weliswaar sprake van een polder (Noordmeer), maar daar heeft het perceel geen onlosmakelijke verbinding mee of zicht op. Wij merken bij deze nog op dat er-ook in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie- geen sprake is van een polder Binnenweeren.[9]

Tevens hebben wij uit dat overleg opgemaakt dat de grens in 2020 naar alle waarschijnlijkheid niet zou zijn verlegd als het deel van uw organisatie dat in 2020 aan de begrenzingen werkte, de informatie over onder meer de projecten in dit gebied en het feitelijke gebruik van het perceel had betrokken bij de begrenzing. Voor de projecten in dit gebied waren de bestemmingsplannen zelfs al ruim voor het ontwerp van de OVNH2020 onherroepelijk. Hier zien wij overeenkomsten met de gang van zaken rond het project in het werkingsgebied NNN (zie onderdeel 4 van deze zienswijze).

Nu zien wij dat drie jaar na het besluit op de OVNH2020 ineens een nieuw uitgangspunt wordt toegevoegd aan de uitgangspunten die in 2020 gehanteerd zijn bij de begrenzing van het werkingsgebied Landelijk gebied, namelijk: *Ten eerste vallen gebieden die een agrarische bestemming hebben onder het landelijk gebied.* Met deze tekst is geen enkele nadere afweging/overweging/uitzondering mogelijk. Dit bevreemdt ons omdat in tegenstelling tot de uitgangspunten die in 2020 zijn vastgesteld, bij het voorgestelde nieuwe en zelfs *"Ten eerste"* uitgangspunt geen enkele uitleg -toelichting op, motivering van de werkwijze en eventuele uitzonderingen- is opgenomen.

Bij de vaststelling van de OVNH2020 in oktober 2022 was de nu voorgestelde tekst in ieder geval geen uitgangspunt. Dat blijkt uit zowel paragraaf 1.7 van de Nota van beantwoording Omgevingsverordening

---

[8] Zie: Nota van beantwoording Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OVNH2020 & OVNH2022 ronde 2023-I, 1966223/2032501, p. 58: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordeningen/Archief_OV_NH2020/Eindconcepten_Nota_van_beantwoording/Nota_van_beantwoording_wijziging_werkingsgebieden_en_bijlagen_ronde_2023_I.pdf

[9] Zie: https://leidraadlc.noord-holland.nl/ensembles/waterland/

NH2020[10], als uit de algemene toelichting van de op 22 oktober 2020 door PS vastgestelde OVNH2020.[11] De volledige tekst in de door PS vastgestelde toelichting op de OVNH2020 m.b.t. de begrenzing van het werkingsgebied Landelijk gebied en de uitgangspunten (p. 107) is:

- *Ten eerste zijn de CBS-gegevens voor bevolkingskernen gebruikt. De stedelijke hoofd- of basiskernen (>500 inwoners) maken geen onderdeel uit van het werkingsgebied landelijk gebied. Aanvullend hierop zijn ook een aantal kleinere kernen met minder dan 500 inwoners door hun vorm en uiterlijk tot de basiskernen gerekend.*

  *Ook de aan de kernen grenzende stedelijke bestemmingsvlakken die ten dienste staan van de kern (zoals sportvelden en bedrijventerreinen) beschouwen wij niet als landelijk gebied. Uitzondering hierop vormen stedelijke bestemmingsvlakken grenzend aan de kern die eerder al onder één van de voormalige regimes bufferzones (voormalige Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)), aardkundig monument (voormalige Provinciale Milieuverordening (PMV)) of weidevogelleefgebied (PRV) vielen. Ook kan een uitzondering worden gemaakt op stedelijke bestemmingsvlakken grenzend aan de kern, met een overwegend groen karakter, die gezien de ligging en kwaliteiten deel uitmaken van Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL).*
  *Kleine kernen (<500 inwoners),linten en onderdelen van landelijke villawijken maken deel uit van het landelijk gebied.*
  *Dit werkingsgebied landelijk gebied vormt de basis voor een aantal andere werkingsgebieden in het landelijk gebied:*
  - *Natuurnetwerk Nederland NNN*
  - *Bijzonder provinciaal landschap BPL*
  - *Agrarische bedrijven*
  - *Glastuinbouwconcentratiegebied*
  - *Zaadveredelingsconcentratiegebieden*
  - *Tuinbouwconcentratiegebied*

Los van de gang van zaken rond onze zienswijze van 23 maart 2023 vinden wij het onjuist om een uitgangspunt toe te voegen dat in 2020 geen uitgangspunt was, laat staan om het nieuwe uitgangspunt ook nog eens als *"Ten eerste"* toe te voegen. Natuurlijk is het mogelijk om grenzen van werkingsgebieden later, en zelfs drie jaar na vaststelling, nog eens te heroverwegen. Dat moet dan echter zorgvuldig worden voorbereid en als zodanig herkenbaar zijn, ook in de tijdlijn. Wij vinden de voorgestelde toevoeging op deze wijze en in deze vorm dan ook ongewenst.

Wij verzoeken u:

a. Het zinsdeel *'Ten eerste vallen gebieden die een agrarische bestemming hebben onder het landelijk gebied'* niet toe te voegen aan de algemene toelichting onderdeel 'Werkingsgebied Landelijk gebied'.
b. De beslissing op onze zienswijze d.d. 23 maart 2023, te herroepen en de grens van de werkingsgebieden op de in de zienswijze genoemde locatie terug te leggen naar daar waar de grens lag vóór de vaststelling van de OVNH2020 (22 oktober 2022).

---

[10] Zie: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordeningen/Archief_OV_NH2020/Vastgesteld_OV_NH2020_november_2020/Nota_van_beantwoording_Omgevingsverordening_NH2020.pdf

[11] Zie: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordeningen/Archief_OV_NH2020/Vastgesteld_OV_NH2020_november_2020/Omgevingsverordening_NH2020.pdf

**Tot slot**
Voor een gesprek over of een toelichting op onze zienswijzen bent u van harte welkom in Waterland. Voor het maken van een afspraak, kunt u contact opnemen met ons bestuurssecretariaat, tel: (0299) 711 712.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

drs. E.G.H. Dijk MPM
gemeentesecretaris/algemeen directeur

drs. M.C. van der Weele
burgemeester

c.c.: (per post) Provinciale Staten, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem

ite WATERLAND
Postbus 1000 | 1140 BA Monnickendam

PostNL
Port Betaald

AC2CC - #X820X0X#00#0000#

Provinciale Staten
Postbus 3007
2001 DA Haarlem




Provinciale Staten Noord-Holland
t.a.v. de griffier van de Provinciale Staten mevrouw K. Bolt
Dreef 3
2012 HR Haarlem

Biddinghuizen, 3 juli 2023

Betreft : transformatie van recreatieparken naar o.a. woonparken
Referentie : brief van minister H.M. de Jonge van het Ministerie voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan de Tweede Kamer dd. 29 juni 2023 "vervolgaanpak vakantieparken".

Geachte dames en heren Statenleden,

De BelangenVereniging Vrij Wonen (BVVW) is zeer verheugd met bovengenoemde brief waarin de minister – naast zijn plannen voor "bouwen, bouwen, bouwen" – ook zijn plannen bekend maakte voor het transformeren van vakantieparken naar o.a. wonen. Het getuigt ons inziens van een realistische en praktische aanpak voor een deel van het door hem in de brief genoemde *nijpende woningtekort*.

Naast het benoemen in de brief van diverse voordelen van deze transformatie, heeft deze aanpak ons inziens nog meer voordelen zoals :

- Geen extra uitstoot van stikstof; de woningen en infrastructuur zijn er al.
- Einde rechtsongelijkheid omdat gemeenten het probleem van al dan niet permanent wonen in woningen met een recreatiebestemming, verschillend oplossen /aanpakken.
- Einde rechtsongelijkheid omdat arbeidsmigranten, statushouders, vluchtelingen en asielaanvragers wél in woningen met een recreatiebestemming mogen wonen, maar Nederlandse eigenaren/huurders niet en zij vaak met dwangsommen hun eigendom worden uitgejaagd.
- Permanente bewoning voorkomt leegstand, diefstal, verloedering en meer brandgevaar.
- De Gemeentelijke Basis Administratie wordt opgeschoond; mensen wonen daadwerkelijk op het adres waar zij staan ingeschreven.
- Geen handhaving kosten van circa € 12.000,- per perceel per jaar voor een gemeente, dit zijn cijfers uit de praktijk.
- Bij de huidige manier van handhaven worden tevens de rechten van het EVRM geschonden. Zie Kamerbrief d.d. 12 juni 2023 ‘Afwegingen en jurisprudentie in het kader van het eigendomsrecht die van belang zijn bij het tot stand komen van nieuwe wetgeving op het terrein van volkshuisvesting’ van minister H.M. de Jonge van het Ministerie voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.
- Economische impuls voor lokale middenstand en maatschappelijke instanties /verenigingen: Permanente bewoning betekent een jaarlijkse economische impuls van € 21.500,- per woning. (Rapport professor Voogd, jan. 2005).
- Na transformatie ontvangt de gemeente een bijdrage van ca. € 2000,- per bewoner uit het gemeentefonds i.p.v. enkele honderden euro’s aan toeristenbelasting per woning.

- Door permanente bewoning van woningen met een recreatiebestemming toe te staan zal een gemeente hogere inkomsten middels de Onroerende ZaakBelasting genereren.
- Door de transformatie wordt landbouwgrond/natuur gespaard. Mensen die in hun woning met een recreatiebestemming mogen wonen, zullen geen beroep meer hoeven doen op de reguliere woningmarkt van de gemeente.
- Bij transformatie naar wonen zal een deel van de goedkopere woningmarkt vrijkomen. Die woningen worden nu nog veelal aangehouden als 'Hoofdverblijf', maar worden niet bewoond. Energie verspilling.
- Er wordt goodwill gekweekt. Permanente bewoners zijn eerder geneigd mee te werken aan door de gemeente gewenste situaties.
- Er is geen enkele behoefte meer aan tweede woningen voor uitsluitend eigen recreatief gebruik, zoals onderzocht door het NRIT in het rapport: 'De kwantitatieve en kwalitatieve aspecten en ontwikkelingen van toeristisch verhuur van recreatieve woonverblijven' (dec. 2005).

Uit de enquête die wij vorig jaar onder onze leden hebben gehouden, blijkt dat er direct 55.000 woningen ter beschikking komen, als woningen met een recreatiebestemming bewoond mogen wonen. Daardoor ontstaat er ook weer enige doorstroming op de woningmarkt, die nu voor grote delen op slot zit. Denk bijv. aan de meer dan 800.000 jongeren, die nu noodgedwongen bij de ouders thuis wonen omdat er gewoon geen betaalbare woningen voor hen beschikbaar zijn. Want de recreatiewoningen -vaak kleinere woningen- zijn niet alleen uitermate geschikt voor senioren en alleenstaanden, maar zeker ook betaalbaar voor starters op de woningmarkt.

Met de start met de transformatie van de eerste 60 parken (van de ongeveer 1500 parken in ons land, welke volgens Platform31 niet meer voldoen aan de gestelde eisen), hoopt de BVVW dat provincies en gemeenten aan deze deeloplossing van de wooncrisis ruimhartig zullen meewerken. Hiermee wordt dan ook de bepaling in de grondwet, dat de overheid zorg moet dragen voor woonruimte van zijn burgers, ingelost.

Met vriendelijke groeten.

Namens het bestuur van de BelangenVereniging Vrij Wonen,



H.A Wanschers
Voorzitter BVVW

Postadres BVVW:
Bijsselseweg 11 - 137
8256 RE Biddinghuizen
secretariaat@bvvw.nl
www.bvvw.nl
KvK-nummer: 11047804

mailadres : info@bvvw.nl

kopie : Vereniging Nederlandse Gemeenten
Tweede Kamer – Commissie Binnenlandse Zaken – Ruimte en Wonen

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13046 |
| **Extern Zaak ID** | 2064532 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 11.b |
| **Titel** | Wonen: Bijdrage Flexibele schil woningbouw 2023 2024 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Het Rijk heeft subsidie beschikbaar gesteld voor cofinanciering van Flexpools. Voor iedere provincie is een bedrag gereserveerd en ruim € 6,6 miljoen is hiervoor in november 2022 toegekend aan de provincie Noord-Holland. Het Rijk stelt als voorwaarde dat de provincies en gemeenten hier zelf een gelijke bijdrage aan leveren. GS hebben besloten hier een eigen bijdrage voor te leveren van € 3,4 miljoen, te dekken uit de reserve woningbouw. De overige dekking komt vanuit de gemeenten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

S.H. van den Berg

BEL/RO

Telefoonnummer +31235145683

stan.van.den.berg@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

13 JULI 2023

**Kenmerk**

2064532/2064564

**Uw kenmerk**

**Betreft: Bijdrage flexibele schil woningbouw 2023 2024**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
GS-besluit financiering flexibele schil woningbouw 2023 2024

## Inleiding

Personele tekorten zijn een belangrijke vertraagreden voor de uitvoering van woningbouwplannen bij gemeenten. Het Rijk heeft daarom subsidie beschikbaar gesteld voor cofinanciering van Flexpools zodat gemeenten en provincies makkelijker extra flexibele capaciteit en expertise kunnen aantrekken. Voor iedere provincie is een bedrag gereserveerd en ruim € 6,6 miljoen is hiervoor in november 2022 toegekend aan de provincie Noord-Holland. Het Rijk stelt als voorwaarde dat de provincies en gemeenten hier gezamenlijk een gelijke bijdrage aan leveren.

Door de provincie Noord-Holland wordt € 3,4 miljoen ingezet ten behoeve van de cofinanciering van de Flexibele schil. Dit bedrag wordt gedekt uit de reserve Woningbouw.

Het gezamenlijke bedrag van BZK en de provincie wordt voor drie zaken ingezet:

- De reguliere flexibele schil voor capaciteit bij woningbouw. Hier wordt een uitvoeringsregeling voor opgesteld

- Een instandhoudingsdeel voor de uitvoering van de regelingen

- Cofinanciering van de benodigde capaciteit voor het schrijven van woonzorgvisies bij gemeenten. Hier wordt een uitvoeringsregeling voor opgesteld.

De overige dekking komt vanuit de gemeenten die subsidie aanvragen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

**Besluit**

Ons college heeft op 11 juli besloten:

1. In te stemmen met de verdeelsleutel inzake de cofinanciering van de extra Flexibele schilgelden;

2. € 3,4 mio hiervoor te reserveren vanuit de reserve woningbouw

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

**Van:** Tessa Verhees <t.verhees@edam-volendam.nl>
**Verzonden:** dinsdag 9 mei 2023 17:53
**Aan:** Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
**Onderwerp:** Brief namens portefeuillehouders Wonen regio Zaanstreek-Waterland

Beste Katja Bolt,

Namens de portefeuillehouders Wonen uit de regio Zaanstreek-Waterland bied ik u bijgaande brief met betrekking tot BPL-locaties en bijbehorende lijst aan. Deze brief is ten behoeve van de leden van de Provinciale Staten van Noord-Holland.
De portefeuillehouders Wonen verzoeken u rekening te houden met de informatie uit bijgaande brief bij de opstelling en uitvoering van het nieuwe collegeprogramma.

Kan ik u vragen deze stukken in te brengen bij het presidium? Ik verneem graag uw reactie.

Met vriendelijke groet,

**Tessa Verhees**
*Beleidsmedewerker Omgevingsbeleid*

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Mgr Cornelis Veermanlaan 1f, 1131 KB  Volendam
Postbus 180, 1130 AD  Volendam
T: (0299) 398 398
www.edam-volendam.nl

Aan
Het Presidium van de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland
t.a.v. de Statengriffier mevrouw K. Bolt
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Aan de leden van de Provinciale Staten van Noord-Holland,

Wij hopen dat u met gepaste tevredenheid terugkijkt naar de behaalde resultaten bij de Provinciale Statenverkiezingen en dat de lopende onderhandelingen tot een sterke coalitie met vooruitstrevende visie, ambitie en slagkracht zal leiden. Wij verzoeken u bij de opstelling en uitvoering van het nieuwe collegeprogramma rekening te houden met het volgende.

Zoals u ongetwijfeld heeft vernomen heeft MRA-Noord, Zaanstreek Waterland, vrij recent haar agenda geformuleerd in de ***Propositie Zaanstreek-Waterland: Hollandser dan Hollands.*** Deze propositie vormt het kader voor onze samenwerking met de provincie, het Rijk en in MRA-verband. De zeven gemeenten van de regio Zaanstreek-Waterland vragen ter concretisering van de propositie uw aandacht voor het leefbaar houden van kleine kernen gelegen in het landelijk gebied, waarvoor kleinschalige woningbouwontwikkelingen ter behoud van de voorzieningen en de vitaliteit van de kleine kernen en de gemeentelijke regie daarop, onontbeerlijk zijn.

Op dit moment constateren wij als regiogemeenten een stilstand en zelfs een achteruitgang in het vitaal houden van de kleine kernen en linten in het landelijke gebied dan wel het tot Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) aangewezen gebied. Zo worden bijvoorbeeld kleinschalige woningbouwontwikkelingen bij een functiewijziging van een bedrijfsbestemming van te verplaatsen of te beëindigen bedrijven binnen bestaande lintbebouwing niet toegestaan. Veelal zou dit kansen kunnen bieden tot een nieuwe ontwikkeling waardoor milieuoverlast kan worden beëindigd en een kwaliteitsverbetering kan ontstaan in de omgeving en het (cultuur)landschap. Bovendien kunnen daarmee starters een kans krijgen op een woning, met alle voordelen van dien voor de leefbaarheid van de betreffende kern. Het mooie landschap kan alleen onderhouden worden als er ook gewoond kan worden door de inwoners en hun kinderen.

Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De regels in Omgevingsverordening zijn er volgens de provincie op gericht om zoveel mogelijk binnenstedelijk te verdichten en het landschap te behouden en te beschermen. Zo bevat artikel 6.9 van de Omgevingsverordening een verbod op kleinschalige woningbouwontwikkeling van 11 of minder woningen in MRA-landelijk gebied en bevat artikel 6.46 een verbod op nieuwe stedelijke ontwikkelingen in het BPL. Echter bestaande lintbebouwing die voorheen in de streekplannen van de provincie Noord-Holland wel als bestaand stedelijk gebied werd gezien, wordt nu gezien als landschap c.q. BPL. Hierdoor worden dit soort ontwikkelingen in linten en dorpen vrijwel onmogelijk gemaakt. In de nieuwe Omgevingsverordening is dit beleid helaas voortgezet.

Ter doorbreking van deze impasse bieden wij u daarom namens de regio een zogenaamde regionale lijst aan met beoogde ontwikkellocaties in het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), waarvan wij van mening zijn dat deze locaties binnen het BPL tot ontwikkeling kunnen worden gebracht onder regie van de betrokken gemeenten.

Ten tweede pleiten wij nadrukkelijk voor een aanpassing van de Omgevingsverordening NH2020 en NH2022, zodat gemeenten met inachtneming van de landschappelijke kwaliteiten en in overleg met de provincie extra woningen en voorzieningen kunnen realiseren in het door de provincie beschermde landschap.

Wij sluiten ons aan bij het ontwikkelprincipe dat ontwikkelingen en beheer passend dienen te zijn bij de waarden, het karakteristiek en het draagvermogen van het landschap. Wij zijn van mening dat lokale afwegingsruimte hierbij van groot belang is, een afwegingsruimte die de gemeenten is ontnomen bij het naar zich toetrekken van de regie door de provincie met de Omgevingsverordening. Zoals aangegeven heeft de strikte regie door de provincie geleid tot een stilstand en zelfs achterstand in het vitaal houden van de kleine kernen en het behoud van de nog overgebleven voorzieningen. Een gemeente weet als geen ander wat een gebied nodig heeft en hoe het de (landschaps)waarden kan versterken en tot ontwikkeling kan brengen. Zoals aangegeven dragen deze woningbouwplannen bovendien vaak bij aan de verbetering van het landschap of vermindering van milieuoverlast, als gevolg van de verplaatsing van bedrijven ten behoeve van woningbouw en/of voorzieningen.

Het huidig beleid van de provincie staat haaks op de gemeentelijke opgave om te voorzien in de behoefte aan voldoende betaalbare woningen en het op peil houden van de daarbij horende plaatselijke sociale voorzieningen. Daarnaast dient ook aandacht geschonken te worden aan de toenemende vergrijzing en gezinsverdunning, waardoor een gezonde basis voor voorzieningen weg dreigt te vallen.

De huidige regeling sluit, gelet op de vastgestelde Omgevingsverordening NH2020 en NH2022, niet aan bij de uitgangspunten van de Omgevingswet. De wet gaat uit van één bevoegd gezag en het beginsel ‘decentraal, tenzij’. In lijn hiermee heeft de provincie in haar Omgevingsvisie de sturingsfilosofie ‘Lokaal wat kan, regionaal wat moet’ centraal gesteld, met als gerelateerd uitgangspunt ‘Terughoudendheid bij het opstellen van regels’. Dit beleid vindt helaas geen toepassing voor wat betreft bebouwing in kleine kernen in het landelijk gebied.

Wij wijzen u ook op het intussen gesloten Woonakkoord. Afspraak 5.6 van het Woonakkoord beschrijft namelijk dat de provincie en gemeenten een gezamenlijke opdracht over de verkenning van dorpen en linten zullen invullen. Binnen het Woonakkoord zou meer ruimte worden geboden om kleinschalige woningbouwontwikkelingen binnen lintbebouwing in BPL mogelijk te maken. Dit zou kunnen via een gezamenlijke visie op de kleine kernen met de mogelijkheid voor maatwerk in de linten door middel van procesafspraken. Echter, hier is (nog) geen vervolg aan gegeven.

Vanuit de provincie is toegezegd hierover in overleg te treden met de gemeenten. Tot op heden is dit bij een aantal gemeenten niet gebeurd. In dit verband wijzen wij u er ook op dat kleinschalige woningbouwontwikkelingen tot 11 woningen in Noord-Holland Noord wel mogelijk zijn.

Het kwalitatief inpassen van (kleinschalige) bouwontwikkelingen in linten en kernen in het landelijk gebied is altijd een core business van de betrokken gemeenten geweest, uiteraard binnen de op hoofdlijnen sturende kaders van de provincie. Voorheen was dit in de Streekplannen van de provincie geregeld middels het zogenaamde rode contouren-beleid. Lintbebouwing en kleine kernen werden beschouwd als bestaand stedelijk gebied en waren voorzien van een rode contour waarbinnen de gemeenten bevoegd waren op het voorzien in stedelijke ontwikkelingen.

Meermaals hebben wij als gemeenten afzonderlijk en vanuit MRA-Noord met het indienen van zienswijzen op de Omgevingsverordening ons ongenoegen over het provinciaal beleid ten aanzien van het landelijk gebied c.q. BPL kenbaar gemaakt. Daarop is met de Notitie Lintbebouwing van november 2021 één keer de mogelijkheid gegeven bouwplannen gelegen in BPL in te dienen, waarvan een beperkt aantal destijds mogelijk is gemaakt. Aan het verzoek van de gemeenten tot een tweede aanleverronde is geen gehoor gegeven. Daarnaast is destijds de verwachting gewekt dat de provincie met beleidsmatige randvoorwaarden zou komen waarbinnen de gemeente haar plannen toch nog kon realiseren. Helaas is aan die toezegging niet tegemoet gekomen.

In lijn met de denkrichting die in de Notitie Lintbebouwing is gevolgd, bieden we u als vervolg daarop een (niet uitputtende) groslijst van relevante BPL-locaties in onze regiogemeenten Zaanstreek-Waterland aan. Wij zijn voornemens op deze locaties woningbouwontwikkelingen te realiseren en verzoeken u rekening te houden met deze plannen in uw collegeprogramma en de aan te passen Omgevingsverordening.

Wij dringen daarnaast nadrukkelijk aan op het geven van beleidsvrijheid/beleidsruimte en lokale afwegingsruimte aan gemeenten, om naar eigen inzicht binnen de kernen en linten binnen het BPL kleinschalige woningbouw toe te staan. Uiteraard dient dit in goed overleg met de provincie plaats te vinden. Binnen dat kader kan de provincie duidelijke ruimtelijke voorwaarden stellen hoe er naar mogelijke locaties zal worden gekeken.

Wij hopen gezamenlijk de opgave op te kunnen pakken om linten en dorpen leefbaar te houden door voldoende betaalbare woningen en voorzieningen in deze gemeenschappen mogelijk te maken en kijken uit naar een vruchtbare samenwerking. Primair kunt u bijgevoegde lijst als uitgangspunt ter hand nemen en wij verzoeken u dit bij de aanstaande coalitie-onderhandelingen mee te nemen en de locaties daarna te ontgrenzen in de Omgevingsverordening.

Hoogachtend,

Portefeuillehouders Wonen regio Zaanstreek-Waterland (m.u.v. gemeente Purmerend, heeft geen locaties in BPL-gebied)

Niels Bonenkamp, gemeente Landsmeer
Rolf van Wanrooij, gemeente Wormerland
Harrie van der Laan, gemeente Zaanstad
Rosemarijn Dral, gemeente Oostzaan
Ton van Nieuwkerk, gemeente Waterland
Marisa Kes, gemeente Edam-Volendam

| Locatie | Omschrijving ruimtelijk plan | Onderbouwing | Stand van zaken |
|---|---|---|---|
| **Edam-Volendam** | | | |
| Kwadijk 139a, Kwadijk | Op dit perceel was een agrarisch bedrijf aanwezig. Het voorste deel van het perceel is door de gemeente gekocht en hier is een brandweergarage gerealiseerd. Het achterste deel van het perceel is door particulieren gekocht.<br><br>Deze particulieren zijn voornemens 700 m² agrarische bebouwing te slopen en 2 woningen en 3 bijgebouwen te realiseren. | Er is nu geen agrarisch bedrijf meer aanwezig, maar wel veel agrarische bebouwing. Het betreft momenteel een heel verrommeld perceel.<br><br>Bij het realiseren van het plan zou er sprake zijn van een verbetering van de ruimtelijke ordening van dit perceel, doordat er een groot oppervlakte agrarische bebouwing uit het dorpsgezicht verdwijnt. | |
| Zeevangsdijkje 16, Kwadijk | Het landbouwmechanisatiebedrijf op deze locatie verplaatst naar de Fortweg 2 in Kwadijk. De huidige bebouwing wordt gesloopt en er wordt een appartementencomplex met 11 seniorenappartementen gerealiseerd. | Momenteel is er bij de ingang van het dorp Kwadijk een groot bedrijfsperceel aanwezig die een rommelig aanzicht geeft. Daarnaast brengt de huidige positionering van het bedrijf een onveilige situatie met zich mee, doordat de bedrijfsvoering tot verkeershinder leidt.<br><br>Woningbouw past hier beter bij het karakter van het lintdorp en het appartementencomplex zou zorgen voor een beter doorzicht naar het achterland dan nu het geval is. Tevens ontstaat er door de verplaatsing van het bedrijf een veiligere verkeerssituatie. | |
| Warder 170, Warder | Het betreft een locatie met een bedrijfsbestemming gelegen aan de weg langs de dijk. Het perceel is deels onbebouwd en deels bebouwd met een loods.<br><br>Het plan voorziet in de ontwikkeling van 2 woningen, gelegen naast de bestaande loods. | Het onbebouwde deel van het perceel is momenteel flink overgroeid met beplanting. Dit geeft vanaf de dijk een onordelijk aanzicht. In overleg met de aanvrager kan er een plan gerealiseerd worden die goed aansluit bij het dijkaanzicht en kan zorgen voor een verbeterde ruimtelijke kwaliteit. | |
| Warder 11, Warder | Het betreft een beëindigd agrarisch bedrijf. De bedrijfsbebouwing wordt gesloopt en er worden maximaal 11 woningen gerealiseerd. | Er wordt een agrarische bedrijfsbestemming uit het dorpslint verwijderd. De bedrijfsbebouwing wordt gesloopt en uit het dorpsgezicht gehaald.<br><br>In overleg met de ontwikkelaar kan er een plan gemaakt worden voor dit plangebied voor woningbouw dat binnen het landschap past en waarbij de kernkwaliteiten van de omgeving worden gewaarborgd. | |
| Warder 138, Warder | Het planvoornemen is om de bestaande bedrijfsbebouwing te slopen en 3 woningen toe te voegen aan het dorpslint en 22-28 senioren-/starter-/gezinswoningen achter de dorpslintbebouwing te realiseren. | Op het perceel is momenteel een massief bouwvolume in bedrijfsbebouwing aanwezig met een oppervlakte van 2634 m².<br><br>Het bebouwingsoppervlakte zal worden verlaagd en er zal een betere doorzicht op het achterland zijn bij het ontwikkelen van het plan, wat voor een betere ruimtelijke kwaliteit van de omgeving zorgt. | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Oud Raeffeldamweg, Hobrede | De aanvraag betreft het realiseren van 3 gebouwen; 2 levensbestendige woningen en 4-7 starterswoningen. Het perceel is gelegen in een weiland, aan de weg van het lint. | De woningen zullen in het verlengde van het dorpslint koemen te liggen. Hiermee passen ze goed in het landschap en de dorpsstructuur. Het is wenselijk om nieuwe starterswoningen en levensbestendige woningen aan het dorpslint toe te voegen om zo de vitaliteit van het dorp te behouden. | |
| IJsbaan, Oosthuizen | De woningbouwcoörperatie WoonCompagnie heeft een aantal locaties in Oosthuizen aangewezen als mogelijkheid voor woningbouw. | Het plangebied is gelegen tussen bestaande bebouwing en bestaande wegen. Woningbouw op deze locatie zou dus weinig invloed hebben op het open, provinciale landschap en heeft een mooie inpassing in het dorp. Er kan in overleg met de woningcoöperatie een passend plan worden gemaakt, waarbij het cultureel waardevolle landschap niet wordt aangetast. | |
| Bufferwoningen Middelie | De bufferwoningen in Middelie zouden in het weiland komen te liggen aan een bestaande woonwijk achter het dorpslint en naast de IJbaan van MIddelie. Het betreft de bouw van 36 woningen. | De bufferwoningen komen achter een woonwijk te liggen die de dorpslintstructuur van Middelie reeds doorbreekt. Het plan kan gerealiseerd worden met het behouden van de kernkwaliteiten van de omgeving van het dorp. | In 2006 is er door de provincie de Streekplanuitwerking Waterlands Wonen opgesteld waarin voor elke gemeente woningbouwcontigenten zijn opgenomen. De gemeente Zeevang (nu Edam-Volendam) werd op verzoek van de provincie pilotgemeente voor de buffercategorie. In samenwerking met de provincie is voor deze categorie een beeldkwaliteits-plan vastgesteld. Hierin zijn 4 locaties voor bufferwoningen aangewezen in Kwadijk, Middelie, Beets en Hobrede.<br>Ontwikkelaars zijn op basis van dit plan samen met de gemeente gestart met de bestemmingsplanopstelling en procedure. Deze plannen kwamen vervolgens stil te liggen door veranderd beleid van de provincie. |
| Bufferwoningen Hobrede | De bufferwoningen in Hobrede zouden in het weiland in het verlengde van het dorpslint komen te liggen. Het betreft de bouw van ongeveer 7 woningen. | De bufferwoningen zijn in het verlengde van het dorpslint gepland, waardoor het goed binnen de structuur van het dorp past en er geen verstoring van het open landschap is. | In 2006 is er door de provincie de Streekplanuitwerking Waterlands Wonen opgesteld waarin voor elke gemeente woningbouwcontigenten zijn opgenomen. De gemeente Zeevang (nu Edam-Volendam) werd op verzoek van de provincie pilotgemeente voor de buffercategorie. In samenwerking met de provincie is voor deze categorie een beeldkwaliteits-plan vastgesteld. Hierin zijn 4 locaties voor bufferwoningen aangewezen in Kwadijk, Middelie, Beets en Hobrede.<br>Ontwikkelaars zijn op basis van dit plan samen met de gemeente gestart met de bestemmingsplanopstelling en procedure. Deze plannen kwamen vervolgens stil te liggen door veranderd beleid van de provincie. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Bufferwoningen Beets | De bufferwoningen in Beets zouden aan de woonwijk komen te liggen die achter het dorpslint gebouwd is. Het betreft de ontwikkeling van ongeveer 22 woningen. | Er is in Beets reeds afgeweken van de dorpslinstructuur. De bufferwoningen zouden aan de woonwijk komen te liggen die al buiten het dorpslint valt.<br><br>In overleg met de ontwikkelaar kan hier woningbouw worden ontwikkeld die de kernkwaliteiten van de omgeving waarborgt. | In 2006 is er door de provincie de Streekplanuitwerking Waterlands Wonen opgesteld waarin voor elke gemeente woningbouwcontigenten zijn opgenomen. De gemeente Zeevang (nu Edam-Volendam) werd op verzoek van de provincie pilotgemeente voor de buffercategorie. In samenwerking met de provincie is voor deze categorie een beeldkwaliteits-plan vastgesteld. Hierin zijn 4 locaties voor bufferwoningen aangewezen in Kwadijk, Middelie, Beets en Hobrede.<br>Ontwikkelaars zijn op basis van dit plan samen met de gemeente gestart met de bestemmingsplanopstelling en procedure. Deze plannen kwamen vervolgens stil te liggen door veranderd beleid van de provincie. |

| | | |
|---|---|---|
| **Landsmeer** | | |
| Den Ilp 56, Den Ilp (Ilper Houthandel) | Maximaal 19 woningen onder voorbehoud dat de mogelijkheid van dit aantal nog moet worden getoetst aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (art. 6.59 Omgevingsverordening NH2020) en de Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 Bro). Alsmede aan de Toekomst- en Woonvisie en de kernwaarden van het bestemmingsplan Het Lint 2015 van de gemeente Landsmeer.<br><br>Betreft het slopen van de bestaande bedrijfsbebouwing en het realiseren van maximaal 19 woningen.<br><br>Valt in de werkingsgebieden Agrarische bedrijven, BPL en (MRA) Landelijk gebied (volgens Ontwerp Wijziging werkingsgebieden OV NH2020 & OV NH2022 ronde 2023-I). | Dit betreft een locatie met oude bedrijfsbestemmingen in de linten waarvoor omzetting in woningbouw beter passend is dan vervolg met nieuwe bedrijfsbestemmingen |
| Noordeinde 8A, Landsmeer (Wafelfabriek) | Maximaal 24 appartementen onder voorbehoud dat de mogelijkheid van dit aantal nog moet worden getoetst aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (art. 6.59 Omgevingsverordening NH2020) en de Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 Bro). Alsmede aan de Toekomst- en Woonvisie en de kernwaarden van het bestemmingsplan Het Lint 2015 van de gemeente Landsmeer.<br><br>Betreft het slopen van de bestaande bedrijfsbebouwing en het realiseren van maximaal 24 appartementen.<br><br>Valt in de werkingsgebieden Agrarische bedrijven, BPL en (MRA) Landelijk gebied (volgens Ontwerp Wijziging werkingsgebieden OV NH2020 & OV NH2022 ronde 2023-I). | Dit betreft een locatie met oude bedrijfsbestemmingen in de linten waarvoor omzetting in woningbouw beter passend is dan vervolg met nieuwe bedrijfsbestemmingen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Den Ilp 193A, Den Ilp | Maximaal 4 woningen onder voorbehoud dat de mogelijkheid van dit aantal nog moet worden getoetst aan de kernkwaliteiten van het bijzonder provinciaal landschap 'Oostzaner- en Ilperveld' (art. 6.46 Omgevingsverordening NH2020). Alsmede aan de Toekomst- en Woonvisie en de kernwaarden van het bestemmingsplan Het Lint 2015 van de gemeente Landsmeer.<br><br>Betreft het slopen van de bestaande bedrijfsbebouwing, behalve de bedrijfswoning, en het realiseren van maximaal 4 woningen.<br><br>Valt in de werkingsgebieden Agrarische bedrijven, BPL en (MRA) Landelijk gebied (volgens Ontwerp Wijziging werkingsgebieden OV NH2020 & OV NH2022 ronde 2023-I). | Dit betreft een locatie van agrariër die bedrijf beëindigd heeft. | |
| **Wormerland** | | | |
| Kom A7, Neck-Purmerend | Mogelijk kleinschalige woningbouw in het deel van het gebied met een meer landelijke uitstraling en meer bouwvolume in de oksel van het Kanaal en de A7 op het grondgebied van Wormerland. | De op te stellen gebiedsvisie zal mede gericht zijn op het versterken van het ecologisch belang van het gebied. | Er wordt gewerkt aan de gebiedsvisie voor het gebied tussen Neck en de Kom A7 en het kanaal; het betreft het grondgebied van onze eigen gemeente maar Purmerend is als samenwerkingspartner aangesloten. Deze ambitie om een visie op te stellen is ontstaan naar aanleiding van de structuurvisie MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. De op te stellen gebiedsvisie zal zich richten op het ecologisch, maatschappelijk, cultureel en economisch belang van dit gebied. |
| Dorpsstraat 267A, Wormer | Het realiseren van een kleinschalige woning (stolpmodel) van 68m2 op de bestemming van een 60 jaar oude bedrijfsloods van 100m2. De woning wordt gesitueerd achter een loods met bedrijfsbestemming behorende bij het bedrijf van aanvrager. | De woning komt in de plaats van een loods van 60 jaar oud met een omvang 100m2<br>-De te realiseren woning bevindt zich aan een openbare toegankelijke weg loodrecht op de Dorpsstraat.<br>-Het bebouwingsoppervlak neemt af en het bouwvoornemen draagt daarom op een positieve manier bij aan de omgeving.<br>-De doorzichten worden verbeterd door de wijziging van de bedrijfsbestemming en het initiatief draagt vanwege de wijziging van gebruik (van bedrijvigheid naar wonen) op een positieve manier bij aan flora en fauna.<br>-De bestaande rommelige aanblik in het gebied met kleinschalige bebouwing wordt verbeterd en dit draagt positief bij aan de kernkwaliteiten van het gebied. | Op het perceel heeft meer dan 60 jaar een bedrijfsloods gestaan van 100m2. De gewenste woonfunctie is niet toegestaan volgens het huidige bestemmingsplan. Om het initiatief te realiseren is een afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Locaties uit inventarisatie | Wonen in de Tweede Lijn | Woningbouw in de tweede lijn in de dorplinten was in het verleden eerder actueel. Dit werd “bouwen in het lengs” genoemd en werd in de 18e eeuw bijvoorbeeld toegepast om alle 3500 tot 3800 inwoners van Jisp te kunnen huisvesten: “Het dorp Jisp bestond in de 18e eeuw uit diverse straatjes of wijken. Er was de Dorpsstraat met schuin tegenover de vroegere kaasfabriek (hoewel die er toen nog niet was) het Oostermolenpad. Achter de kerk De Kercklaen. Daarnaast (nu Evert Heijkamp) liep het Langere Pad naar de traankokerijen ‘Het Platten’ van Cornelis Gz. de Lange en van zijn zoon Floris ‘het Bonte Paert’. Naast en achter de oude school liep het Affter-Off. Naast het Molenpad (vroeger ook wel ‘De Kromme Elleboog’) langs het Zwet liep het Westermolenpad. (vervolg >) | Het Molenpad met het landje de Boogaart (aan de overkant van de Ketelsloot) en een stuk van het land de Bruiloft heette het Westeijnde. Hier stonden ook een heel aantal huizen. En er was het Weiver. Maar om alle 35 tot 3800 inwoners te kunnen bergen waren vroeger vele huizen in het lengs naar achteren gebouwd. Men verhuurde van vele huizen het ‘Middelstuk’ en het ‘Achterend’ ook aan gezinnen of aan bakkers. Er was dan ook veel meer padvorming dan heden. Het notariële recht van overpad is telkenmale in aktes terug te vinden, want sommigen hadden een achterend gekocht en moesten dan wel over het erf van hun (vaak) twee voorburen.” (bron: http://www.onsdorpjisp.nl/historie/). |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Oostzaan** | | | |
| Zuideinde 134, Oostzaan | Het planvoornemen bestaat uit de sloop van het bestaande pand op het adres en de nieuwbouw van 9 appartementen met bijbehorende voorzieningen. | Behoud van verkavelingsstructuur, sloten-patronen en oevers.<br>-Ontsluiting kavels individueel en direct op het lint.<br>-Behoud relatie lint en water.<br>-Behoud van open karakter van het veenlandschap.<br>-Behoud doorzicht door uitbreiding nieuwe volume naar achteren.<br>-Kleinschalig en geen repetitie.<br>-Vergroot beleefbaarheid van het landschap. | De beoogde woningbouwontwikkeling past niet binnen de regels uit het vigerend bestemmingsplan ‘Buitengebied Oostzaan 2013. In het bestemmingsplan is voor de betreffende perceel de enkelbestemming ‘Wonen’ opgenomen. Echter, doordat er in de planregels slechts eengezinswoningen toestaat en appartementen uitsluit, dient er een ruimtelijke procedure doorlopen te worden. |
| Kolkweg-Zuideinde, Oostzaan | Deze binnenstedelijke ontwikkellocatie is ingeklemd tussen bedrijventerrein Skoon, een woonwijk en het lint langs het Zuideinde. Voor deze locatie is een duurzaam woningbouwplan in ontwikkeling waar ook verschillende woningen in de sociale sector gepland zijn. Met deze ontwikkeling vervolledigt Oostzaan de entree van de gemeente langs de hoofdtoegangsweg de Kolkweg. | De nota Behoud dorpsaanzicht en openbare ruimte Oostzaan is uitgangspunt bij deze ontwikkeling.<br>Het versterken en behouden van het cultureel waardevolle landschap zal gebeuren door te sturen op het behoud van de zichtlijnen in het landschap.<br>De morfologie van deze ontwikkellocatie zal positief bijdragen aan het omringende landschap. | De ruimtelijke procedure moet worden doorlopen om dit plan te realiseren. |
| Locaties uit inventarisatie | Wonen op vaders erf | | |
| Noordeinde 75, Oostzaan | Op het perceel bevindt zich momenteel een verkooppunt voor tuinmaterialen. Het perceel leent zich uitstekend voor een transformatie naar een woningbouwlocatie waarbij met inachtneming van de kernkwaliteiten van het BPL deze ruimtelijke ontwikkelingen kan worden gerealiseerd. | | |

| | | |
|---|---|---|
| **Waterland** | | |
| Overleek, Monnickendam | Dit betreft een kleinschalige ontwikkeling in overleek. | De eerste stap in het proces is een haalbaarheids-analyse. Deze analyse zal in het 1e kwartaal van 2023 worden opgesteld. De volgende stap is het plan nader uit te werken en aan te bieden aan de stuurgroep van de pilot Waterlands Wonen. |
| Kruisbaakweg 6, Marken | Op de locatie staat een voormalige stal/loods. Het plan is om op deze locatie 6 (eventueel 22) woningen te realiseren. Het betreft een markante plek bij de entree van Marken. | De omgevingsvergunning voor deze ontwikkeling is in ontwerp afgegeven. Dit heeft echter geleid tot een flink aantal zienswijzen. Deze zienswijzen worden bestudeerd en vertaald naar een zienswijzenotitie en definitief besluit. 1e kwartaal 2023: besluitvorming ten aanzien van de omgevingsvergunning. |
| Van Disweg, Broek in Waterland | Langs de Drs J. van Disweg hebben zich de afgelopen jaren twee woningbouwplannen ontwikkeld en worden inmiddels alle woningen bewoond. De beide plannen worden gescheiden door een perceel grasland. Dit perceel is in eigendom van een marktpartij. Deze wenst het gebied te ontwikkelen naar woningbouw. Echter, het perceel is op dit moment aangemerkt in provinciaal beleid waar geen woningbouw kan plaatsvinden. Het is gezien de feitelijke situatie, omringd aan meerdere zijden door woningbouw, discutabel of het terecht is dat deze belemmering erop ligt. De ontwikkelaar heeft, met steun van de gemeente, om een grenscorrectie verzocht bij de provincie. Afhankelijk hiervan is een woningbouwontwikkeling mogelijk. | |

| | | |
|---|---|---|
| **Zaanstad** | | |
| Overtoom 50, Westzaan | Maximaal 20 woningen onder voorbehoud dat de mogelijkheid van dit aantal nog getoetst moet worden aan de cultuur-historische en landschappelijke uitgangspunten uit de Omgevingsverordening van provincie en Visie Linten, dijken, paden van gemeente Zaanstad. Er wordt daarvoor op korte termijn een studieschets gemaakt. | Deze locatie vormt een belemmering voor de ontwikkeling van een woningbouwplan in de naaste omgeving. Dit is een voormalig agrarisch bedrijf met 2 bedrijfs-woningen. De bestemming is Agrarisch met waarde, het gaat om het deel dat behoort tot het agrarisch bouwperceel. Daarvoor geldt een geurcirkel van 100 m. De geurcirkel is een planologische belemmering voor het oostelijk deel van het bouwplan Westzanerwerf, dat met een wijzigings-bevoegdheid is opgenomen in bp Landelijk gebied Westzaan. Het agrarisch bouwperceel moet weg bestemd worden om de woningbouw van bouwlocatie Westzanerwerf mogelijk te maken. Woningbouw zou goed kunnen aansluiten op woningbouwplan Westzanerwerf. Voor het westelijk deel is een uitwerkingsplicht opgenomen in bp Landelijk gebied Westzaan. Woningbouwplan Westzanerwerf is opgenomen in de provinciale Monitor plancapaciteit (11541 15542). Valt in werkingsgebieden Agrarische bedrijven, BPL, Landelijk gebied. |

| | | |
|---|---|---|
| Dorpsstraat 203, Assendelft (perceel van en achter) | Maximaal 5 woningen onder voorbehoud dat de mogelijkheid van dit aantal nog getoetst moet worden aan de cultuur-historische en landschappelijke uitgangspunten uit de Omgevingsverordening van provincie en Visie Linten, dijken, paden van gemeente Zaanstad. Er wordt daarvoor op korte termijn een studieschets gemaakt. Betreft vervangen van 2 bestaande woningen en bedrijfsruimten door 5 nieuwe woningen. | Dit betreft een locatie met oude bedrijfsbestemmingen in de linten waarvoor omzetting in woningbouw beter passend is dan vervolg met nieuwe bedrijfsbestemmingen |
| Krommeniedijk 175, Krommenie | Maximaal 2 woningen waarbij dit aantal nog getoetst moet worden aan de cultuur-historische en landschappelijke uitgangspunten uit de Omgevingsverordening van provincie en Visie Linten, dijken, paden van gemeente Zaanstad. Betreft het opruimen van oude schuren en door maximaal 2 woningen meer richting het lint. Valt in werkingsgebieden Agrarische bedrijven, BPL, Landelijk gebied. Valt in bestemming Erven (achter de woning die bestemming Wonen heeft) (Art. 1 Beheersverordening Krommeniedijk jo art. 5 bp Krommeniedijk) | Dit betreft een locatie met oude bedrijfsbestemmingen in de linten waarvoor omzetting in woningbouw beter passend is dan vervolg met nieuwe bedrijfsbestemmingen |
| Krommeniedijk 75, Krommenie | Maximaal 1 woning. Dit is een voormalig agrarisch bedrijf met bedrijfswoning. Het agrarisch bedrijf is er niet meer en de bedrijfswoning wordt een woonhuis (intern groter). Is feitelijk in gebruik als woning, hoewel dit formeel niet past in Omgevingsverordening. Planologisch niet geregeld in het bestemmingsplan, maar wel via een omgevingsvergunning. Valt in werkingsgebieden Agrarische bedrijven, BPL, Landelijk gebied (vlg. Ontwerp Wijziging werkingsgebieden provinciale verordeningen 2023-01-01). Valt in bestemming Agrarische productiegebieden met bijzondere waarden (zonder bouwperceel). (Art. 1 Beheersverordening Krommeniedijk jo art. 10 bp Krommeniedijk) | Dit betreft een locatie van agrariër die bedrijf beëindigd heeft. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Communicatieweg 8, Assendelft | Maximaal 1 woning<br>Dit is een voormalig agrarisch bedrijf met bedrijfswoning. De boer heeft, na beeidniging van het boerenbedrijf, hele perceel verkocht. De nieuwe eigenaar van het perceel heeft reeds een vergunning om het bestaande bedrijfspand aan de Communicatieweg 7 te verbouwen en te gebruiken als plattelandswoning. De nieuwe eigenaar zou echter graag nog een tweede woning willen realiseren op het perceel (op nummer 8). Het bestemmingsplan en de provinciale verordening staan dat op dit moment niet toe. De provincie heeft eerder aangegeven hier in een uitgebreide procedure geen toestemming voor een tweede woning te willen verlenen. Eerder heeft er echter op nummer 8 al een rentenierswoning (tweede kleine bedrijfswoning) gestaan, die vervallen was en gesloopt is. Het perceel biedt voldoende ruimte om een tweede plattelands/burgerwoning te realiseren. | Perceel valt in bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft, en heeft hierin de bestemming ‘Agrarisch met waarde- 1’, en waarde archeologisch -2. | |

| **Purmerend** | | | |
|---|---|---|---|
| / | / | / | / |

Datum : Zwaagdijk-West, 1 maart 2023

Betreft : Ontwikkelingen Balkweiterhoek 76/76A

Geachte [redacted],

Allereerst dank voor uw uitnodiging om ons bij te praten over het haalbaarheidsonderzoek ten aanzien van de locatie Balkweiterhoek 76/76A. Van de geboden opties maken wij graag gebruik van de optie woensdagochtend 15 maart van 10.30 uur tot 11.30 uur.

Vooruitlopend op ons gesprek brengen wij graag een aantal onderwerpen onder uw aandacht waarover wij op 15 maart nadere informatie van u wensen te ontvangen.

1. Gestelde criteria

Wij hebben kennisgenomen van de brief van 31 januari 2023 van de Gemeente Medemblik en de woningcorporaties naar de provincie Noord-Holland. In dit schrijven willen wij ons ongenoegen over het proces en de reactie van de provincie Noord-Holland (verder aan te duiden als “de Provincie”) op voornoemde brief kenbaar maken. Uit uw reactie aan de Gemeente Medemblik (verder aan te duiden als “de Gemeente”) en de Woningcorporaties alsmede uw brief aan de bewoners van Zwaagdijk-West valt op te maken dat u teleurgesteld bent over het stopzetten van het haalbaarheidsonderzoek door de Gemeente en de woningcorporaties. U geeft aan het haalbaarheidsonderzoek zelfstandig voort te zetten. In uw brief geeft u ook aan waar het haalbaarheidsonderzoek uit zal bestaan, namelijk een onderzoek naar het type woningen, de aansluiting op nutsvoorzieningen en de bereikbaarheid.

In eerdere gesprekken die wij als werkgroep met zowel de Gemeente als de Provincie hebben gevoerd hebben wij aangegeven dat dergelijke praktische zaken van ondergeschikt belang zouden moeten zijn in het haalbaarheidsonderzoek. In uw brief ontbreken dan ook criteria als de sociaal maatschappelijke impact die een eventuele ontwikkeling op het dorp zal hebben, de ontbrekende voorzieningen (school, sportaccommodaties, winkel, kerk, openbaar vervoer etc), de kosten van de geluidswal, de waarborgen voor veiligheid en overlast en de zorg voor de doelgroep die u voor deze locatie voor ogen heeft. Dit zijn onderwerpen die wij in gesprekken met zowel de Gemeente als de Provincie nadrukkelijk besproken en toegelicht hebben. Hierbij hebben wij ook diverse openbare bronnen onder de aandacht gebracht die deze criteria ondersteunen. Het baart ons dan ook grote zorgen dat hier in uw brief geen woord aan wordt gewijd en dus ook dat hier in het haalbaarheidsonderzoek geen aandacht voor is.

In dit kader verwijzen wij niet alleen naar de brief van de gemeente en woningcorporaties aan de Provincie maar ook naar de uitspraken van wethouder Jeroen Broeders in het interpellatiedebat van donderdag 23 februari 2023 waarin hij nogmaals heeft benadrukt dat dit onderzoek “trekken aan een dood paard” is. Ook heeft hij aangegeven dat zelfs bij het voortzetten bij het onderzoek door de Provincie, de standpunten van de Gemeente ongewijzigd blijven. Er is dus geen enkel draagvlak bij alle direct betrokkenen.

2. Financiële haalbaarheid

De Gemeente en de woningcorporaties hebben per brief op 31 januari jl. aangegeven om hun medewerking aan het haalbaarheidsonderzoek stop te zetten. De voornaamste reden hiertoe is, wij citeren;

*"de huidige berekeningen voor de investering in de flexwoningen en de investering voor de ontsluiting (inclusief de realisering van een geluidswal vanwege de ligging nabij de Westfrisiaweg) laten een zeer onrendabele businesscase zien met een fors negatief resultaat. In dit onderzoek waren overigens de randvoorwaarden die de gemeente bij de start van het haalbaarheidsonderzoek heeft meegegeven aan de provincie en de corporaties nog niet meegenomen. De beide woningcorporaties hebben in het overleg met de provincie aangegeven dat de businesscase nog negatiever wordt, wanneer deze randvoorwaarden moeten worden uitgevoerd."*

Wij hebben begrepen dat in deze businesscase reeds is uitgegaan van een tijdelijke bewoning van 10 jaar. Graag vernemen wij van de provincie waarom het haalbaarheidsonderzoek wordt voortgezet als vooraf al overduidelijk is dat de businesscase zeer onrendabel is. Graag ontvangen wij meer informatie over de variabelen waar de provincie mee rekent.

3. Betrekken van inwoners

Wij willen benadrukken dat het actief betrekken van de inwoners bij het haalbaarheidsonderzoek en de verdere ontwikkelingen van groot belang is en waarderen dan ook uw uitnodiging voor een gesprek. De medewerkers van de Provincie die wij tot dusverre hebben gesproken zijn niet afkomstig of woonachtig in Zwaagdijk-West of de Gemeente Medemblik. Deze medewerkers gaan wel een haalbaarheidsonderzoek uitvoeren en besluiten over de verdere ontwikkeling in Zwaagdijk-West. Middels dit schrijven spreken wij onze zorgen hierover uit.

4. Referentie-objecten

In de brief van 10 februari 2023 van de provincie aan de leden van de provinciale staten wordt ingegaan op kansrijke locaties in de gemeenten Haarlem, Medemblik en Hoorn. In deze brief wordt aangegeven dat eigenlijk alleen de locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West kansrijk is.

In deze brief staat verder toegelicht waarom de andere locaties zijn afgevallen. Ten aanzien van de beoogde locatie aan het Keern in Hoorn wordt vermeld: "dat de aanwezige hoogspanningsmast en de ligging ten opzichte van de Westfrisiaweg dusdanige beperkende elementen waren, dat wonen op deze plek mogelijk niet zonder gezondheidsrisico's is. De locatie valt daardoor af voor dit dossier."

Wat ons verbaast is dat de locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West nog veel dichter op de Westfrisiaweg gelegen is. Graag ontvangen wij hier een nadere toelichting op.

Verder vinden wij de genoemde bezwaren bij de andere locaties in het niet vallen bij de bezwaren die zijn aangedragen voor de locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West. Graag ontvangen wij ook hier een toelichting op.

5. <u>Bericht op social media</u>

Op woensdag 15 februari jl. werden wij gewezen op een bericht dat [redacted] op social media had gepost ten aanzien van de plaatsing van tijdelijke flexwoningen in Zwaagdijk-West. In deze post plaatst zij een foto van flexwoningen die tot drie hoog rijken. Gezien de afwijzing van de gemeente en de woningcorporaties en de status van het haalbaarheidsonderzoek ontvangen wij graag een nadere toelichting op het bericht en de bijbehorende foto.

Wij zullen dit schrijven delen met de leden van de Provinciale Staten.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet, met vriendelijke groet,

Werkgroep BWH76/76A

Kennisnetwerk wooncoöperaties

PROVINCIE NOORD-HOLLAND
T.a.v. Statenleden provincie Noord-Holland

Betreft : Geef wooncoöperaties een kans in uw provincie!
Datum : 25 mei 2023

Geacht Statenlid,

Graag wijzen wij u op de opkomst en het belang van wooncoöperaties. Steeds vaker nemen burgers het initiatief om zelf zaken te regelen, dat geldt ook op het gebied van wonen. Uw provincie telt minstens 221 initiatieven, die actief bezig zijn met een collectieve woonvorm (onderzoek 2021). Bajesdorp in Amsterdam, Ecodorp Bergen in Bergen, Ons Groene Huis in Haarlem, Woonkollektief Purmerend in Purmerend, Ecohof Noorderveer in Zaanstad zijn hier voorbeelden van.

De provincie Noord-Holland kent tal van bestaande wooncoöperaties, maar ook vele nieuwe. Een deel van die initiatieven is tot stand gekomen omdat de provincie actief wooncoöperaties en andere collectieve initiatieven met een stimuleringsregeling ondersteunde. Verschillende gemeenten hebben een actieplan wooncoöperaties of werken daaraan. Zo zijn in Amsterdam verschillende wooncoöperaties in aanbouw of al opgeleverd en gaat ook de gemeente Haarlem grond voor wooncoöperaties uitgeven. Het betreft hier woningen in de middenhuur, het sociale segment en ateliers.

**De toegevoegde waarde van wooncoöperaties**
Wooncoöperaties zetten zich in om blijvend betaalbare én duurzame woningen te realiseren. Vaak met meerdere generaties, soms met een zorgfunctie. Hoe dan ook, de leden kijken steevast naar elkaar om en zorgen voor een hechte gemeenschap in de buurt. Daarnaast hebben ze minder woonoppervlak nodig, omdat ze voorzieningen als logeerkamers, wasmachineruimten en auto’s delen. Zo geven wooncoöperaties antwoord op tal van maatschappelijke vraagstukken.

**Ongelijk speelveld**
Helaas is er geen eerlijk speelveld voor wooninitiatieven. Geschikte locaties zijn moeilijk te verkrijgen, die gaan veeleer naar projectontwikkelaars. Daarnaast is het voor wooncoöperaties lastig om de financiering rond te krijgen bij de Nederlandse banken. Ook ontbreekt ondersteunend beleid vanuit de overheid. Cooplink zet zich in om al deze drempels te slechten.

p/a Van Lawick van Pabststraat 2
6814 HH Arnhem
info@cooplink.nl

www.cooplink.nl
KvK 771 78184258
IBAN NL23TRIO0320002721

cooplink
Kennisnetwerk wooncoöperaties

**Wat kunt u doen?**
In april stuurden we de provincies een manifest, mede namens zeven collega-koepelorganisaties. In dit manifest vindt u tien tips hoe u wooncoöperaties in uw provincie kunt ondersteunen. Zo juichen wij het toe als u in bestemmingsplannen ruimte creëert voor wooncoöperaties. Dat biedt u ook voordelen. Een wooncoöperatie zorgt voor een dubbel aantal woningen op eenzelfde perceel, simpelweg omdat zij met minder ruimte toekunnen en zónder winstoogmerk opereren. Ook waarderen we het als u locaties en gebouwen beschikbaar stelt aan wooncoöperaties voor een prijs die recht doet aan hun maatschappelijke meerwaarde én lagere huren mogelijk maakt.

**Raad en daad**
Wij vertellen u graag meer over de mogelijkheden die u heeft om initiatiefnemers in uw provincie beter te ondersteunen. Wij zijn Cooplink, het landelijk kennisplatform van en voor wooncoöperaties. Wij stellen ons ten doel om het opzetten van een wooncoöperatie op alle vlakken te vergemakkelijken. Zo delen we kennis met initiatieven en sparren we met banken en overheden. Mail of bel ons voor een afspraak: info@cooplink.nl of 085 0134 880. U bent welkom.

Met een vriendelijke groet,
Namens Cooplink, Kennisplatform wooncoöperaties

Bernard Smits
Grondlegger

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12224 |
| **Extern Zaak ID** | 1896434 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 11.f |
| **Titel** | Wonen: Ontheffingsverzoek gemeente Heemstede t.b.v. tijdelijke woonunits statushouders en vluchtelingen, Heemstede (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

GS verlenen een ontheffing van artikel 6.3, 6.4, 6.9 en 6.46 van de omgevingsverordening aan de gemeente Heemstede ten behoeve van tijdelijke huisvesting voor statushouders en Oekraïense vluchtelingen voor de periode van 10 jaar op de parkeerplaats naast Oude Slot.

Heemstede

College van Gedeputeerde Staten
provincie Noord-Holland

| | | |
|---|---|---|
| Verzenddatum | : | |
| Ons kenmerk | : | 1165108 |
| Onderwerp | : | Verzoek ontheffing artikel 6.4 Omgevingsverordening NH2020 |
| Bijlage(n) | : | |

Geacht college van de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland,

De gemeente Heemstede huisvest statushouders en vluchtelingen uit Oekraïne. De huidige opvanglocatie aan de Kohnstammlaan heeft een tijdelijke vergunning en moet herplaatst worden. Hiervoor is het parkeerterrein bij het Oude Slot in het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 8 februari 2023 aangewezen als voorgenomen alternatieve locatie voor de Kohnstammlaan. Op 23 maart 2023 geeft de gemeenteraad haar wensen en bedenkingen mee.

Gelet op de noodzaak van de huidige huisvestingsopgave voor vluchtelingen en statushouders dient het college van burgemeester en wethouders op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 een verzoek voor een ontheffing op artikel 6.4 (kleinschalige ontwikkelingen) in.

Wanneer de locatie definitief wordt aangewezen als tijdelijke locatie voor de huisvesting van Oekraïense vluchtelingen starten de voorbereidingen voor de tijdelijke vergunning (maximaal 10 jaar) voor het afwijken van het bestemmingsplan.

**Planvoornemen en locatie**
Het planvoornemen is het plaatsen van maximaal 10 woonunits voor tijdelijke huisvesting van Oekraïense vluchtelingen op het parkeerterrein nabij Het Oude Slot aan de Ringvaartlaan in Heemstede. De vergunning wordt voor 10 jaar verleend met de kanttekening dat deze periode zo kort als mogelijk wordt gehouden. Na 4 jaar vindt er een herijkingsmoment plaats.

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
2101 HA Heemstede

Postadres:
Postbus 352
2100 AJ Heemstede

Tel: 14 023
E-mail: gemeente@heemstede.nl
Website: heemstede.nl






**Omgevingsverordening NH2020**
Ter plaatse van de locatie gelden de volgende werkingsgebieden van de Omgevingsverordening NH2020:

- MRA landelijk gebied
- Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)

*Kleinschalige ontwikkelingen in MRA landelijk gebied*
Het parkeerterrein valt binnen het werkingsgebied 'landelijk gebied'. Stedelijke ontwikkelingen zijn op deze locatie volgens artikel 6.4 van de verordening niet toegestaan:

*Artikel 6.4 Kleinschalige ontwikkelingen*
*Ter plaatse van het werkingsgebied landelijk gebied kan een ruimtelijk plan uitsluitend voorzien in een kleinschalige ontwikkeling, niet zijnde een kleinschalige woningbouwontwikkeling indien:*

a. *op de ontwikkeling plaatsvindt op een locatie waar een stedelijke functie is toegestaan;*
b. *het toegestane bebouwd oppervlak niet wordt vergroot; en*
c. *het aantal burgerwoningen niet toeneemt.*

Kleinschalige woningontwikkelingen zijn per definitie uitgesloten. Volgens de huidige jurisprudentie is er sprake van een kleinschalige woningbouwontwikkeling tot en met 11 woningen. Deze beperking is opgelegd om versnippering van verstedelijking in het landelijk gebied tegen te gaan. Andere stedelijke functies, zoals maatschappelijke functies, zijn wel toegestaan.

Ondanks dat hier geen sprake is van een kleinschalige woningbouwontwikkeling, wordt het tijdelijk plaatsen van 10 woonunits beschouwd als een kleinschalige ontwikkeling. Omdat het bebouwd oppervlak (in de vorm van woonunits) tijdelijk toeneemt, is een ontheffing om af te wijken van dit artikel noodzakelijk.

*Bijzonder Provinciaal Landschap*
Bovenop het werkingsgebied 'landelijk gebied' gelden de regels uit artikel 6.46 over het behoud van de kernkwaliteiten binnen het Bijzonder Provinciaal Landschap. Hiervoor heeft de gemeente in september 2022 en januari 2023 een motivering ingediend bij de provincie, waaruit blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling geen afbreuk doet aan de kernkwaliteiten van dit gebied. Hierop heeft de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit een positief advies gegeven:

*Oude Slot trapveld:*
*We zijn het eens met de argumentatie voor deze plek. De ontwikkeling tast geen kernkwaliteiten (met name openheid) van het BPL aan. Er is door de aanwezige beplanting reeds sprake van ruimtelijke verdichting, waardoor de woningen vanaf de openbare weg niet of nauwelijks zichtbaar zijn. Qua ruimtelijke kwaliteit merken we op dat de inpassing beter kan. Zo zou meer beter aangesloten kunnen worden op de ruimtelijke structuur van het Oude Slot en de omgeving daarvan. Op deze manier kan een bijzondere locatie ontstaan waar de doelgroepen zich welkom voelen. We vragen om hier een nadere verkenning naar te doen en het*

*plan ruimtelijk goed uit te werken en te verbeelden. Op dit moment is alleen nog een globale opzet in de vorm van een vogelvlucht beschikbaar.*

*Oude Slot parkeerterrein:*
*Eerder spraken we op basis van toetsing op de kernkwaliteiten ons positief uit voor deze locatie. De beoordeling van het parkeerterrein is hetzelfde.*

Gelet op bovenstaand advies is het niet noodzakelijk om een ontheffing aan te vragen voor het afwijken van artikel 6.46. De ontwikkeling heeft geen negatieve impact op de kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap. Daarom gaat dit verzoek hier niet verder op in.

**Noodzaak en motivering verzoek ontheffing**
Op basis van artikel 13.4, eerste lid uit de provinciale Omgevingsverordening (Ontheffingsbevoegdheid Wet ruimtelijke ordening) heeft het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid om een ontheffingsverzoek in te dienen. Hieronder wordt de noodzaak en motivering voor dit verzoek toegelicht.

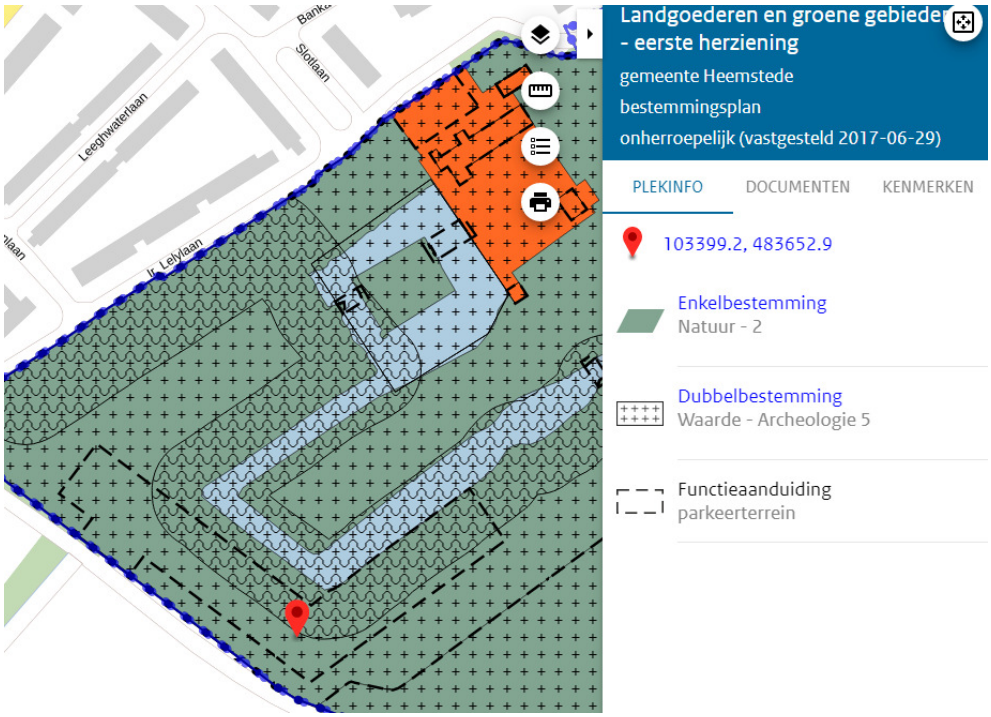
*Maatschappelijke noodzaak*
Het voorliggende planvoornemen komt voort vanuit de sociaal-maatschappelijke verantwoordelijkheid van de gemeente om te voldoen aan de taakstellingen voor statushouders en Oekraïense vluchtelingen. Zo vraagt de huidige asielcrisis om het realiseren van extra opvangplekken om de huidige situatie in Ter Apel te verlichten[1] en heeft de gemeente extra taakstellingen gekregen voor de opvang van voor statushouders en Oekraïense vluchtelingen. Het gaat daarbij om de opvang van kwetsbare doelgroepen die vanuit erbarmelijke omstandigheden met spoed op zoek zijn naar een plek om hun leven (opnieuw) op te pakken en te integreren in de Nederlandse samenleving.

*Overwegingen vanuit Ruimtelijke Ordening*
Met dit planvoornomen is er geen sprake van een woningbouwontwikkeling. De oplossing voor de (permanente) huisvesting van statushouders en/of Oekraïense vluchtelingen wordt gerealiseerd op verschillende locaties in het stedelijk gebied in Heemstede. Uit een brede verkenning is echter naar voren gekomen, dat in het stedelijk gebied onvoldoende geschikte locaties kunnen worden gevonden om ook de vanuit de taakstellingen benodigde extra opvangcapaciteit (onder andere vanwege de verbouw van de permanente locaties) te kunnen faciliteren.
Het betreft hier daarom een tijdelijke opvanglocatie aan de rand van het stedelijk weefsel van Heemstede, die daarmee aansluit op de bestaande stedelijke structuur. De tijdelijke opvang wordt ingericht voor een periode van 3 tot 10 jaar, met de kanttekening dat deze periode zo kort als mogelijk wordt gehouden.

[1] https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/asielbeleid/aanpak-crisis-opvang-asielzoekers

Planologisch gezien is er ook geen sprake van een bestemmingsplanwijziging, maar een tijdelijke Omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan ten behoeve van een tijdelijke opvanglocatie voor maximaal 10 jaar.
De woonunits zijn niet als volledig zelfstandige units ingericht, maar worden aangevuld met een gemeenschappelijke verblijfsruimte ten behoeve van zaken als tv-kijken, wassen en koken. Tevens dient de ruimte voor gemeenschappelijke berging. Daarnaast is er sprake van centrale beveiliging en worden de bewoners – waar nodig – ondersteund met gerichte begeleiding die gericht is op integratie, zoals door Vluchtelingenwerk.
Vanwege het sociaal-maatschappelijke karakter van het planvoornemen en het feit dat er geen sprake is van een reguliere kleinschalige woningbouwontwikkeling kan worden geconcludeerd dat dat het planvoornemen de uitgangspunten van het werkingsgebied 'MRA landelijk gebied' niet doorkruist.

*Huidige functie*
Daarnaast heeft deze locatie volgens het geldende bestemmingsplan 'Landgoederen en Groene Gebieden' de specifieke functieaanduiding voor een parkeerterrein. Zie onderstaande afbeelding.



Dit parkeerterrein wordt gebruikt ten behoeve van stedelijke functies, zoals de nabij gelegen horecavoorziening en overloop voor het parkeerterrein bij het sportpark aan de Sportparklaan. Hierdoor is er al sprake van intensiever gebruik van de locatie dan wanneer voor de locatie slechts een natuurbestemming zou gelden.

Bij de inrichting van de locatie is het uitgangspunt dat de bestaande groenvoorziening blijft behouden. Mede om een positieve bijdrage te leveren aan de leefbaarheid van deze locatie voor de toekomstige bewoners, waaraan de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit ook aan refereert in haar advies.
Na het tijdelijke gebruik wordt de locatie weer terug gebracht in originele staat en functie, waardoor er geen sprake is van een permanente ontwikkeling en uitbreiding van het bebouwd oppervlak.

Op grond van bovenstaande motivering concluderen we dat de voorgenomen ontwikkeling geen gevolgen heeft voor de aldaar geldende belangen die beschermd worden met de regels uit de Omgevingsverordening NH2020.
Wij verzoeken u een ontheffing te verlenen van artikel 6.4 uit de Omgevingsverordening NH2020, voor het plaatsen van 10 tijdelijke woonunits voor een periode van maximaal 10 jaar.

**Heeft u vragen?**
Neem dan contact op via telefoonnummer (023) 5485 753. U kunt ook een e-mail sturen naar gemeente@heemstede.nl met vermelding van zaaknummer 1165108.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,





mevr. H.W. de Vos
secretaris

mevr. mr. A.C. Nienhuis
burgemeester

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
dhr. N. Dubbeldam
BEL/RO

Telefoonnummer +31653167542
Noam.dubbeldam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

– 8 MAART 2023

**Kenmerk**
1896434/1988186

**Betreft:** Verzoek van de gemeente Heemstede om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 t.b.v. tijdelijke huisvesting statushouders en Oekraïense vluchtelingen op de parkeerplaats naast het Oude Slot

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u op de hoogte van ons besluit van 7 maart 2023 om de door de gemeente Heemstede gevraagde ontheffing voor de bouw van tijdelijke woonunits ten behoeve van huisvesting statushouders en Oekraïense vluchtelingen te verlenen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)
- Brief van de gemeente Heemstede met ontheffingsverzoek
- Brief GS aan de gemeente Heemstede

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heemstede
Postbus 352
2100 AJ HEEMSTEDE

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
N.Dubbeldam
BEL/RO

Telefoonnummer +31653167542
Noam.dubbeldam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

- 8 MAART 2023

**Kenmerk**
1896434/1988187

**Uw kenmerk**
1165108

**Betreft:** Ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 t.b.v. tijdelijke huisvesting statushouders en Oekraïense vluchtelingen op de parkeerplaats naast het Oude Slot

Geacht college,

In uw brief van 23 februari 2022 verzoekt u ons om op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 (hierna: OV NH2020) ontheffing te verlenen van het artikel 6.4. Het ontheffingsverzoek is bedoeld voor de bouw van 10 tijdelijke woonunits op de parkeerplaats naast het Oude Slot t.b.v. huisvesting statushouders en Oekraïense vluchtelingen. Na afweging van uw casus zijn we tot de conclusie gekomen de door u gevraagde ontheffing voor 10 jaar te verlenen. Hieronder lichten we dit besluit toe.

De tijdelijke woonunits zijn noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de sociaalmaatschappelijke verantwoordelijkheid van de gemeente om te voldoen aan de taakstellingen voor statushouders en Oekraïense vluchtelingen.

In uw aanvraag kwalificeert u de ontwikkeling als een kleinschalige stedelijke ontwikkeling met een maximaal grondoppervlak van 500 m2. Het zal om tijdelijke woonunits gaan met maatschappelijke bestemming. De tijdelijkheid zal hooguit 10 jaar duren.

Het plangebied is gelegen in het vigerende bestemmingsplan 'Landgoederen en groene gebieden - 1e herziening' dat is vastgesteld op 29 juni 2017. Op het beoogde bouwlocatie rust de bestemming 'Natuur' met dubbelbestemmingen 'Waarde-archeologie 5' en 'Waterstaat - waterkering'. Hier mogen geen tijdelijke woonunits gebouwd worden volgens het bestemmingsplan. Uw college is voornemens een tijdelijke ontheffing te verlenen op grond van artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in samenhang met artikel 4, onderdeel 11 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht.

De locatie is gelegen binnen de werkingsgebieden Landelijk Gebied, MRA Landelijk Gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap. Het bouwplan is te kwalificeren als een kleinschalige ontwikkeling. Het bouwplan is niet passend binnen artikel 6.4 van de OV NH2020. De twee strijdigheden met dit artikel zijn: er wordt gebouwd op een locatie

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 1
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

met natuurbestemming en daarnaast wordt het maximaal toegestane bouwoppervlak vergroot. Deze provinciale regels hebben als oogmerk het voorkomen van onnodige verstedelijking van het landelijk gebied en het beschermen van landschappelijke waarden.

Gelet op de noodzaak en urgentie, het tijdelijke karakter en de daarmee zeer beperkte inbreuk op de provinciale belangen stemmen wij in met het verlenen van een ontheffing voor deze ontwikkeling. Omdat niet valt uit te sluiten dat de ontwikkeling in de verdere procedure juridisch zal worden gekwalificeerd als een kleinschalige woningbouwontwikkeling danwel een nieuwe stedelijke ontwikkeling, verlenen we u tevens ontheffing voor de in dat geval relevante artikelen van de OV NH2020.

**Beoordelingskader**

Op grond van artikel 4.1a van de Wet Ruimtelijk Ordening en artikel 13.4 van de OV NH2020 kunnen wij ontheffing verlenen van het artikel 6.4, voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding met de door de Omgevingsverordening te dienen provinciale belangen. De wetsgeschiedenis en jurisprudentie zijn zeer strikt in de toepassingsmogelijkheden van deze ontheffingsbevoegdheid. Uitgangspunt is onverkorte toepassing van de OV NH2020. Het moet om een uitzonderlijke situatie gaan, zodat de toepassing van deze ontheffingsbevoegdheid een incidenteel karakter heeft.

**Beoordeling inhoudelijke aspecten**

De in uw aanvraag genoemde omstandigheden geven geen aanleiding om de OV NH2020 te wijzigen. De ligging van de locatie binnen de werkingsgebieden Landelijk Gebied, MRA Landelijke Gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap staat wat ons betreft niet ter discussie. Wel is sprake van een bijzondere, incidentele en tijdelijke situatie waarbij de door de gemeente te behartigen maatschappelijke belangen evident zijn.
De inbreuk op de door de OV NH2020 te dienen provinciale belangen is daarbij juist zeer beperkt. Het betreft een tijdelijk bouwwerk op een locatie die reeds in gebruik is als parkeerplaats. De ontwikkeling is inpasbaar zonder de kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap Spaarnwoude en omgeving aan te tasten, zoals blijkt uit uw motivering. Bovendien leidt de ontwikkeling alleen tijdelijk tot verdere verstedelijking van het landelijk gebied.

**Conclusie**

Gelet op het voorgaande besluiten wij op grond van artikel 13.4 van de OV NH2020 ontheffing te verlenen van de artikelen 6.3, 6.4, 6.9 en 6.46, derde lid van de Omgevingsverordening NH2020 voor de bouw van 10 tijdelijke woonunits voor een instandhoudingstermijn van ten hoogste 10 jaar op de locatie het Oude Slot.

Wij wijzen u erop dat op grond van artikel 14.4, vierde lid, van de OVNH2020 de ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

**Rechtsbescherming**

Voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep is van belang dat deze ontheffing op grond van artikel 4.1a, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening, wordt aangemerkt als een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dit betekent dat tegen deze ontheffing alleen rechtstreeks beroep kan worden ingesteld door het college van burgemeester en wethouders van Heemstede. Andere belanghebbenden kunnen geen rechtstreeks beroep instellen tegen deze ontheffing. Zij kunnen te zijner tijd wel bezwaar en beroep instellen tegen de door burgemeester en wethouders te verlenen omgevingsvergunning waarvoor deze ontheffing als verklaring van geen bedenkingen dient.

**Van:** Cooplink | Kennisnetwerk wooncoöperaties <info@cooplink.nl>
**Verzonden:** maandag 3 april 2023 09:37
**Aan:** statengriffie@brabant.nl; post@drenthe.nl; griffie@flevoland.nl; statengriffie@fryslan.frl; griffie@gelderland.nl; statengriffie@provinciegroningen.nl; postbus@prvlimburg.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>; statengriffie@overijssel.nl; statengriffie@provincie-utrecht.nl; statengriffier@zeeland.nl; statengriffie@pzh.nl
**Onderwerp:** OPROEP Stimuleer en versnel coöperatieve woonvormen

Geachte griffie,

In de bijlage vindt u ons gezamenlijk manifest om coöperatieve woonvormen te stimuleren en te versnellen. Deze collectieve woonvormen bieden een antwoord op tal van maatschappelijke ontwikkelingen, denk aan het onbereikbaar worden van woningen voor alleenstaanden en starters, het tekort aan sociale en midden huurwoningen, de toename van de zorgvraag, de toenemende eenzaamheid en de stappen die gezet moeten worden in de energietransitie.

Deze oproep doen wij aan alle te vormen provinciale besturen in Nederland. Gezamenlijk roepen wij hen op om coöperatieve wooninitiatieven te faciliteren door gemeenten aan te moedigen locaties beschikbaar te stellen, door financiële ondersteuning te bieden en door kennisdeling te stimuleren. Sommige provinciale besturen zoals van Noord-Brabant en Gelderland hebben in de afgelopen periode al beleid hiervoor ontwikkeld. Wij vragen hen dit beleid te continueren en waar mogelijk uit te breiden.

Wilt u bijgaand manifest naar de Statenleden, de informateur en onderhandelaars van de verschillende politieke partijen doorsturen?

Dank u wel,
Namens de ondertekenaars,
*Cooplink, Erfdelen, GEN Nederland (Global Ecovillage Network), LVGO Gemeenschappelijk wonen 50+, Nederland Zorgt Voor Elkaar, Vereniging Gemeenschappelijk Wonen, VrijCoop, ZorgSaamWonen*

Sandra Labree
Projectbureau

cooplink
Kennisnetwerk wooncoöperaties

www.cooplink.nl
Tel. 085 0134 880
KvK 771 78184258

MANIFEST




Foto: Iewan, Lent
© Wen Versteeg

# STIMULEER EN VERSNEL COÖPERATIEVE WOONVORMEN

## Oproep aan provincies

April 2023

*Cooplink ▪ Erfdelen ▪ GEN Nederland (Global Ecovillage Network)*
*LVGO Gemeenschappelijk wonen 50+ ▪ Nederland Zorgt Voor Elkaar*
*Vereniging Gemeenschappelijk Wonen ▪ VrijCoop ▪ ZorgSaamWonen*

# INLEIDING

COÖPERATIEVE WOONVORMEN staan volop in de belangstelling. Steeds meer burgers hopen samen eigen betaalbare en duurzame woningen te realiseren, waar ze met oog voor elkaar en voor de planeet samen willen wonen. Onderzoek door Cooplink in 2021 wijst al op 1.400 concrete initiatieven en dit overzicht laat slechts de top van de ijsberg zien. Dagelijks kloppen nieuwe initiatiefnemers aan bij de ondertekenaars van dit manifest.

DE SAMENLEVING HEEFT GROOT BELANG BIJ coöperatieve woonvormen. Ze bieden een antwoord op tal van maatschappelijke ontwikkelingen, denk aan het onbereikbaar worden van woningen voor alleenstaanden en starters, het tekort aan sociale en midden huurwoningen, de toename van de zorgvraag, de personeelstekorten in de zorg, de vergrijzing, de toenemende eenzaamheid en de stappen die gezet moeten worden in de energietransitie.



Foto: Woonvorm van de Toekomst, Amersfoort



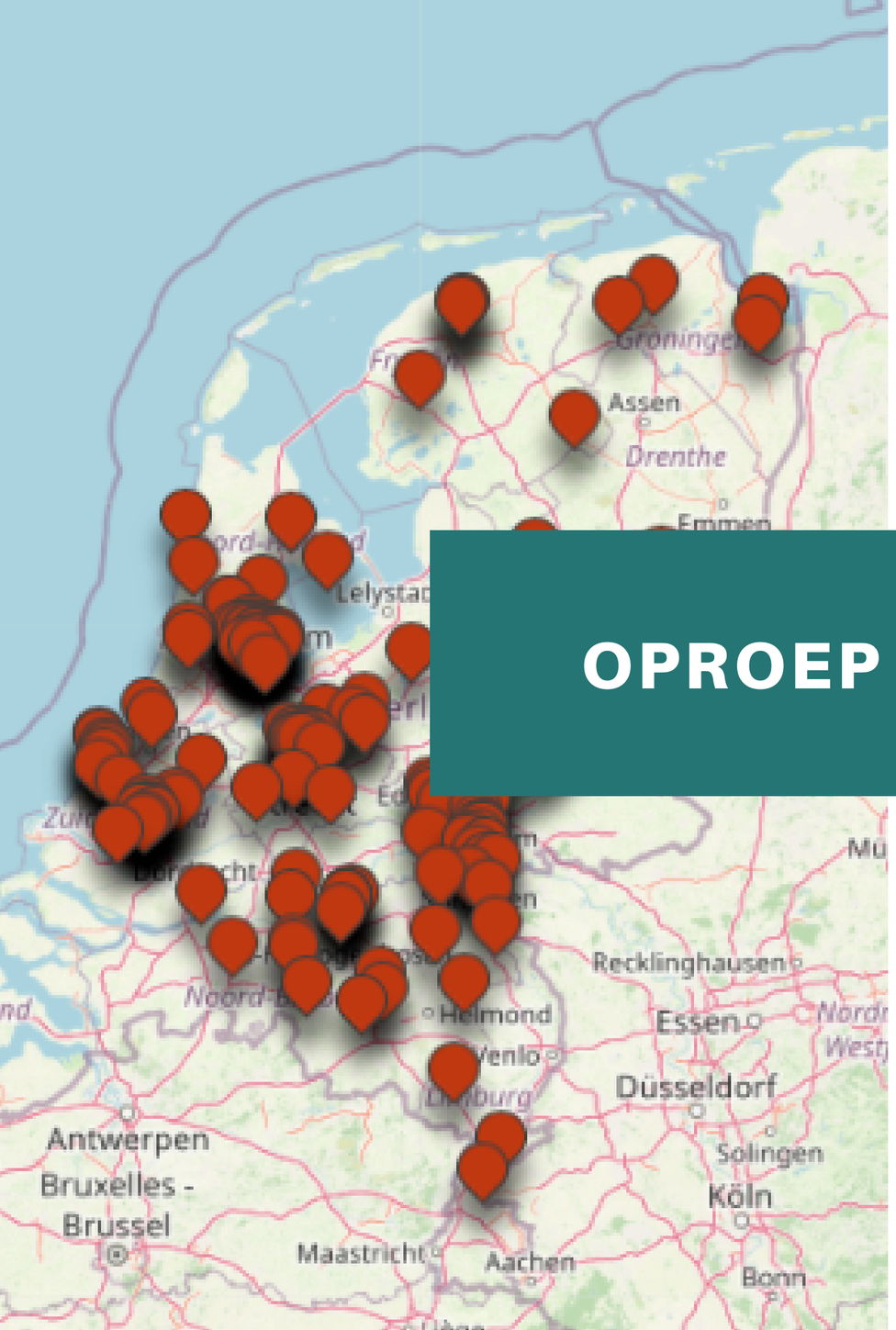
# MAATSCHAPPELIJKE MEERWAARDE VAN COÖPERATIEVE WOONVORMEN

- Betaalbaar wonen nu
- Betaalbaar wonen later
- Duurzaam bouwen
- Minder woningen per ha
- Gemeenschappelijke voorzieningen
- Kleinere footprint

- Zeggenschap en regie door en
- voor bewoners
- Idealen verwezenlijken
- Verbonden en veilig
- Woongeluk
- Vitaliteit

- Leefbare omgeving
- Ontmoetingsruimten
- Zorg voor elkaar
- Minder zorgkosten
- Minder eenzaamheid
- Meer sociale cohesie
- Gemeenschapskracht
- Samenredzaamheid

- Antwoord op groeiende behoefte onder burgers
- Grotere verscheidenheid aan woonvormen
- Diversiteit door combinatie koop en huur
- Zelfbouw is kostenreductie




# OPROEP

## STIMULEER EN VERSNEL COÖPERATIEVE WOONVORMEN

WIJ ROEPEN U, DE PROVINCIES, OP om initiatieven op het gebied van coöperatief wonen te waarderen, te stimuleren en te versnellen. Bewonersinitiatieven lopen tegen te veel drempels aan. Ondersteun hen.

## WERK MEE AAN LOCATIES

- BENOEM EEN STREEFPERCENTAGE in uw Omgevingsvisie en regionale Woondeals:‘10% van de bestaande en te realiseren wooneenheden is bestemd voor collectieve woonvormen’.
- GEEF VOORRANG AAN COÖPERATIEVE WOONVORMEN bij het afstoten van overheidslocaties; laat maatschappelijke meerwaarde en langdurige betaalbaarheid zwaarder wegen dan het hoogste bod op een locatie
- MAAK HET MOGELIJK om een agrarische bestemming van boerenerven bij verkoop versneld om te zetten in een ‘woonbestemming voor coöperatief wonen’.

## DRAAG ZORG VOOR FINANCIËN

- VERLEEN SUBSIDIES aan collectieve wooninitiatieven voor procesbegeleiding en haalbaarheidsstudies.
- VERSTREK LENINGEN EN GARANTSTELLINGEN aan collectieven om hun wooninitiatief te realiseren.
- DRAAG BIJ aan het revolverend landelijk Leenfonds voor wooncoöperaties.

## STIMULEER KENNISDELING

- GEBRUIK DE EXPERTISE van de ondertekenaars
- STIMULEER KENNISDELING en samenwerking tussen bewonersinitiatieven, gemeenten, corporaties en bouwbedrijven.
- WERK AAN EEN STERK NETWERK van ketenpartners Wonen-Zorg-Welzijn.
- STEL SAMEN EEN ACTIEAGENDA OP voor de stimulering van coöperatieve woonvormen.

# DERDE BOUWSTROOM

COÖPERATIEF WONEN IS ONMISKENBAAR een derde bouwstroom. Een aanvulling op twee bestaande stromen, namelijk de woningbouwproductie door commerciële projectontwikkelaars en de maatschappelijke woningbouwproductie door woningcorporaties en zorgaanbieders. Het is ook een derde weg in de volkshuisvesting, naast individueel huren en individueel kopen.

INITIATIEVEN VOOR COÖPERATIEF WONEN DRAGEN BIJ aan de ambitie van de overheid om meer betaalbare woningen te bouwen (tot 2030 900.000 extra woningen, waarvan 2/3 betaalbaar). Die initiatieven richten zich naast sociale huur ook op het middensegment; het segment waar commerciële ontwikkelaars minder interesse in hebben en waar woningcorporaties maar beperkt in kunnen opereren.




Foto: Boschgaard



Foto: Ecodorp Zuiderveld

# TOT SLOT

COÖPERATIEVE WOONVORMEN VERDIENEN uw waardering en steun. Ze vervullen een groeiende behoefte onder uw burgers en bieden bovendien een oplossing voor complexe maatschappelijke uitdagingen. Daarom vragen wij u om coöperatieve woonvormen op te nemen in uw coalitieakkoord.

HEEFT U BEHOEFTE AAN EEN NADERE TOELICHTING of een rondleiding bij een collectieve woonvorm? De ondertekenaars van dit manifest staan voor u klaar. U bent welkom via 085 0134 880.



Foto: Erfdelen

# ONDERTEKENAARS

Erfdelen

VRIJCoop

GEN NEDERLAND
GLOBAL
ECOVILLAGE
NETWORK

Nederland Zorgt Voor Elkaar

cooplink
Kennisnetwerk wooncoöperaties

LVGO Gemeenschappelijk wonen 50plus

Gemeenschappelijk Wonen
voor gemeenschappelijk wonen in al haar vormen

ZORG SAAM WONEN

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12164 |
| **Extern Zaak ID** | 1975127 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 11.h |
| **Titel** | Wonen: Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

In de Woondeals Woningbouw 2022-2030, die tussen het Rijk, provincies en regio's worden gesloten, worden per regio afspraken gemaakt over de woningbouwopgave. Hierin worden ook (proces)afspraken gemaakt over flex- en transformatiewoningen. In deze Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA is een uitwerking van deze (proces)afspraken opgenomen. Deze afspraken gaan over het versneld realiseren van flexwoningen om woningzoekenden tijdelijk een flexibele woonvorm te bieden. Deze overeenkomst wordt aangegaan door het Rijk, deelnemende MRA-gemeenten en de provincies Noord-Holland en Flevoland.

# REALISATIEOVEREENKOMST MRA

PARTIJEN

(1) **DE STAAT DER NEDERLANDEN,** vertegenwoordigd door de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening die tevens handelt als bestuursorgaan, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [●] (**BZK**); en

(2) **GEMEENTE ALMERE**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en wethouders dat tevens handelt als bestuursorgaan, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [●] (**Gemeente Almere**); en

(3) **GEMEENTE ZAANSTAD**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en wethouders dat tevens handelt als bestuursorgaan, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [●] (**Gemeente Zaanstad**); en

(4) **GEMEENTE OUDER-AMSTEL**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en wethouders dat tevens handelt als bestuursorgaan, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [●] (**Gemeente Ouder-Amstel**); en

(5) **GEMEENTE HAARLEMMERMEER**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en wethouders dat tevens handelt als bestuursorgaan, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [●] (**Gemeente Haarlemmermeer**); en

(6) **GEMEENTE LELYSTAD,** vertegenwoordigd door het college van burgemeester en wethouders dat tevens handelt als bestuursorgaan, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [●] (**Gemeente Lelystad**); en

(7) **GEMEENTE AMSTERDAM,** vertegenwoordigd door het college van burgemeester en wethouders dat tevens handelt als bestuursorgaan, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [●] (**Gemeente Amsterdam**); en

(8) **GEMEENTE VELSEN,** vertegenwoordigd door het college van burgemeester en wethouders dat tevens handelt als bestuursorgaan, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [●] (**Gemeente Velsen**); en

(9) **PROVINCIE NOORD-HOLLAND**, vertegenwoordigd door het college van gedeputeerde staten dat tevens handelt als bestuursorgaan, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [●] (**Provincie Noord-Holland**), en

(10) **PROVINCIE FLEVOLAND**, vertegenwoordigd door het college van gedeputeerde staten dat tevens handelt als bestuursorgaan, rechtsgeldig vertegenwoordigd door [●] (**Provincie Flevoland**),

hierna gezamenlijk te noemen "**Partijen**", ieder afzonderlijk als "**Partij**", de Partijen 2 tot en met 8 als "**Gemeente**" en de Partijen 9 en 10 als "**Provincie**",

PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLING

A. Er is in Nederland een tekort aan (betaalbare) woningen voor Reguliere Woningzoekenden en voor Andere Aandachtsgroepen, zoals dak- en thuisloze mensen, mensen met sociale of medische urgentie, statushouders, mensen die uitstromen uit een intramurale situatie, arbeidsmigranten, uitwonende studenten en woonwagenbewoners.

B. Er is daarnaast sprake van een urgente situatie voor Oekraïense Ontheemden die als gevolg van de oorlog in Oekraïne dringend in Nederland gehuisvest dienen te worden.

C. De Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft bij besluit van 24 mei 2022, nr. 2022-0000021197 de commissie versnelling tijdelijke huisvesting ingesteld. De commissie versnelling tijdelijke huisvesting werkt samen met een uitvoeringsorganisatie bestaande uit extern ingehuurde deskundigen

en tevens het expertteam Woningbouw van RVO, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, het Rijksvastgoedbedrijf, provincies en gemeenten.

D. De uitvoeringsorganisatie biedt gemeenten, provincies, woningcorporaties, bouwbedrijven en andere initiatiefnemers praktische ondersteuning met onder andere het opsporen van kansrijke locaties en gebouwen, het uitvoeren van haalbaarheidsstudies en het bij elkaar brengen van vraag en aanbod. Dit laatste doet zij door middel van de website www.realisatiehuisvesting.nl waar het mogelijk is om huisvestingsaanbod aan te melden voor ondersteuning vanuit de uitvoeringsorganisatie.

E. BZK heeft de Stimuleringsregeling vastgesteld (Stcrt. 2022, 30107 en 32444). Gemeenten of andere medeoverheden kunnen onder bepaalde voorwaarden aanspraak maken op een financiële bijdrage uit deze regeling voor de realisatie van Flexwoningen en/of Transformatiewoningen.

F. Partijen onderschrijven de noodzaak om op korte termijn tot oplossingen te komen voor de in overweging A en B urgente problemen. In dat kader hebben Partijen ook de intentie om spoedig (betaalbare) flex- en transformatiewoningen toe te voegen aan de sociale woningvoorraad, als aanvulling op de reguliere woningbouw en wensen deze dan ook aan te melden op www.realisatiehuisvesting.nl voor het potentieel in aanmerking komen voor een tegemoetkoming uit de Stimuleringsregeling en potentiële ondersteuning vanuit de uitvoeringsorganisatie. De woningen zijn bedoeld voor de huisvesting van Reguliere Woningzoekenden, Oekraïense Ontheemden en Andere Aandachtsgroepen.

G. Partijen zijn zich bewust, elk vanuit hun eigen taken en verantwoordelijkheden, dat zij derhalve een sleutelrol vervullen in het laten slagen van de intentie als bedoeld in overweging F. Zij wensen zich daartoe tot het uiterste in te spannen. Derhalve zetten Partijen zich in voor de realisatie van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen op de projectlocaties als opgenomen in de locatietabel in Bijlage I bij deze Realisatieovereenkomst.

H. Uitgangspunt van Partijen is verder om andere partijen binnen Metropoolregio Amsterdam, zoals andere gemeenten, woningcorporaties en private partijen, die willen meewerken aan het (versneld) realiseren van Flexwoningen en/of Transformatiewoningen ten behoeve van Reguliere Woningzoekenden, Oekraïense Ontheemden en Andere Aandachtsgroepen, aan te laten sluiten bij de Realisatieovereenkomst middels een allonge op de Realisatieovereenkomst. De te realiseren Flexwoningen en/of Transformatiewoningen van de desbetreffende partij(en) zullen worden vastgelegd in een bijlage bij voornoemde allonge.

I. Partijen wensen de afspraken in het kader van het voorgaande nader vast te leggen in deze Realisatieovereenkomst (**Realisatieovereenkomst**).

AFSPRAKEN TEN BEHOEVE VAN DOELSTELLING

**1 Definities**

1.1 Ten behoeve van deze Overeenkomst (en de daarbij behorende bijlage(n)) hebben de hierna genoemde begrippen de volgende betekenis:

| | |
|---|---|
| **Andere Aandachtsgroepen** | dit zijn onder andere dak- en thuisloze mensen, mensen met sociale of medische urgentie, statushouders, mensen die uitstromen uit een intramurale situatie, arbeidsmigranten, uitwonende studenten en woonwagenbewoners. |
| **Bouw- en woonrijp** | het geschikt maken van het terrein voor nieuwe bouwwerken (bouwrijp) en het afwerken van de openbare ruimte rondom de nieuwe bouwwerken (woonrijp) in de breedste zin van het woord. |
| **Financiële Herplaatsingsgarantie** | een instrument dat nog verder vormgegeven en vastgesteld dient te worden door BZK, waarmee BZK de intentie heeft de kans op herplaatsen van de Flexwoningen te vergroten en |

| | |
|---|---|
| | (financiële) risico's (deels) af te dekken indien herplaatsen van de Flexwoningen na de initiële exploitatietermijn elders niet mogelijk is. De contouren van de Financiële Herplaatsingsgarantie zijn aangehecht als Bijlage II bij deze Realisatieovereenkomst. Er wordt voorzien dat de Financiële Herplaatsingsgarantie voor wat betreft de kwaliteit van de woningen uitgaat van minimaal de eisen uit het aanbestedingstraject van het RVB en het collectieve inkooptraject van Aedes. |
| **Flexwoningen** | flexibele (verplaatsbare) woonoplossingen met een tijdelijk karakter van de flexwoningen zelf of het gebruik van de locatie waarop de flexwoningen worden geplaatst. De flexwoningen zijn betaalbare huurwoningen, als bedoeld in het Besluit Woningbouwimpuls 2020. |
| **Fysieke Herplaatsingsgarantie** | een instrument dat nog niet is vastgesteld en dat nog verder vormgegeven dient te worden door BZK, waarmee BZK de intentie heeft een gebiedsontwikkeling met modulaire bouw mogelijk te maken waarbij gegarandeerd kavels beschikbaar blijven voor het kunnen plaatsen van Flexwoningen indien (i) de Flexwoningen zijn gebouwd zonder onherroepelijke omgevingsvergunning en de verleende herroepelijke vergunning wordt vernietigd of (ii) herplaatsen van de Flexwoningen na de initiële exploitatietermijn elders niet mogelijk is. Er wordt voorzien dat de Fysieke Herplaatsingsgarantie voor wat betreft de kwaliteit van de woningen uitgaat van minimaal de eisen uit het aanbestedingstraject van het RVB en het collectieve inkooptraject van Aedes. |
| **Oekraïense Ontheemden** | hieronder vallen de volgende categorieën personen die sinds 24 februari 2022 ontheemd zijn geraakt als gevolg van de militaire invasie door de Russische strijdkrachten die op die datum begon:<br>(i) Oekraïense onderdanen die vóór 24 februari 2022 in Oekraïne verbleven;<br>(ii) Staatlozen en onderdanen van andere derde landen dan Oekraïne die vóór 24 februari 2022 in Oekraïne internationale bescherming of gelijkwaardige nationale bescherming genoten; en<br>(iii) Gezinsleden van de in punten (i) en (ii) genoemde personen.<br>(Zie artikel 2 lid 1 Uitvoeringsbesluit (EU) 2022/382 van de Raad van 4 maart 2022) |
| **Regionale Taskforce** | een klankbord- en netwerkgroep waarin kennis en informatie door Partijen wordt uitgewisseld zoals nader beschreven in artikel 4 van de Realisatieovereenkomst. |
| **Reguliere Woningzoekenden** | Personen die op zoek zijn naar een betaalbare woning, anders dan personen die vallen onder de Andere Aandachtsgroepen en Oekraïense Ontheemden. |

| | |
|---|---|
| **Stimuleringsregeling** | De Stimuleringsregeling Flex- en Transformatiewoningen die op 20 september 2022 is opengesteld voor overheidsinstanties (Stcrt. 2022, 30107 en 32444). |
| **Transformatiewoningen** | transformatiewoningen zijn (al dan niet tijdelijke) woningen die gerealiseerd zijn in een bestaand pand welk pand eerder een andere bestemming had dan wonen. De transformatiewoningen zullen betaalbare huurwoningen zijn, als bedoeld in het Besluit Woningbouwimpuls 2020. |

## 2 Doel van de Realisatieovereenkomst

2.1 Partijen wensen in nauwe samenwerking en afstemming te komen tot een succesvolle oplevering van Flexwoningen en Transformatiewoningen voor Reguliere Woningzoekenden, Oekraïense Ontheemden en Andere Aandachtsgroepen. Partijen zullen zich gezamenlijk inzetten voor het zo spoedig mogelijk realiseren van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen op de projectlocaties als opgenomen in de locatietabel in Bijlage I bij deze Realisatieovereenkomst. Partijen leggen met de Realisatieovereenkomst de verschillende taken en verantwoordelijkheden van Partijen daartoe vast.

## 3 Taken en verantwoordelijkheden

3.1 Partijen hebben elk specifieke taken en verantwoordelijkheden met betrekking tot de voorbereiding, uitvoering en exploitatie van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen op de projectlocaties als bedoeld in de locatietabel in Bijlage I bij de Realisatieovereenkomst. Op hoofdlijnen zijn, voor zover relevant voor de verschillende Flexwoningen en/of Transformatiewoningen, de taken en verantwoordelijkheden van Partijen de volgende:

*Gemeente*

a. De Gemeente bevordert een spoedige besluitvorming en richt de relevante procedures ten behoeve van de ruimtelijke inpassing van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen alsmede ten behoeve van het Bouw- en woonrijp maken van de grond op de projectlocaties als bedoeld in de locatietabel in Bijlage I bij de Realisatieovereenkomst voortvarend in en ziet toe op een voortvarende en efficiënte feitelijke uitvoering van de besluiten.

b. Voor zover de projectlocaties als bedoeld in de locatietabel in Bijlage I bij de Realisatieovereenkomst, waarop of waarin de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen zullen worden gerealiseerd in eigendom zijn bij de Gemeente, maakt de Gemeente deze projectlocaties met inachtneming van de relevante wet- en regelgeving (voor de duur van de exploitatietermijn) voor haar rekening en risico Bouw- en woonrijp en geeft deze projectlocaties (al dan niet tijdelijk) uit aan de betrokken woningcorporatie(s) en/of exploitanten (waaronder onder meer wordt verstaan het vervreemden, in gebruik geven, verhuren of in erfpacht uitgeven), waarbij de socialehuurprijzen als uitgangspunt worden genomen.

c. De Gemeente meldt tijdig aan op de website www.realisatiehuisvesting.nl voor het (voor zover nodig) verkrijgen van een financiële bijdrage onder de Stimuleringsregeling voor de realisatie van Flexwoningen en/of Transformatiewoningen op de projectlocaties, als bedoeld in de locatietabel in Bijlage I bij deze Realisatieovereenkomst, teneinde zeker te stellen dat zij, indien zij voldoet aan de voorwaarden die gesteld worden in de Stimuleringsregeling, voor de realisatie van Flexwoningen en/of Transformatiewoningen de financiële bijdrage ontvangt.

d. Voor zover de projectlocaties als bedoeld in de locatietabel in Bijlage I bij deze Realisatieovereenkomst, waarop of waarin de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen zullen worden gerealiseerd in eigendom zijn bij een of meerdere (private) partijen (die (nog)

niet deelnemen aan deze Realisatieovereenkomst), bevordert de Gemeente in wiens grondgebied de betreffende projectlocatie ligt, waar relevant ten behoeve van de initiatiefnemer van het project, (i) het verwerven van de grond en/of het vastgoed en/of (ii) het contractueel vastleggen van het gebruik van de grond en/of het vastgoed.

e. De Gemeente maakt afspraken met de betrokken woningbouwcorporatie dan wel initiatiefnemer van de Flexwoningbouw- en Transformatieprojecten terzake de ontwikkelingen op het gebied van de inkoop, ontwikkeling, realisatie, exploitatie en beheer van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen op de projectlocaties, als bedoeld in de locatietabel in Bijlage I bij deze Realisatieovereenkomst.

*BZK*

f. BZK bevordert de realisatie van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen financieel en praktisch met de onderstaande instrumenten, voor zover deze instrumenten niet in strijd zijn met wet- en regelgeving:

    i. BZK biedt financiële ondersteuning aan overheden met de Stimuleringsregeling. Indien de Stimuleringsregeling is uitgeput, een (flex)woningbouwproject wel voldoet aan de contouren uit de Stimuleringsregeling en ondanks de Financiële Herplaatsingsgarantie en/of Fysieke Herplaatsingsgarantie sprake is van een onrendabele top voor het betreffende project, gaan Partijen actief met elkaar het gesprek aan over mogelijkheden tot financiering van de betreffende Flexwoningen en/of Transformatiewoningen.

    ii. BZK ontwikkelt de Financiële Herplaatsingsgarantie. De contouren van de Financiële Herplaatsingsgarantie zijn aangehecht als Bijlage II bij deze Realisatieovereenkomst. Vooralsnog is door BZK voorzien dat de Financiële Herplaatsingsgarantie zal gelden voor Flexwoningen die worden verhuurd onder de liberalisatiegrens aan de doelgroep die op basis van de inkomenseisen hiervoor in aanmerking komt, zonder dat aanvullende voorwaarden worden gesteld aan de bewonersdoelgroep.

    iii. BZK bevordert het vaststellen van een Fysieke Herplaatsingsgarantie.

    iv. BZK laat door het Rijksvastgoedbedrijf 2.000 Flexwoningen bestellen om de bouwcapaciteit in 2022 maximaal te benutten, welke woningen, in overleg met het Rijksvastgoedbedrijf, kunnen worden afgenomen door woningcorporaties en andere exploitanten.

    v. Met woningcorporaties wordt daarnaast een gezamenlijke bestelling voor Flexwoningen voorbereid.

    vi. BZK ondersteunt, onder ander door middel van de uitvoeringsorganisatie, Partijen bij realisatie van Flexwoningen en/of Transformatiewoningen in meer praktische zin door middel van het bieden van hulp op juridisch en financieel vlak.

*Provincie*

g. Voor zover de sub a genoemde ruimtelijke procedures provinciale belangen raken, stelt de Provincie zich bij het doorlopen van die procedures voortvarend op.

*Partijen gezamenlijk*

h. Partijen bevorderen een spoedige besluitvorming en richten de relevante procedures ten behoeve van de ruimtelijke inpassing van de aanleg van nutsvoorzieningen voortvarend in en zien toe op een voortvarende en efficiënte feitelijke uitvoering van de besluiten.

i. Partijen spannen zich in om voorafgaand aan de afloop van de eerste exploitatietermijn van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen naar een (of meer) alternatieve geschikte locatie(s) te zoeken waarop de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen kunnen worden geplaatst en voor een opvolgende termijn kunnen worden geëxploiteerd en bevorderen het beschikbaar en Bouw- en woonrijp maken van deze locatie(s).

j. Partijen zullen zich gezamenlijk inspannen voor het (op regionaal niveau) creëren en vergroten van draagvlak ten aanzien van het realiseren van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen op de in Bijlage I opgenomen projectlocaties.

k. Partijen zijn zich ervan bewust dat het (doen) ontstaan en groeien van de woongemeenschap op de projectlocaties waarop de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen zullen worden gerealiseerd om inspanningen vraagt op het gebied van sociaal beheer. Partijen zijn bereid om deze inspanningen, ieder vanuit haar eigen taak en verantwoordelijkheid, te leveren. Partijen zullen gezamenlijk bijdragen aan het ontwikkelen van een goed functionerend (sociaal) beheermodel. In voornoemd beheermodel zullen afspraken worden vastgelegd met betrekking tot intensief beheer, individuele begeleiding en overkoepelende sociale en maatschappelijk ondersteuning van de woongemeenschap en de bijbehorende verantwoordelijkheids- en kostenverdeling. De kosten en baten van een dergelijk beheermodel zullen in kaart worden gebracht via een maatschappelijke kosten en baten analyse (MKBA). Dit plan zal worden uitgeprobeerd bij enkele, nader te bepalen Flexwoningen en/of Transformatiewoningen binnen de MRA. Van tevoren wordt voor deze pilotprojecten een onderzoeksopzet bepaald. De diverse (bestaande) financiële regelingen die betrekking hebben op sociaal beheer worden hiertoe in kaart gebracht door Partijen, waarbij getracht zal worden deze middelen gebundeld aan de pilotprojecten toe te wijzen. Succesverhalen en lessen uit de pilots zullen worden gedeeld zodat deze kunnen worden benut voor andere projecten uit deze Overeenkomst.

l. Partijen zullen, waar relevant, ieder vanuit hun eigen taken en verantwoordelijkheden, zich inspannen dat de projectlocaties van de Flexwoningen tijdelijk beschikbaar zijn, nadere afspraken maken over de exploitatietermijn van de projectlocaties en huurovereenkomsten met de huurders van de Flexwoningen overeenkomen.

## 4 Regionale Taskforce

4.1 Partijen zullen bij de ontwikkeling en realisatie van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen samenwerken in de vorm van een Regionale Taskforce. Partijen onderkennen het belang van een wederzijdse betrokkenheid en informatie-uitwisseling. Partijen zullen bij de ontwikkeling en realisatie van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen overleg voeren en daarbij steeds rekening houden met elkaars gerechtvaardigde belangen.

4.2 Partijen zullen streven naar vaste gesprekspartners in de Regionale Taskforce, bij voorkeur op directieniveau dan wel vertegenwoordigers met voldoende mandaat. De Regionale Taskforce wordt gevormd door een vertegenwoordiging van de Metropoolregio Amsterdam, de Provincie en BZK en waar mogelijk de betrokken woningcorporaties.

4.3 In de Regionale Taskforce zullen Partijen met elkaar overleggen, elkaar informeren en elkaar adviseren over alle zaken die van belang zijn voor de ontwikkeling en realisatie van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen. De Regionale Taskforce heeft onder meer de volgende taken en verantwoordelijkheden:

(i) informatie-uitwisseling en advisering tussen Partijen, hetgeen minimaal inhoudt dat Partijen elkaar per kwartaal (voorafgaand aan het overleg genoemd in ii) informeren over de voortgang van het realiseren van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen;

(ii) het ieder kwartaal houden van een overleg om onder meer het handelen van Partijen op de gezamenlijke ambities ten aanzien van de versnelde realisatie van de Flexwoningen

en/of Transformatiewoningen te toetsen en waar mogelijk te optimaliseren en (actief) te verkennen of andere partijen kunnen toetreden tot deze Realisatieovereenkomst;

(iii) overleggen en beslissen over het toetreden van partijen tot de Realisatieovereenkomst en (indien nodig) het opschalen van de Regionale Taskforce in het geval meerdere gemeenten en/of andere relevante partijen willen deelnemen;

(iv) het gezamenlijk sociaal beheerplan via enkele pilots ontwikkelen en jaarlijks evalueren, aanpassen en tot uitvoering brengen;

(v) zorgdragen voor (de voorbereiding van) de nodige bestuurlijke overleggen;

(vi) ieder kwartaal aanscherpen en bijstellen van de ambities van Partijen ten behoeve van de (locaties en aantallen van de) Flexwoningen en/of Transformatiewoningen in de allonge(s). een en ander in overleg met de Partijen;

(vii) indien de versnelde realisatie onverhoopt vertraagt of stagneert, zullen Partijen op bestuurlijk niveau binnen de Regionale Taskforce in gezamenlijkheid tot doorbraakoplossingen komen;

(viii) elkaar actief ondersteunen bij het zoeken naar een (of meer) alternatieve geschikte locatie(s) waarop de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen kunnen worden geplaatst en voor een opvolgende termijn kunnen worden geëxploiteerd, als bedoeld in artikel 3.1 onder i;

(ix) de (externe) communicatie over de realisatie van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen zal ten alle tijde worden afgestemd binnen de Regionale Taskforce. De Regionale Taskforce zal daarbij uit haar midden een projectleider flexwoningbouw aanwijzen als verantwoordelijke voor het voeren van voornoemde externe communicatie; en

(x) informeren van de bestuurlijke en ambtelijke structuren van de regionale woondeals over alle zaken die van belang zijn voor de realisatie van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen.

4.4 De door Partijen aangewezen projectleider flexwoningbouw heeft een regierol bij het nader structureren van de Regionale Taskforce en het organiseren van de periodieke overleggen van de Regionale Taskforce. Binnen de Regionale Taskforce heeft de projectleider flexwoningbouw in het kader van haar regierol de volgende taken en verantwoordelijkheden:

(i) bijhouden van een overzicht van alle te realiseren Flexwoningen en/of Transformatiewoningen onder de Realisatieovereenkomst.

(ii) toezien op en monitoren van de uitvoering van de Realisatieovereenkomst en de realisatie van de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen en – indien nodig voor de uitvoering en afstemming van de acties – aanreiken van contactpersonen en bijsturen en opzetten van aanvullende acties.

(iii) Voeren van externe communicatie als bedoeld in artikel 4.3 onder (ix).

## 5 Toetreding tot deze Realisatieovereenkomst

5.1 Indien andere gemeenten, woningcorporaties of andere relevante partijen in de regio ambities hebben ter zake het realiseren en exploiteren van Flexwoningen en/of Transformatiewoningen ten behoeve van Reguliere Woningzoekenden, Oekraïense Ontheemden en Andere Aandachtsgroepen en zich wensen aan te sluiten bij deze Realisatieovereenkomst, dan zullen Partijen daartoe overleg voeren in de Regionale Taskforce. In beginsel geldt dat Partijen zich zullen

inspannen toetreding mogelijk te maken en daartoe nadere afspraken zullen maken met de betreffende partij, tenzij er gegronde redenen zijn om dit te weigeren.

5.2 Het toetreden van een partij bij deze Realisatieovereenkomst zal nader worden vastgelegd in een allonge op deze Realisatieovereenkomst, waarin afspraken worden gemaakt althans ambities en verplichtingen worden vastgelegd in een bijlage bij voornoemde allonge ter zake het aantal te realiseren Flexwoningen en/of Transformatiewoningen, de doelgroep van de Flex- en/of Transformatiewoningen, etc.

5.3 De taken en verantwoordelijkheden zoals beschreven in deze Realisatieovereenkomst zijn mutatis mutandis van toepassing op eventueel later toetredende partijen bij de Realisatieovereenkomst. Een toetredende partij dient de verplichtingen die voor haar uit de Realisatieovereenkomst voortvloeien te aanvaarden. Aan het toetreden van een partij kunnen voorwaarden worden verbonden als daarvoor gegronde redenen zijn.

## 6 Beëindiging van de Realisatieovereenkomst

6.1 De Realisatieovereenkomst gaat in op het moment dat de Realisatieovereenkomst door alle Partijen is ondertekend en heeft een onbepaalde looptijd. Na 36 maanden na de ingangsdatum van deze Realisatieovereenkomst wordt binnen de Regionale Taskforce besloten of deze Realisatieovereenkomst (eventueel gewijzigd) wordt voortgezet door Partijen of wordt beëindigd door Partijen omdat alle Flexwoningen en/of Transformatiewoningen zijn opgeleverd.

6.2 Indien Partijen of een Partij – om welke reden dan ook – overweegt te concluderen dat (haar inzet binnen) de Flexwoningen en/of Transformatiewoningen niet haalbaar zijn, zal dit met de andere Partijen (bestuurlijk) binnen de Regionale Taskforce worden besproken en zal worden gekeken naar alternatieve plannen. Mocht hierover geen overeenstemming worden bereikt, kan ieder van Partijen de Realisatieovereenkomst, gedeeltelijk, voor zover deze Realisatieovereenkomst ziet op de Partij die opzegt, opzeggen met inachtneming van een opzegtermijn van één (1) maand. De Realisatieovereenkomst blijft voor de andere Partijen in stand voor zover de inhoud en de strekking ervan zich daartegen niet verzetten. Opzegging door een Partij zal geschieden middels een aangetekende brief aan de andere Partijen.

6.3 Ingeval van beëindiging van de Realisatieovereenkomst krachtens opzegging is geen van de Partijen jegens een andere partij schadeplichtig.

## 7 Afdwingbaarheid Realisatieovereenkomst

7.1 De Realisatieovereenkomst is niet in rechte afdwingbaar. Partijen kunnen op tekortkomingen in de nakoming van de Realisatieovereenkomst of van afspraken die daarmee samenhangen, bij de bevoegde rechter geen beroep doen.

## 8 Strijd met Stimuleringsregeling

8.1 Enige bepaling in deze Realisatieovereenkomst die in strijd is met de Stimuleringsregeling (zoals deze luidt op het moment dat de strijdigheid zich voordoet of alsdan in bestuursrechtelijke zin is vastgesteld) moet als niet-bindend worden beschouwd en zal, voor zover nodig, verwijderd en vervangen dienen te worden door een bepaling die bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel mogelijk benadert. Het overige deel van de Realisatieovereenkomst blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

## 9 Mededinging, aanbesteding en staatssteun

9.1 De toepassing en uitwerking van de Realisatieovereenkomst en/of daaruit voortvloeiende maatregelen mogen niet strijdig zijn met Europese en/of nationale mededingings- en aanbestedingsregels en staatssteunregels.

## 10 Ongeldigheid

10.1 Indien een bepaling van de Realisatieovereenkomst in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, wordt die bepaling, voor zover nodig, uit de Realisatieovereenkomst verwijderd en vervangen door een bepaling die wel bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel mogelijk benadert. Het overige deel van de Realisatieovereenkomst blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

**Publiekrechtelijke medewerking en toepasselijk recht**

10.2 De in het kader van de Realisatieovereenkomst door Partijen te verlenen (publiekrechtelijke) medewerking laat de publiekrechtelijke positie en bevoegdheden van Partijen onverlet.

10.3 Op deze Realisatieovereenkomst is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.

*handtekeningenpagina volgt*

*handtekeningenpagina realisatieovereenkomst*

**Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, mede namens de Staat der Nederlanden,** namens deze,

Naam:
Functie:
Datum:

**Provincie Noord-Holland**, namens deze,

Naam:
Functie:
Datum:

**Provincie Flevoland**, namens deze,

Naam:
Functie:
Datum:

**Gemeente Almere**, namens deze,

Naam:
Functie:
Datum:

**Gemeente Zaanstad**, namens deze,

Naam:
Functie:
Datum:

**Gemeente Velsen**, namens deze,

Naam:
Functie:
Datum:

**Gemeente Ouder-Amstel**, namens deze,

Naam:
Functie:
Datum:

**Gemeente Haarlemmermeer**, namens deze,

Naam:
Functie:
Datum:

**Gemeente Lelystad**, namens deze,

Naam:
Functie:
Datum:

**Gemeente Amsterdam**, namens deze,

Naam:
Functie:
Datum:

**BIJLAGE I - REALISATIEOVEREENKOMST**

| Projectlocatie | Aantal woningen | Planstatus | Betrokken gemeente / Betrokken corporatie | Betrokken corporatie | Flex- of transformatie project | Exploitatietermijn / Beschikbaarheid locatie | Start bouw (potentieel) | Beoogde oplevering eerste woningen | Beoogde oplevering project | Doelgroepenmix |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3KNS | 224 | Aanvraag omgevingsvergunning ingediend. Past binnen bestemmingsplan omgeving geïnformeerd | Almere | | Flexwoonunits | Periode afhankelijk van noodzaak tot opvang Oekraïners. We gaan nu uit van max 3 jaar, maar kan anders worden. Woningen worden gerealiseerd voor een periode van 10 jaar | 2022 | | | |
| Annapark | 200 | Raad heeft in aug 2021 besluit genomen om deze locatie tijdelijke woningen te realiseren. Aanvraag omgeveingsvergunning tijdelijk afwijken bestemmingsplan wordt naar verwachting in september ingediend (26 weken) | Almere | | Flexwoonunits | Er wordt een tijdelijke vergunning aangevraagd voor de periode van 15 jaar. Er zijn geen voornemens om deze locatie anders te ontwikkelen na 15 jaar (terugbrengen in oude staat) | 2023 | | | |
| Noorderveenweg I (Assendelft) | 64 | In uitvoering | Zaanstad[1] | Intentie-OV corporaties[2] | Flexwoonunits | 2023 - 2033 | 2022 | Q1 2023 | Q1 2023 | Jaar 1 t/m 3: 100% Oekraïense vluchtelingen Jaar 4 t/m 10: Mix aan doelgroepen – n.t.b. |
| Noorderveenweg II (Assendelft) | 72 | Plan in voorbereiding | Zaanstad | Intentie-OV corporaties | Flexwoonunits | 2023- 2033 | 2023 | 2023 | Q1 2024 | 1/3e ontheemden (OEK vluchtelingen) en/of statushouders 1/3e spoedzoekers 1/3e starters |
| De Hemmes (Zaandam) | 72 | Plan in voorbereiding | Zaanstad | Intentie-OV corporaties | Flexwoonunits | –PM | PM | PM | PM | 1/3e ontheemden (OEK vluchtelingen) en/of statushouders 1/3e spoedzoekers 1/3e starters |
| Sportpark Poelenburg (Zaandam) | 200 | Potentiële locatie | Zaanstad | Intentie-OV corporaties | Flexwoonunits | –PM | PM | PM | PM | 1/3e ontheemden (OEK vluchtelingen) en/of statushouders |

[1] De ambitie van Zaanstad is in vijf jaar tijd te komen tot de realisatie van 750 flexwoningen. De programmering is nog niet overal bekend. Lijst met genoemde locaties voor Zaanstad is niet uitputtend. Andere locaties worden nog onderzocht.

[2] De corporaties Parteon, Rochdale en ZVH hebben een intentie-overeenkomst ten behoeve van de realisatie flexwonen in Zaanstad ondertekend

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | 1/3e spoedzoekers<br>1/3e starters |
| Zuidervaart Poelenburg (Zaandam) | 50 | Potentiële locatie | Zaanstad | Intentie-OV corporaties | Flexwoonunits | –PM | PM | PM | PM | 1/3e ontheemden (OEK vluchtelingen) en/of statushouders<br>1/3e spoedzoekers<br>1/3e starters |
| DNK | 500 | Plan vastgesteld | Ouder-Amstel | | Flexwoonunits | | 2024 | | | |
| Groot Helmduin (Ijmuiden) | 50 | Onderzoekslocatie, participatie gestart | Velsen | Woningbedrijf Velsen/ Velison Wonen | Flexwoonunits | 15 jaar | 2023 | 2024 | 2024 / 2025 | 1/3 ontheemden (asielzoekers en statushouders), 2/3 mix van jongeren, (dreigend) economisch daklozen en andere aandachtsgroepen |
| Waterloo (driehuis) | 50 | Onderzoekslocatie, participatie gestart | Velsen | Woningbedrijf Velsen/ Velison Wonen | Flexwoonunits | 15 jaar | 2023 | 2024 | 2024 / 2025 | 1/3 ontheemden (asielzoekers en statushouders), 2/3 mix van jongeren, (dreigend) economisch daklozen en andere aandachtsgroepen |
| Waterloo (driehuis) | 50 | Onderzoekslocatie, participatie gestart | Velsen | Woningbedrijf Velsen/ Velison Wonen | Flexwoonunits | 15 jaar | 2023 | 2024 | 2024 / 2025 | 1/3 ontheemden (asielzoekers en statushouders), 2/3 mix van jongeren, (dreigend) economisch daklozen en andere aandachtsgroepen |
| Planeetbaan | 26 - 100 | Verkenning | Haarlemmermeer | | Transformatie | | 2023 | | | |
| NTB | 130 | Verkenning | Haarlemmermeer | | Flexwoonunits | | 2024 | | | |
| Voormalig sportveld SGL | ca. 200 | Verkenning potentiële locatie | Lelystad | | Flexwoonunits | | 2023 | 2024 | | Ontheemden, spoedzoekers |
| Appelweg<br>Riekerpark<br>Gaasperdam<br>Ijburg | 1000 | | Amsterdam | Ymere<br>Eigenhaard<br>Rochdale<br>De Key<br>De Alliantie | Flexwoonunits | 10-15 jaar | 2023 | 2023 | 2024 | Spoedzoekers en statushouders |
| Ntb[3] | 1500 - 2000 | | Amsterdam | | Flexwoonunits | | | | | |
| **Totaal** | 4388 - 4962 | | | | | | | | | |

[3] BZK en de gemeente Amsterdam hebben gezamenlijk het doel om de 2e fase van 1500-2000 flexwoningen ook op een zo kort mogelijke termijn te realiseren, een en ander conform de reeds bestaande afspraken tussen BZK en de gemeente Amsterdam. Planning en locaties volgen in Q1 2023.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

Mevr. A.H. Orlowski

BEL/RO

Telefoonnummer 023-5143721
orlowskia@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

22 FEB. 2023

**Kenmerk**

1975127/1984582

**Uw kenmerk**

**Betreft: Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA**

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u als volgt:

Op 24 februari 2023 zijn wij de Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA Holland aangegaan met de Staat der Nederlanden, college van gedeputeerde staten van de provincie Flevoland en de colleges van burgemeester en wethouders van Zaanstad, Ouder-Amstel, Haarlemmermeer, Amsterdam, Velsen, Almere en Lelystad.

In de Woondeals Woningbouw 2022-2030 die tussen het Rijk, provincies en regio's begin 2023 worden gesloten, worden afspraken gemaakt over de kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwopgave per regio, waarbij de focus ligt op grotere projecten, die cruciaal zijn om de (deel)regionale of provinciale opgave te behalen, of projecten waar het Rijk een bijdrage aan verleent.

In deze Woondeals worden ook (proces)afspraken gemaakt over flex- en transformatiewoningen. In deze Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA is een nadere uitwerking van deze (proces)afspraken opgenomen. Deze afspraken gaan over het versneld realiseren van flexwoningen om woningzoekenden tijdelijk een flexibele woonvorm te bieden met het oog op de doorstroom naar een reguliere woning. Hiermee wordt tijdelijk de druk op de woningmarkt verminderd.

Deze Realisatieovereenkomst beoogt actieve regionale samenwerking met de intentie om spoedig (betaalbare) flex- en transformatiewoningen toe te voegen aan de sociale woningvoorraad, als aanvulling op de reguliere woningbouw. Het gaat hier om flexibele (verplaatsbare) woonoplossingen met een tijdelijk karakter, die tevens betaalbare huurwoningen zijn, bedoeld voor reguliere woningzoekenden en andere aandachtsgroepen, zoals Oekraïense ontheemden, dak- en thuisloze

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

mensen, mensen met sociale of medische urgentie, statushouders, mensen die uitstromen uit intramurale situatie, arbeidsmigranten, uitwonende studenten en woonwagenbewoners.

Door als overheden gezamenlijk deze Realisatieovereenkomst aan te gaan, vertrouwen wij erop dat de ambities en afspraken uit deze overeenkomst waargemaakt gaan worden, om woningzoekenden een tijdelijke woonvoorziening te bieden en zo de druk op de woningmarkt tijdelijk te verminderen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)
1. Realisatieovereenkomst Flexwonen MRA

**Van:** [redacted]@eigenhuis.nl>
**Verzonden:** donderdag 6 april 2023 15:53
**Aan:** Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
**Onderwerp:** Vereniging Eigen Huis: wat verwachten huiseigenaren in de provincie Noord-Holland van het nieuwe provinciebestuur?

**VERZOEK OM DOOR TE STUREN NAAR DE LEDEN VAN DE PROVINCIALE STATEN. HARTELIJK DANK!**

Geacht Statenlid,

Namens Vereniging Eigen Huis feliciteer ik u met uw verkiezing in de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland! Er rust op u een verantwoordelijke taak om de vele uitdagingen in goede banen te leiden en daarmee een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefomgeving en leefbaarheid in uw provincie.

Consumentenorganisatie Vereniging Eigen Huis heeft 800.000 leden. In de aanloop naar de Provinciale Statenverkiezingen hebben wij in elke provincie 10.000 leden gevraagd welke thema's zij belangrijk vinden en wat er volgens hen op die thema's moet gebeuren. De vragen gaan over de invloed van bewoners, woningbouw, ondersteuning bij de energietransitie, windmolens en zonneparken, kernenergie, bodembeleid, bereikbaarheid en over de leefbaarheid. Ook in uw provincie hebben wij 10.000 leden aangeschreven, zodat er kan worden gesproken van een representatieve uitkomst.

Hierbij bieden wij u de resultaten van het onderzoek aan voor de provincie Noord-Holland, samengevat op iets meer dan één A4-tje. Wij vragen u om kennis te nemen van de uitkomsten en hiermee - waar mogelijk - rekening te houden in het beleid en de besluitvorming. Als u vragen heeft over het onderzoek of met ons wil praten over de uitkomsten, dan is een bericht naar mijn mailadres voldoende: [redacted]

Vereniging Eigen Huis wenst u een vruchtbare en succesvolle periode toe in de Provinciale Staten!

Met vriendelijke groet,
Vereniging Eigen Huis

[redacted]

---

Disclaimer:
Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Deze e-mail mag niet worden doorgestuurd, openbaar gemaakt of verveelvoudigd worden zonder de toestemming van de afzender. Vereniging Eigen Huis is op geen enkele wijze aansprakelijk voor enige schade, direct of indirect, die door deze e-mail is veroorzaakt. Dit geldt ook voor het gebruik of vertrouwen in websites van derden, indien daar in deze e-mail naar wordt verwezen.

vereniging eigen huis | sta sterker

# Onderzoek Provinciale Staten verkiezing 2022
# Noord-Holland



| | Noord-Holland | | Alle provincies | |
|---|---|---|---|---|
| | Eens | Oneens | Eens | Oneens |
| **Beeld van waar de provincie over gaat** | | | | |
| Ik heb een goed beeld van wat de provincie doet en waar ze over gaat | 21% | 41% | 26% | 34% |
| **Invloed van bewoners** | | | | |
| Bij grote beslissingen moet de provincie een referendum houden | 54% | 30% | 53% | 29% |
| Bij grote ruimtelijke veranderingen worden de omwonenden te laat betrokken | 68% | 9% | 69% | 9% |
| **Bouw van woningen** | | | | |
| De provincie moet geld ter beschikking stellen, zodat er voldoende goedkope woningen worden gebouwd | 69% | 12% | 67% | 13% |
| Er mag groen verdwijnen om meer woningen te bouwen | 21% | 57% | 20% | 59% |
| Ook als de bevolking in dorpen krimpt, mogen er nieuwe woningen gebouwd worden | 53% | 24% | 54% | 24% |
| De provincie moet meer ruimte aanwijzen om woningen te kunnen bouwen, ook als in dit gebied veel geluidsoverlast is | 23% | 57% | 18% | 61% |
| De provincie moet gemeenten meer ruimte geven om zelf te bepalen waar gebouwd kan worden | 62% | 20% | 63% | 18% |
| De provincie moet gemeenten toestaan meer huizen te bouwen in het buitengebied, ook al gaat dat ten koste van groen | 26% | 54% | 24% | 57% |
| Er moeten meer starterswoningen worden gebouwd | 89% | 3% | 88% | 3% |
| Er moeten meer seniorenwoningen worden gebouwd | 85% | 4% | 86% | 4% |
| In plaats van sociale huurwoningen, moeten er meer goedkope koopwoningen gebouwd worden | 50% | 19% | 52% | 17% |
| Als gemeenten er niet in slagen om locaties voor woningbouw aan te wijzen dan moet de provincie hen overrulen | 53% | 22% | 52% | 24% |
| **Financiële steun bij de energietransitie** | | | | |
| Mensen met een laag inkomen moeten meer subsidie voor het verduurzamen van hun woning krijgen, dan mensen met een hoog inkomen | 66% | 17% | 66% | 19% |
| De provincie moet woningeigenaren een subsidie geven om zich los te koppelen van de gasaansluiting | 66% | 14% | 67% | 14% |
| Mijn provincie moet versneld overstappen op duurzame energie, ook als dit ten koste gaat van het draagvlak | 42% | 32% | 39% | 35% |
| Mijn provincie moet haar reserves besteden aan klimaatmaatregelen | 50% | 23% | 46% | 25% |
| Alle milieusubsidies moeten worden afgeschaft | 13% | 61% | 13% | 61% |
| **Windmolens en zonneparken** | | | | |
| Als gemeenten protesteren, moet de provincie ze dwingen om windmolens te plaatsen | 22% | 54% | 21% | 58% |
| In mijn provincie mogen nieuwe zonneparken komen, ook al verdwijnt er dan landbouwgrond | 44% | 36% | 40% | 42% |
| In plaats van nieuwe windmolens te plaatsen, moeten de oude windmolens worden vervangen | 60% | 12% | 60% | 12% |
| Er mogen meer windmolens komen in mijn provincie | 47% | 26% | 43% | 32% |
| De provincie moet het collectief bezitten van zonnepanelen en windmolens stimuleren | 73% | 9% | 70% | 10% |
| **Kernenergie** | | | | |
| In mijn provincie mag een kerncentrale gebouwd worden | 47% | 33% | 43% | 37% |
| Kernenergie is een goede oplossing voor het klimaatprobleem | 55% | 23% | 54% | 25% |

| | Noord-Holland | | Alle provincies | |
|---|---|---|---|---|
| | Eens | Oneens | Eens | Oneens |
| **Bodembeleid** | | | | |
| Om bodemdaling tegen te gaan, moet het waterpeil verhoogd worden, ook al gaat dat ten koste van de landbouw | 62% | 12% | 60% | 14% |
| Funderingsschade door bodemdaling moet betaald worden door de veroorzaker | 77% | 4% | 78% | 5% |
| **Asbestsanering** | | | | |
| In aanvulling op de gemeente moet de provincie burgers ondersteunen bij het verwijderen van asbest in daken | 74% | 11% | 75% | 10% |
| Bij de sanering van asbestdaken moeten verplicht zonnepanelen worden aangebracht | 34% | 35% | 33% | 36% |
| De provincie moet een plan van aanpak ontwikkelen voor het verwijderen van asbest | 77% | 6% | 77% | 6% |
| **Bereikbaarheid** | | | | |
| In plaats van nieuwe wegen aan te leggen, moet de provincie in openbaar vervoer investeren | 65% | 14% | 62% | 16% |
| Buslijnen waar weinig gebruik van wordt gemaakt, moeten worden opgeheven | 14% | 63% | 14% | 63% |
| Er mogen nieuwe provinciale wegen komen, ook al liggen deze dichtbij woonwijken | 28% | 43% | 24% | 46% |
| De provincie mag nieuwe provinciale wegen aanleggen, ook al gaat dat ten koste van groen | 21% | 56% | 21% | 55% |
| **Overige onderwerpen** | | | | |
| Alle mensen die in een vakantiehuis wonen moeten verhuizen ook als zij daar al lang wonen | 12% | 69% | 18% | 62% |
| Er mogen geen eengezinswoningen in studentenwoningen worden omgezet | 41% | 33% | 47% | 28% |
| De provincie moet de leiding nemen bij het toewijzen van huisvesting voor arbeidsmigranten | 37% | 31% | 39% | 33% |
| De provincie moet de leiding nemen bij het toewijzen van huisvesting voor statushouders | 37% | 33% | 39% | 34% |
| De provincie moet meer geld beschikbaar stellen voor de restauratie van monumenten | 49% | 11% | 45% | 13% |
| De provincie moet veel meer geld uittrekken om de leefbaarheid in de kleine kernen in stand te houden | 73% | 7% | 77% | 5% |
| De provincies moeten meer eigen ruimte krijgen om belasting te heffen | 14% | 52% | 14% | 51% |

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12083 |
| **Extern Zaak ID** | 1805102 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 11.j |
| **Titel** | Wonen: Voortgang inzet provinciaal eigendom voor huisvesting statushouders (C-agenda Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/GND |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Gedeputeerde Staten hebben in september 2021 uitgesproken te onderzoeken op welke manier het provinciaal onroerend goed kan bijdragen aan de crisis in de asielopvang. Vanwege de aard van het provinciaal onroerend goed wordt met name gekeken naar de (tijdelijke) huisvesting van spoedzoekers, waaronder statushouders. Via bijgaande brief worden Provinciale Staten geïnformeerd over de voortgang. Daarnaast worden de bewoners van Zwaagdijk-West specifiek geïnformeerd over de voortgang van het haalbaarheidsonderzoek voor flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan de bewoners van Zwaagdijk-West

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

S.B. Fens

BEL/GND

Telefoonnummer +31235144335

fenss@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

**Kenmerk**

1929411/1929414

**Uw kenmerk**

n.v.t.

**Betreft: Haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West**

Geachte heer, mevrouw ,

U ontvangt deze brief als omwonende van de locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West.
Wij hebben gemerkt dat er veel vragen leven onder bewoners over de mogelijke plannen voor deze locatie. De provincie Noord-Holland onderzoekt of het haalbaar is om op deze locatie flexwoningen te bouwen. Flexwoningen zijn stapelbare, verplaatsbare, schakelbare, splitsbare en/of aanpasbare woningen.
Omdat wij graag transparant zijn over het proces, informeren wij u via deze brief over het lopende haalbaarheidsonderzoek.

**De locatie**

De locatie Balkweiterhoek 76/76A is een voormalige agrarische bedrijfslocatie van ongeveer 40.000 $m^2$. De provincie Noord-Holland is eigenaar van de locatie. Het terrein bestaat uit een erf met een woning en omliggend grasland. Tot voor kort stond er een groot kassencomplex op het erf. De kassen waren aan het einde van hun levensduur en niet langer geschikt voor agrarisch gebruik. Adequaat beheer van kassen zonder gebruik is lastig en ook kostbaar. Door de schade die de afgelopen jaren aan de kassen is ontstaan, werd het mogelijk zelfs onveilig. Daarom zijn de kassen begin oktober gesloopt.

**Woningtekort en flexwoningen**

De reden waarom de locatie Balkweiterhoek 76/76A nu in beeld is, is de hoge druk op de woningmarkt en asielzoekerscentra. De actuele druk op asielzoekerscentra komt grotendeels door de recente oorlogen in Afghanistan en Oekraïne, maar ook doordat mensen met een verblijfsvergunning (statushouders) niet voldoende doorstromen naar sociale huurwoningen. Rijk, provincie en gemeenten zetten zich in om

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

een oplossing te bieden voor deze problematiek. Zo hebben gemeenten een wettelijke taakstelling om statushouders te huisvesten.
Een oplossing voor het urgente woningtekort is het bouwen van flexwoningen.

**Haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek 76/76A**
In juli van dit jaar zijn wij in overleg getreden met de gemeente Medemblik en de woningcorporaties Het Grootslag en De Woonschakel om voor deze locatie een haalbaarheidsonderzoek te doen. Wij hebben de woningcorporaties gevraagd vanwege hun kennis en ervaring op het gebied van de bouw en exploitatie van sociale huurwoningen, want de provincie ontwikkelt zelf geen woningen. Wij hebben de gemeente Medemblik gevraagd om vanuit haar publiekrechtelijke rol bij te dragen aan dit onderzoek.

Het onderzoek moet uitwijzen of flexwoningen technisch en ruimtelijk mogelijk zijn en of een plan hiervoor financieel haalbaar is. Hierbij komt bijvoorbeeld aan bod of en hoe wegen, groen en nutsvoorzieningen (zoals riolering en elektriciteit) aangelegd kunnen worden.
Het onderzoek brengt ook in beeld welke aantallen, welke type flexwoningen realiseerbaar is, hoe lang de woningen blijven staan en voor welke doelgroepen precies gebouwd wordt. In ieder geval hebben we als doelstelling dat de woningen beschikbaar gesteld worden voor spoedzoekers, waaronder statushouders. Spoedzoekers zijn woningzoekenden die door een uitzonderlijke situatie per direct op zoek zijn naar onderdak.

Het onderzoek is in september gestart. Er zijn nu nog geen resultaten bekend. De provincie informeert u begin 2023 hierover. Zo mogelijk aan de hand van een informatiebijeenkomst.

**Vragen?**
Als u vragen heeft aan de provincie Noord-Holland naar aanleiding van deze brief, stuurt u dan een e-mail naar flexwoningen@noord-holland.nl. Uw vraag wordt binnen drie werkdagen beantwoord.
Deze brief is ook afgestemd met de gemeente Medemblik. Heeft u vragen aan de gemeente? Dan kunt u contact opnemen via info@medemblik.nl of via het telefoonnummer (0229) 85 60 00.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

Sectormanager Grond,
dhr. K.W. Broersen

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan de bewoners van Zwaagdijk-West
De heer, mevrouw

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**
Anouchka Kleijnen

Telefoonnummer 06-31020644
flexwoningen@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

**Kenmerk**
1805102/1979007

**Uw kenmerk**
n.v.t.

**Betreft: Voortgang haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk-West**

Geachte heer, mevrouw ,

U ontvangt deze brief als omwonende van de locatie Balkweiterhoek 76/76A in Zwaagdijk-West.

In onze eerdere brief hebben wij u geïnformeerd over het haalbaarheidsonderzoek voor de bouw van flexwoningen op de locatie Balkweiterhoek. Dit onderzoek deden wij samen met de gemeente Medemblik en de woningcorporaties Het Grootslag en De Woonschakel.

De locatie Balkweiterhoek is eigendom van de provincie. Wij onderzoeken of het mogelijk is hier voor een periode van 10 tot 15 jaar flexwoningen te bouwen voor onder andere het huisvesten van statushouders.

**Bericht van gemeente en woningcorporaties**
De gemeente en de woningcorporaties hebben ons in een brief op 31 januari jl. laten weten dat het volgens hen financieel niet haalbaar is hier flexwoningen te plaatsen.

Naar onze mening was het haalbaarheidsonderzoek nog niet volledig, omdat de juiste uitgangspunten niet waren verwerkt. Op basis van de gegevens die er nu liggen, kunnen wij nog geen besluit nemen.

**Voortzetten haalbaarheidsonderzoek door de provincie**
Het woningtekort in Westfriesland en de wettelijke taak van de Westfriese gemeenten om statushouders te huisvesten, zijn onverminderd groot. Daarom hebben wij besloten om het haalbaarheidsonderzoek zelf voort te zetten.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Het haalbaarheidsonderzoek bestaat onder andere uit onderzoek naar het type woningen, de aansluiting op nutsvoorzieningen, de bereikbaarheid en voor welke doelgroepen de tijdelijke flexwoningen gebouwd worden.

**Meer informatie**
Wij begrijpen dat u als inwoner van Zwaagdijk-West wilt weten wat de uitkomsten zijn van het haalbaarheidsonderzoek en dat u hierover in een vroeg stadium goed geïnformeerd wilt worden. Wij kunnen nu nog niet zeggen wanneer het haalbaarheidsonderzoek is afgerond. Zodra het haalbaarheidsonderzoek is afgerond en wij meer weten over het vervolg, informeren wij u hierover.

**Vragen per mail of telefonisch?**
Als u vragen heeft naar aanleiding van deze brief, stuurt u dan een e-mail naar flexwoningen@noord-holland.nl. U kunt uw vragen ook telefonisch stellen aan Anouchka Kleijnen op telefoonnummer 06-31020644.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

S. B. Fens

BEL/GND

Telefoonnummer +31235144335

fenss@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

10 FEB. 2023

**Kenmerk**

1805102/1979015

**Uw kenmerk**

N.v.t.

**Betreft: Voortgang inzet provinciaal eigendom voor huisvesting statushouders en andere spoedzoekers**

Geachte leden,

Op 29 maart 2022 namen wij het besluit om te onderzoeken of de provincie Noord-Holland met haar onroerend goed een bijdrage kan leveren aan de tijdelijke huisvesting van statushouders en andere spoedzoekers. Het ging specifiek om de mogelijk kansrijke locaties in de gemeenten Haarlem, Hoorn en Medemblik. U bent hierover geïnformeerd per brief met kenmerk 1805102/1805731. Met deze brief willen wij u informeren over de stand van zaken met betrekking tot dit onderzoek.

**Medemblik**

Voormalige agrarische bedrijfslocatie Balkweiterhoek 76/76A te Zwaagdijk West

Over deze locatie heeft u op 10 oktober 2022 op verzoek van JA21 in de actualiteit gesproken. Wij zijn met de gemeente Medemblik en twee lokale woningbouwcorporaties na de zomer gestart met een haalbaarheidsonderzoek. Bij deze verkenning wordt bekeken wat technisch, ruimtelijk, programmatisch, verkeerskundig, landschappelijk en financieel wenselijk en mogelijk is.

Op 31 januari jl. ontvingen wij een brief van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Medemblik en de woningcorporaties Het Grootslag en De Woonschakel. In deze brief gaven zij aan het niet langer zinnig te vinden om het haalbaarheidsonderzoek naar de locatie Balkweiterhoek voort te zetten. Op basis van het nog lopende haalbaarheidsonderzoek hebben zij de conclusie getrokken dat het niet mogelijk is om flexwoningen te realiseren op deze locatie.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Dit besluit heeft ons verbaasd, omdat het haalbaarheidsonderzoek nog in volle gang is. De berekeningen zijn nog niet volledig, want nog niet alle scenario's zijn voldoende uitgewerkt. Daarom werd tijdens het laatste ambtelijke overleg met gemeente, corporaties en provincie op 11 januari jl. afgesproken dat het haalbaarheidsonderzoek aangevuld moest worden. Zo zouden alle partijen, op basis van de verschillende scenario's, gezamenlijk tot een go-no go beslissing komen. Het is ons inziens te voorbarig om op basis van incomplete informatie conclusies te trekken.

Gelet op bovenstaande hebben wij besloten om het haalbaarheidsonderzoek zelf te gaan uitvoeren. Wij hebben richting gemeente en beide corporaties onze teleurstelling uitgesproken, omdat wij dit traject liever met alle partijen hadden afgerond.

Naar aanleiding van de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek en eventuele vervolgstappen zal ook communicatie richting inwoners, plaatsvinden. Bijgaand de twee brieven die wij aan alle inwoners van Zwaagdijk-West hebben gestuurd.

Indien naar aanleiding van de business case het besluit volgt om de locatie Balkweiterhoek niet in te zetten voor de huisvesting van statushouders of andere spoedzoekers, dan zullen wij deze locatie op enig moment via een openbare procedure in de verkoop brengen.

**Gemeente Haarlem**

Pand Paviljoenslaan 7-9 te Haarlem

Het monumentale kantoorpand aan de Paviljoenslaan 7-9 in het centrum van Haarlem is niet meer in gebruik voor de eigen bedrijfsvoering. Tot circa twee jaar terug waren hier de fracties gezeteld. Het pand wordt op dit moment beheerd via een antikraakorganisatie. Het statige kantoorpand beslaat ruim 700 $m^2$ bruto vloeroppervlakte, is in matige staat van onderhoud en behoeft dringend inpandige renovatie.

We zijn in gesprek met de gemeente Haarlem. Zij is namelijk op zoek naar een pand dat kan dienen als doorstroomlocatie voor statushouders. Als de gemeente het pand niet vanwege maatschappelijke doeleinden koopt, wordt het pand in de openbare verkoop gebracht.

**Gemeente Hoorn**

Terrein rondom projectbureau N241 aan de Keern te Hoorn

Met de gemeente Hoorn en een lokale woningbouwcorporatie is bekeken of het terrein rondom het projectbureau N241 (voormalig projecbureau Westfrisiaweg) geschikt is voor tijdelijke woningbouw. Alle partijen waren welwillend. Helaas bleek dat de aanwezige hoogspanningsmast en de ligging ten opzichte van de Westfrisiaweg dusdanige beperkende elementen waren, dat wonen op deze plek mogelijk niet zonder gezondheidsrisico's is. De locatie valt daardoor af voor dit dossier.

**Heemstede**

Herenweg te Heemstede

Dit perceel was in eerste instantie op de reservelijst gezet. De gemeente Heemstede was op dat moment bezig met procedures voor reallocatie van schoolgebouwen en had niet de capaciteit om meer dossiers te behandelen. Om die reden hebben we deze locatie niet meegenomen in ons besluit eind maart. In de zomer hebben wij de locatie Herenweg toch nog een keer onder de aandacht gebracht bij de gemeente. De gemeente reageerde hier positief op en heeft een woningbouwcorporatie betrokken bij het overleg. Omdat de locatie kansrijk leek, heeft de gemeente gesprekken gehad met de omgeving. Helaas bleek dat er twee belangrijke drinkwaterleidingen onder het perceel lopen, waardoor bebouwing technisch niet haalbaar is en er te weinig grond overblijft waarop wel iets mogelijk is. Het perceel valt daardoor af voor dit dossier.

**Tot slot**

Gezien de gemaakte bestuurlijke afspraken ten aanzien van het oplossen van de crisis op het asieldossier en de dringende oproep van het Rijk om meer flexwoningen te bouwen, blijven wij zoeken naar mogelijkheden om ons eigendom in te zetten voor deze doeleinden.

Tevens blijft de provinciale regietafel bij elkaar komen, sinds 2023 in nieuwe samenstelling, rekening houdend met de uitvoering van de aankomende Spreidingswet. Naast de commissaris van de Koning en de gedeputeerde Wonen nemen ook vertegenwoordigers van het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA), het ministerie van Justitie en Veiligheid en burgemeesters en wethouders uit de 5 Noord-Hollandse veiligheidsregio's (Amsterdam-Amstelland, Gooi en Vechtstreek, Kennemerland, Noord-Holland Noord en Zaanstreek-Waterland) hieraan deel.

Aan de provinciale regietafel vindt overleg tussen gemeenten plaats om de provinciale opgave te vertalen in een taak voor bepaalde gemeenten die haalbaar en uitvoerbaar is. Waarbij het streven erop gericht is om duurzame opvangplekken te realiseren. Bovendien kunnen de regietafels benut worden om tot een oplossing te komen wanneer blijkt dat gemeenten hun taak niet kunnen invullen. Zo blijft de provincie erop toezien dat gemeenten voldoende doen aan het huisvesten van verblijfsgerechtigden.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlagen:

- Brief aan inwoners Zwaagdijk-West haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek
- Brief aan inwoners Zwaagdijk-West voortgang haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12022 |
| **Extern Zaak ID** | 1927829 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 11.k |
| **Titel** | Wonen: Woo-besluit huisvesting statushouders (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | CZ/JZ |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

De Wet open overheid (Woo) regelt het recht op informatie van de overheid. Overheidsinformatie is meestal openbaar, maar de Woo kent een aantal gevallen waarin de gevraagde informatie niet openbaar kan worden gemaakt. Meer over de Woo is te vinden op www.noord-holland.nl/woo.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
mw. T. Offerman
CZ/JZ/WCD

Telefoonnummer +31235143859
drostt@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

22 FEB. 2023

**Kenmerk**
1927829/1981063

**Uw kenmerk**
Nvt

**Betreft: Beslissing Woo-verzoek inzake huisvesting statushouders**

Geachte leden,

Met deze brief stellen wij u in kennis van bijgevoegde beslissing van 21 februari 2023 op een Woo-verzoek over de huisvesting van statushouders.

Op 4 november 2022 hebben wij een verzoek om informatie in het kader van de Woo ontvangen van het NRC.

Het verzoek ziet op, kort samengevat, brieven en verdere communicatie met gemeenten die niet voldoen aan hun taakstelling inzake de huisvesting van statushouders.

Het onderhavige besluit betreft 186 aangetroffen documenten. De documenten worden openbaar gemaakt met uitzondering van de persoonsgegevens.

Ons besluit zal samen met de openbaar gemaakte documenten op de Woo-pagina van de website van de provincie Noord-Holland worden gepubliceerd, www.noord-holland.nl/woo

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12253 |
| **Extern Zaak ID** | 1990401 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 11.l |
| **Titel** | Wonen: Woondeals NHN en MRA (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

De woningnood is hoog en de betaalbaarheid van het wonen staat onder druk. Daarom ondertekenen wij, als één van de partners, de Woondeal Noord-Holland Noord en de Woondeal Metropoolregio Amsterdam. In deze Woondeals staan afspraken over de verdeling van de provinciale woningbouwopgave, kwalitatieve uitgangspunten én invulling van de randvoorwaarden die nodig zijn om de ambitieuze woningbouwdoelstelling samen met Rijk, gemeenten, woningcorporaties en marktpartijen te kunnen realiseren. Zo dragen wij bij aan het terugdringen van de woningnood en het realiseren van meer sociale en betaalbare woningen in de periode 2022 tot en met 2030.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

J.J. Visser

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143610

visserj@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

- 8 MAART 2023

**Kenmerk**

1990401/1990457

**Uw kenmerk**

**Betreft: Woondeals NHN en MRA**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Woondeals met de regio's Noord-Holland Noord, de Metropoolregio Amsterdam en het Rijk.

**Inleiding**
In oktober 2022 is ons college randvoorwaardelijke, provinciale woningbouwafspraken met het Rijk aangegaan. Wij hebben u hierover schriftelijk geïnformeerd (1847966/1908636).

Daarbij is aangekondigd dat deze provinciale woningbouwafspraken zouden worden uitgewerkt in twee regionale Woondeals, één voor Noord-Holland Noord (NHN) en, samen met de provincie Flevoland, één voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Inmiddels is de tekst van beide Woondeals afgerond en ter besluitvorming aan de diverse colleges van de betreffende gemeenten aangeboden. Ons college heeft op 7 maart 2023 met de tekst van de Woondeal ingestemd.

**Kern van de Woondeals**
Met de Woondeal NHN wordt ingezet op de bouw van 40.000 woningen in de periode 2022 tot en met 2030. De huidige doelstelling van de Woondeal MRA gaat uit van 171.200 woningen, waarvan 139.800 in Noord-Holland.

De provinciale doelstelling voor het Noord-Hollandse deel van de MRA uit de provinciale afspraken is - en blijft - 143.600. Dit betekent dat de komende jaren nog nadere afspraken moeten worden gemaakt voor 3.800 woningen in het zuidelijk deel van de provincie. Gezien de grote overmaat aan (reële) plancapaciteit, is hier ruimte voor. In de Woondeal MRA is afgesproken dat hier via de nadere lokale en deel-regionale uitwerking in 2023 en 2024 invulling aan wordt gegeven.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 1
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De realisatie van deze hoge woningbouwdoelstelling is alleen mogelijk indien tijdig wordt voldaan aan de randvoorwaarden, door het Rijk ook al wel 'kritische succesfactoren' genoemd. Deze randvoorwaarden zijn eerder ook al opgenomen in de provinciale woningbouwafspraken met het Rijk en in de Woondeals per regio nader ingevuld.

De voortgang van de Woondeals wordt twee keer per jaar besproken met de Minister. Om de woningbouw te kunnen versnellen worden ter voorbereiding van dit overleg versnellingstafels ingericht, op zowel Woondeal-regio als deelregionaal niveau. Aan deze regionale versnellingstafels worden de voortgang van en knelpunten voor de woningbouwopgave besproken met betrokken marktpartijen, woningcorporaties, (een afvaardiging van) huurdersorganisaties, waterschappen, Rijk, regio en provincie. De Bouwambassade van de provincie organiseert deze overleggen.

In de bijlage vindt u een uitgebreide, nadere toelichting op de inhoud van de beide Woondeals, het proces, de overwegingen om deze Woondeals met het Rijk aan te gaan en de kanttekeningen daarbij.

**Vervolg**
De ondertekening van beide Woondeals is voorzien op woensdag 15 maart 2023.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

4 bijlage(n)

1. Toelichting bij de Woondeals
2. Woondeal NHN
3. Woondeal MRA
4. Aanmoedigingsbrief woningcorporaties MRA

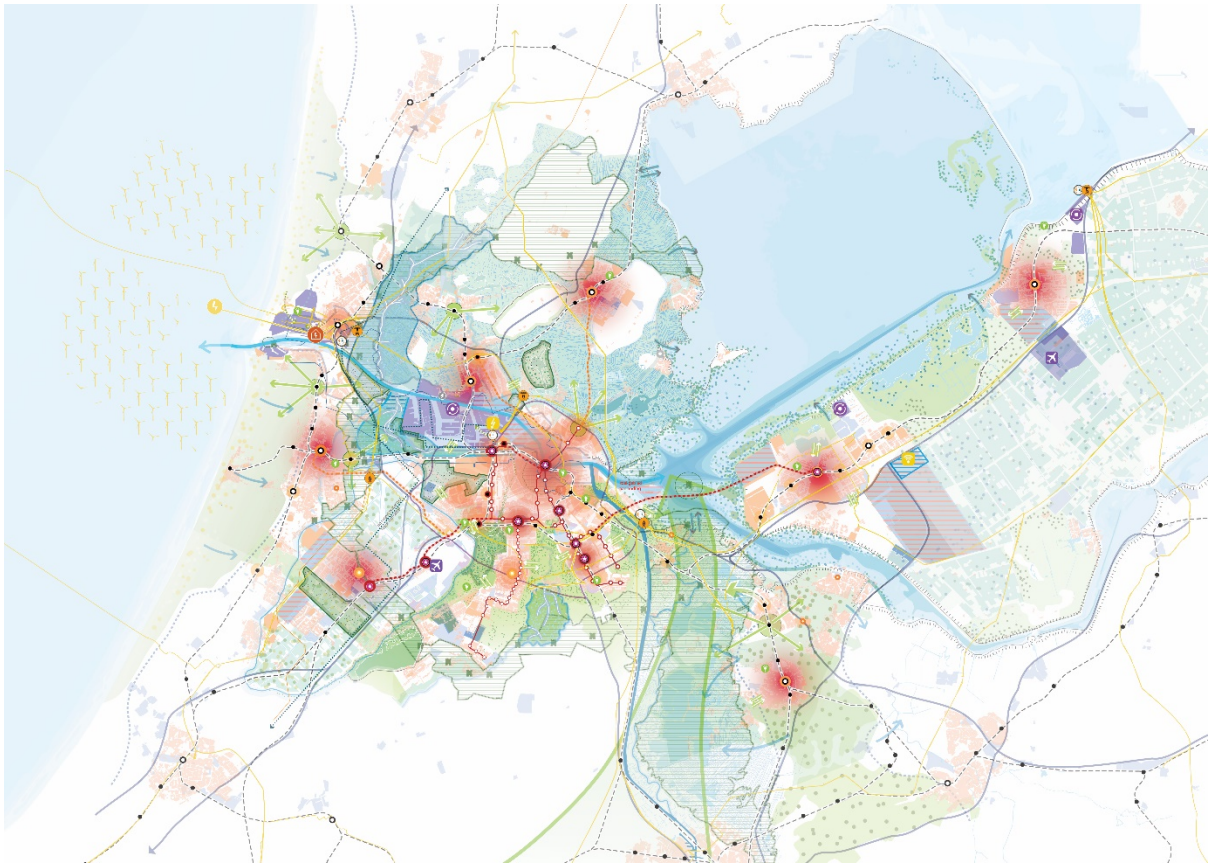
# Woondeal MRA

Partijen:

Provincies Noord-Holland en Flevoland

Gemeenten Aalsmeer, Almere, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Blaricum, Bloemendaal, Diemen, Edam-Volendam, Gooise Meren, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Hilversum, Huizen, Landsmeer, Laren, Lelystad, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Velsen, Waterland, Wijdemeren, Wormerland, Zaanstad, Zandvoort.

De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening



Kaart 1. Verstedelijkingsconcept MRA met bouwlocaties Woondeal en geüpdatete plancapaciteit.

(voor colofon: kaarten zijn van Martijn Veenstra)

# Inhoud

Overwegingen ..... 3
Regionale context ..... 4
Rollen en verantwoordelijkheden ..... 6
Inhoud Woondeal MRA ..... 7
1. Woningbouwopgave: van provinciale naar regionale en lokale opgave ..... 7
2. Bouwlocaties ..... 10
3. Versnellingsafspraken ..... 10
4. Betaalbaarheid ..... 11
5. Woningbouw voor ouderen en verpleegzorgplekken ..... 13
6. Herstructurering, stedelijke vernieuwing en kwetsbare wijken ..... 14
7. Vakantieparken ..... 14
8. Duurzame en toekomstbestendige bouw ..... 15
9. Ruimtelijke ordeningskaders ..... 16
10. Samenwerking en sturing ..... 18
A. Monitoring en bespreking voortgang ..... 18
B. Belemmeringen oplossen en besluiten nemen ..... 19
11. Kritische succesfactoren, randvoorwaarden en ondersteuning ..... 19
Kritische succesfactoren: randvoorwaarden voor de woningbouwdoelstelling (A t/m G) ..... 21
A. Elektriciteitsnetwerken en aansluitingen ..... 21
B. Stikstof ..... 21
C. Geluid ..... 22
D. Betaalbaarheid ..... 23
E. Mobiliteit ..... 25
F. Focus op de uitvoering ..... 25
G. Verduurzaming en kwaliteitsverbetering bestaande voorraad ..... 26
Kritische succesfactoren: ondersteuning locaties ..... 26
Handtekeningen ..... 27
Bijlage 1. Woningbouwafspraken per gemeente ..... 28
Bijlage 2: MRA Grotere gebiedsontwikkelingen ..... 31
Bijlage 3: Generieke ondersteuning woningbouw ..... 36
Bijlage 4: Overzicht rijkssubsidies ..... 38
Bijlage 5: Schematische weergave governance woningbouw ..... 40
Bijlage 6. Totalen per provincie ..... 41

# Overwegingen

- Om het woningtekort terug te dringen tot een gezonder evenwicht, wordt met het programma Woningbouw nationaal ingezet op de realisatie van 900.000 woningen tot en met 2030. Om dit te realiseren wordt gestreefd naar een groei tot 100.000 nieuwbouwwoningen per jaar vanaf 2024. Daarbij is het streven dat ten minste twee derde van de nieuwbouwwoningen betaalbaar zijn. Daarom is nationaal de bouw van 250.000 sociale corporatiewoningen en 350.000 woningen in het middensegment (middenhuur, waarvan 50.000 door woningcorporaties, en koopwoningen onder de €355.000) nodig. Gemeenten, provincies en Rijk maken samen afspraken over ieders aandeel in het behalen van deze doelstellingen. De nationale opgave is vastgesteld in de Nationale Woon- en Bouwagenda en de onderliggende programma's, is uitgewerkt in wederkerige bestuurlijke afspraken op provinciaal niveau en voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) in deze Woondeal.

- Het Rijk en de provincies Noord-Holland en Flevoland hebben in oktober 2022 afspraken gemaakt over het provinciale aandeel in de nationale opgaven. In bijlage 1 van deze Woondeal is een doorvertaling gemaakt van deze afspraken naar het schaalniveau van de gemeenten binnen de MRA.

- Met deze Woondeal worden de krachten van de verschillende overheidslagen gebundeld met als doel het realiseren en behouden van voldoende (betaalbare) woningbouw in de MRA. Hiertoe leggen het Rijk, de twee provincies en de gemeenten in de MRA hun wederzijdse verantwoordelijkheden en inspanningen vast en erkennen zij wederzijds de in deze Woondeal opgenomen kwantitatieve en kwalitatieve opgaven *en* de randvoorwaarden die moeten worden ingevuld om deze afspraken tot realisatie te kunnen brengen. De bouw van woningen hangt samen met tal van andere ruimtelijke en volkshuisvestelijke opgaven, waaronder het borgen van de betaalbaarheid van opgeleverde nieuwbouw en de bestaande voorraad. Via de woondeal-overleggen kunnen knelpunten binnen deze opgaven vanuit Rijk en regio geagendeerd worden, om gezamenlijk het gesprek te voeren en naar oplossingen te zoeken. Indien hiervoor andere gremia zijn, wordt in gezamenlijkheid bepaald hoe de regionale context en betrokkenheid daarin worden meegenomen.

- Deze Woondeal vervangt de lopende Woondeal (van 5 jul 2019) tussen Rijk en MRA en bekrachtigt een langjarig (tot en met 2030) partnerschap op regionale schaal tussen gemeenten, provincies en Rijk, in nauwe samenwerking met corporaties, marktpartijen en maatschappelijke partners.

- De langere horizon van deze afspraken (tot en met 2030) vereist ook realisme en aanpassingsvermogen als de omstandigheden wijzigen en als randvoorwaarden niet (geheel, of niet tijdig) kunnen worden ingelost. De bouw van woningen behelst niet alleen een ruimtelijke, maar ook een sociaal-maatschappelijke puzzel en is daarmee complex, tijdrovend en kostbaar. Daarnaast is het een uitdaging voor de overheid en bouwsector om aan voldoende mensen te komen voor de uitvoering van de gemaakte plannen en om de talrijke belemmeringen het hoofd te bieden. We moeten er dan ook samen alles aan doen om de opgave te realiseren. We bespreken frequent de voortgang van de realisatie van de woningbouw en ondernemen in een vroegtijdig stadium actie als de voortgang daarvoor aanleiding geeft.

- De Nationale Woon- en Bouwagenda en de daartoe behorende afspraken zoals de voorliggende Woondeal zijn tot stand gekomen in tijden van onzekere (externe) maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Daarnaast werkt het Rijk aan aanvullende wet- en regelgeving waarmee het Rijk meer de regie neemt voor de volkshuisvesting (de Wet Versterking Regie op de Volkshuisvesting). Ook zijn in de Nationale Prestatieafspraken namens de woningcorporaties voorbehouden gemaakt. Partijen houden er rekening mee dat deze omstandigheden of voorbehouden ertoe kunnen leiden dat deze Woondeal moet worden aangepast.

# Regionale context

- Heel Nederland kampt met krapte op de woningmarkt, maar in de MRA is deze extra groot. De woningmarkt in de MRA wordt gekenmerkt door grote instroom van woningzoekenden vanuit heel Nederland en het buitenland. De aantrekkelijkheid van de MRA wordt weerspiegeld in de hoge woningprijzen. In het vierde kwartaal van 2021 lag de gemiddelde verkoopprijs van een woning in de MRA op €520.000, ruim een ton boven het Nederlands gemiddelde (€403.000). De gemiddelde huurprijs in de particuliere vrije sector lag in 2021 op ruim €1.400. Uit recent onderzoek (RIGO, 2022) naar het huuraanbod op verhuursite Pararius blijkt dat 83% van het particuliere huuraanbod in de MRA een prijs had boven de €1.500 per maand en 55% zelfs boven de €2.000 per maand. Slechts 2% van het regionale aanbod werd aangeboden met een vraaghuur van minder dan €1.000.

- Vooral voor lage en middeninkomens is de kans op het vinden van een betaalbare koop- of huurwoning kleiner geworden. Het betaalbare deel van de woningvoorraad (sociale huur- en goedkopere koopwoningen) werd tussen 2017 en 2021 steeds kleiner, terwijl het percentage huishoudens met een laag inkomen toenam. Waar in 2017 het aandeel lage inkomens nog lager was dan het aandeel in de woningvoorraad dat voor hen betaalbaar is, is dit beeld in 2021 omgedraaid.

- De prijzen in de vrije sector zijn de afgelopen jaren steeds verder gestegen, ondanks dat er fors meer aanbod is bijgekomen. Hierdoor neemt het prijsverschil met het gereguleerde aanbod toe. Het aanbod sociale huur is gering ten opzichte van de vraag wat resulteert in lange wachtlijsten en wachttijden van gemiddeld 13 jaar.

- Het aandeel huur- en koopwoningen in het middensegment daalt, hoewel de vraag naar deze woningen onverminderd groot is. De daling vindt plaats ondanks de inzet van gemeenten om het aanbod in het middensegment te vergroten. Deze inspanningen leveren te weinig op: dit segment verdwijnt door prijsstijging sneller dan kan worden bijgebouwd, omdat het nu niet voldoende mogelijk is om het middensegment betaalbaar te houden. Betaalbare koopwoningen tot €355.000 zijn in de MRA steeds schaarser. Indien betaalbare huurwoningen of koopwoningen worden gebouwd, zijn het door de hoge m² prijzen vaak kleine studio’s die niet geschikt zijn voor gezinnen.

- Naast de grote opgave in de MRA om voldoende, betaalbaar en divers aanbod te bouwen en te behouden, zijn er ook grote inspanningen nodig om de kwaliteit van bestaande woningen en wijken te versterken. Dit vraagt veel inzet en grote investeringen in de bestaande bouw, die van invloed zijn op de inzet en investeringen in de nieuwbouw van corporaties en marktpartijen. Met de corporaties zijn hierover afspraken gemaakt in de Nationale Prestatieafspraken.

- Zoals Rijk en regio in het Verstedelijkingsconcept MRA gezamenlijk hebben uitgewerkt, is de woningbouwopgave onderdeel van de integrale verstedelijkingsopgave. Inzet van dit Verstedelijkingsconcept is 175.000 woningen in de MRA in de periode 2020 tot en met 2029, met aandacht voor de sociaal-maatschappelijke en economische ontwikkeling in de kernen van de MRA en voor duurzame, toekomstbestendige steden en samenlevingen. Het gaat niet alleen om het bouwen van aantallen woningen, maar ook om de kwaliteit daarvan en om het bouwen en versterken van de samenleving, rekening houdend met opgaven op het gebied van klimaat, werkgelegenheid, kansengelijkheid, bereikbaarheid, energie, natuurinclusiviteit en voorzieningen.

- De problematiek op de woningmarkt vraagt om een fundamentele en brede aanpak van de opgaven door middel van nieuwbouw, in combinatie met maatregelen ten aanzien van betaalbaarheid, leefbaarheid, kwaliteitsverbetering en verduurzaming. In de Nationale Woon- en Bouwagenda zijn deze opgaven dan ook in onderlinge samenhang behandeld. In deze Woondeal ligt het accent op afspraken over de bouwopgave en de randvoorwaarden daarvoor. Andere maatregelen en thema's uit de Nationale Woon-en Bouwagenda die geen onderdeel zijn van deze Woondeal, kunnen wel via de woondealtafel geagendeerd worden.

- Om de genoemde woningbouwopgave tijdig – tot en met 2030 –te kunnen realiseren dient een aantal knelpunten te worden opgelost en/of de juiste randvoorwaarden worden gecreëerd zoals: stikstof, geluid, energie-infrastructuur, betaalbaarheid, mobiliteit, toekomstbestendigheid (inclusief klimaat(adaptatie), water, bodem en duurzaamheid) en uitvoeringscapaciteit. Deze randvoorwaarden van deze Woondeal zijn ook onderdeel van de bestuurlijke woningbouwafspraken tussen Rijk en provincies.

# Rollen en verantwoordelijkheden

- Eén overheid: gemeenten, provincies, en Rijk zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de versterking van de regie op de woningbouw en het realiseren van de woningbouwopgave. Alle overheidslagen dragen bij aan de vanuit hun specifieke rol in aansluiting op het huis van Thorbecke, en wet- en regelgeving zoals de Woningwet, de Huisvestingswet, de Wet Ruimtelijke Ordening en de Omgevingswet. Duidelijk moet zijn wat de rol van eenieder is in deze Woondeal. Overheden werken samen vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid en zetten gezamenlijk en gecoördineerd hun instrumenten en middelen in. In aansluiting daarop herbevestigen we het volgende:

- Het **College van B&W** is als eerste bestuursorgaan verantwoordelijk voor de zorg voor de fysieke leefomgeving met onder andere voldoende en passend woningaanbod. In aansluiting daarop zetten de gemeenten zich in voor voldoende bouwlocaties in ruimtelijke plannen voor de realisatie van de woningbouwafspraken uit deze Woondeal. Met inzet van de wettelijke instrumenten zorgen gemeenten voor de benodigde (harde) plancapaciteit in de verschillende prijs/kwaliteitssegmenten, de programmering (sociale huur, middenhuur en betaalbare koop en overig), prestatieafspraken met corporaties en huurdersorganisaties en voor verlening van omgevingsvergunningen. De **Gemeenteraad** is verantwoordelijk voor het vaststellen van de gemeentelijke woonvisie.

- De provinciale omgevingsvisie, omgevingsverordening en het programma vormen het bovenliggende beleidskader en bevatten de regels en voorwaarden voor de regionale woonvisies en regionale woningbouwprogramma's. Vanuit deze wettelijke bevoegdheid is het college **van Gedeputeerde Staten van de provincie** verantwoordelijk voor de gebiedsgerichte coördinatie van de (ruimtelijke) doorvertaling van de provinciale woningbouwopgave in regionaal verband met de gemeenten. Het college **van Gedeputeerde Staten van de provincie** stuurt actief op de kwantitatieve (voldoende plancapaciteit en bouwlocaties bij gemeenten) en kwalitatieve woningbouwprogrammering (de prijssegmentering: verdeling sociale huur, middenhuur, betaalbare koop en overig), waarbij het kwalitatieve aspect in deze afspraken voor nu vooral de betaalbaarheid betreft. Doel is het toewerken naar meer balans in de woningvoorraad, met een streven naar minimaal 30% sociale huurwoningen in de bestaande voorraad op provinciaal niveau, regionaal niveau en lokaal niveau, waarbij 30% sociale huur geen bovengrens is: gemeenten hebben de ruimte om een hoger percentage sociale huur aan te houden. Daarbij kan rekening gehouden worden met specifieke situaties in gemeenten waarbij het toegroeien naar minimaal 30% evident niet logisch of haalbaar is. Provincies bevorderen door actieve sturing deze evenwichtige verdeling tussen en in de Woondealregio’s. Eventueel extra noodzakelijk juridisch instrumentarium zal onderdeel uitmaken van de Wet Versterking Regie op de Volkshuisvesting.

- **De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening** is verantwoordelijk voor de realisatie van de nationale opgave en stelselverantwoordelijk voor de versterking van het wettelijk instrumentarium voor de medeoverheden voor de woningbouwopgaven en voor ondersteuning van de uitvoering via inzet van (financiële) middelen. De minister stuurt actief op de realisatie van de nationale opgave door intensief en periodiek overleg met medeoverheden en monitoring van de woningbouw, waarbij ook de samenhang met andere woningmarktontwikkelingen agenderend kan worden besproken. Daarnaast coördineert de minister de opgaven die samenhangen met de woningbouw met de medeoverheden en andere departementen. Zo nodig hakt de minister samen met collega-bewindspersonen knopen door.

# Inhoud Woondeal MRA

## 1. Woningbouwopgave: van provinciale naar regionale en lokale opgave

1.1 We hebben een gezamenlijke opgave. Om het huidige woningtekort aan te pakken is het noodzakelijk om de komende jaren het bouwtempo flink te verhogen en sneller en meer woningen bij te bouwen. In heel Nederland zijn tot en met 2030 in totaal 900.000 woningen nodig. 40.000 van deze woningen moeten worden gerealiseerd in de provincie Flevoland en 184.000 in de provincie Noord-Holland. De gemeenten in de MRA zetten zich, in samenwerking met corporaties en marktpartijen, in voor de realisatie van 171.200 woningen in de periode 2022 t/m 2030. Daarmee is het regionale aandeel bijna een vijfde van de nationale opgave.

1.2 Elke gemeente neemt een fair share van de regionale bouwopgave. In bijlage 1 is de richtinggevende opgave per gemeente en deelregio opgenomen. Partijen verbinden zich aan de opgave om te zorgen voor voldoende betaalbare woningen en streven er daarom naar om via een reëel tijdpad toe te groeien naar minimaal 30% sociale huur in de bestaande voorraad en twee derde betaalbaar segment in de nieuwbouwprogrammering, rekening houdend met de samenstelling van de bestaande, betaalbare woningvoorraad. De precieze uitwerking hiervan per gemeente vraagt nadere invulling in 2023 (zie 4.4 en bijlage 1).

1.3 Provincies, Rijk en gemeenten geven zich er rekenschap van dat er op het moment van tekenen bij gemeenten en provincies vigerende afspraken zijn en woonbeleid dat is vastgesteld in het college dan wel de raad van een gemeente of in Provinciale Staten. Deze kunnen afwijken van bovenstaande betaalbaarheidsdoelstellingen. De in deze Woondeal opgenomen afspraken over de indicatieve opgaven betaalbaar worden in 2023 uitgewerkt op gemeentelijk en deelregionaal niveau en vervolgens opgenomen in lokale en deel-regionale afspraken en beleid, waaronder de woonvisie. Met deze uitwerking wordt invulling gegeven aan het zogenaamde woonprogramma, dat onderdeel is van de in voorbereiding zijnde Wet Versterking Regie op de Volkshuisvesting[1].

1.4 De gemeenten zetten zich in voor voldoende plancapaciteit. In de MRA is al ruim voldoende plancapaciteit om in de woningbouwopgave te voorzien, maar realisatie is afhankelijk van invulling van de randvoorwaarden. De planvoorraad is niet statisch en wordt steeds aangevuld met nieuwe plannen, terwijl reeds gerealiseerde plannen worden afgevoerd. De monitor plancapaciteit wordt jaarlijks geüpdatet om actueel inzicht in de planvoorraad te houden. Zie de ***Monitor plancapaciteit*** via www.plancapaciteit.nl

1.5 De gemeenten dragen zorg voor het afgeven van vergunningen voor de realisatie van de met de provincie afgesproken woningbouwopgave in de regio.

1.6 Om de woningbouwopgave uit tabel 1 te realiseren, is het noodzakelijk dat er steeds voldoende harde plancapaciteit is. Dit gebeurt door jaarlijks voldoende plannen uit de plancapaciteit planologisch hard te maken. Om vertraging in de productie op te kunnen vangen sturen gemeenten en provincies erop dat de voorraad harde plannen steeds minimaal 100% is ten opzichte van de woningbouwdoelstelling voor de komende vijf jaar, met specifieke aandacht voor de plannen voor de eerstkomende twee jaar. Om tegelijkertijd wel te kunnen anticiperen op wijzigingen in voorkeuren en de woningvraag, is adaptief (aanpasbaar aan de vraag) programmeren het uitgangspunt. Dat betekent dat plancapaciteit voor vijf jaar en verder deels zacht blijft, zodat er binnen de planvoorraad ruimte is om adaptief programmeren mogelijk te maken.

[1] In Noord-Holland zijn nu ook al deelregionale woonakkoorden. Zodra vanuit de Wet regie op de volkshuisvesting definitief bekend wordt hoe het Woonprogramma eruit komt te zien, wordt binnen Noord-Holland door provincie en deelregio's besproken of en hoe woonakkoord en woonprogramma samengevoegd kunnen worden.

Tabel 1: Regionale aandeel MRA in de opgave van de provincies Noord-Holland en Flevoland.

| **Aantallen Regio MRA** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bron:** | **A** | **B** | **B** | **A** | | | **C** | |
| Jaartal | Bruto nieuwbouw (te realiseren woningen) | Beschikbare netto plancapaci-teit (aantal woningen) | Aantal woningen in harde plancapaci-teit | Betaalbaarheid (1) | | | Aantal woningen door woningcorporaties | |
| | | | | Sociale huurwoningen (2) | Huur-woningen vanaf de sociale huurgrens tot €1000 per maand | Koop-woningen onder de €355.000 | Sociale huur-woningen | Midden huur-woningen |
| 2022 | 16.360 | 29.407 | 15.276 | 6.048 | 4.778 | 1.836 | Zie tabel cijfers per gemeente (1.2) | |
| 2023 | 18.440 | 30.345 | 13.302 | 6.348 | 5.053 | 1.927 | | |
| 2024 | 19.440 | 35.084 | 12.691 | 6.348 | 5.053 | 1.927 | | |
| 2025 | 19.260 | 32.094 | 5.356 | 5.488 | 4.763 | 1.780 | | |
| 2026 | 19.180 | 29.460 | 4.977 | 5.638 | 4.900 | 1.826 | | |
| 2027 | 19.600 | 23.474 | 3.828 | 5.638 | 4.900 | 1.826 | | |
| 2028 | 18.850 | 19.481 | 4.020 | 5.788 | 5.038 | 1.872 | | |
| 2029 | 19.750 | 22.528 | 3.831 | 6.028 | 5.258 | 1.945 | | |
| 2030 | 20.320 | 15.605 | 1.535 | 5.567 | 4.827 | 1.703 | | |
| **Totaal** | 171.200 | 237.478 | 64.816 | 52.890 | 44.573 | 16.642 | 71.986 | 7.025 |
| A) Gebaseerd op het bod van beide provincies en mogelijkheden gemeenten/deelregio's | | | | | | | | |
| B) Gebaseerd op de monitor plancapaciteit. Peildatum:22 augustus 2022 | | | | | | | | |
| C) Deze informatie is niet beschikbaar in jaarschijven, maar opgenomen in de tabel met programma per gemeente.<br>Het totaal betreft de periode 2023 t/m 2030 en is dus exclusief 2022<br><br>Van deze aantallen zijn er 30.384 sociale huurwoningen en 3.282 middenhuurwoningen al opgenomen in plannen. Voor respectievelijk 41.602 en 3.743 woningen gaat het om ambities/voornemens van de corporaties die nog niet in concrete plannen zijn opgenomen. | | | | | | | | |

(1) Onder het betaalbare segment vallen de sociale huurwoningen (€ 808, prijspeil 2023), huurwoningen vanaf de sociale huurgrens tot een max van € 1.000 per maand (prijspeil 2022) en koopwoningen onder de € 355.000.
(2) Aandeel van de bruto nieuwbouw.

**Toelichting bij bovenstaande tabel**
Bovenstaande tabel geeft een overzicht van de aantallen op MRA-niveau. In de bijlage is een uitsplitsing per gemeente (bijlage 1) en per provincie (bijlage 6) toegevoegd.

Programmering in jaarschijven suggereert een mate van voorspelbaarheid die – helaas - niet reëel is bij woningbouw. Dit geldt voor de planning, waar – ook voor de korte termijn – sprake is van een zogenaamde 'boeggolf' van plannen waaraan wordt gewerkt en waarvan oplevering op korte termijn is voorzien, maar waarvan een deel alsnog doorschuift. Daarnaast geldt dat er vaak ook een verschil is tussen daadwerkelijke oplevering en de administratieve afhandeling daarvan. De verdeling over jaarschijven in bovenstaande tabel is daarom indicatief, het is evident dat hierin jaarlijks verschillen op gaan treden. Dit komt ook doordat deze aantallen afhankelijk zijn van de mate waarin voldaan wordt aan de randvoorwaarden van het bod. Zolang deze randvoorwaarden

(nog) niet – of niet geheel – zijn ingevuld, zijn de aantallen per jaarschijf uit de tabel niet haalbaar en zal de jaarlijkse productie lager uitvallen.

Tegelijkertijd is inzicht in de productie in jaarschijven en per gemeente wel van groot belang voor het volgen van en sturen op de voortgang. Om die reden volgen Rijk, regio en provincies dit nauwgezet, rekening houdend met de haalbaarheid van de doelstelling voor de periode 2022 t/m 2030 als geheel. In lijn met de *governance* afspraken over versnelling (zie hoofdstuk 3) wordt dit ook met de andere stakeholders – corporaties, marktpartijen, en waterschappen – besproken en waar nodig bijgestuurd. De MRA levert jaarlijks ter voorbereiding van de bestuurlijke gesprekken over de voortgang van de woningbouw een geüpdatet overzicht van de plancapaciteit, waarbij vanaf 2023 ook onderscheid wordt gemaakt naar jaarschijven per gemeente. Hierbij wordt ook een project-plannerrapportage (Primavera) aangeleverd.

1.6.1 Het bruto totaal van Noord-Holland telt nog niet op tot het aantal van 143.600 woningen dat nodig is om de doelstelling uit het provinciaal, randvoorwaardelijk bod te behalen. Wel is ten opzichte van de reality check het bruto aantal opgehoogd van ruim 135.000 naar bijna 140.000. Bovendien worden er op basis van de uitwerking in de woondeal netto wel meer woningen toegevoegd dan voorzien, namelijk 130.000 in plaats van iets minder dan 125.000 uit het randvoorwaardelijk bod van de provincie. Er is in Noord-Holland aanzienlijk meer plancapaciteit beschikbaar, waarvan een deel met invulling van de randvoorwaarden ook in de periode t/m 2030 kan worden gerealiseerd. De ambitie uit de provinciale randvoorwaardelijke woningbouwafspraken blijft daarom staan. In de verdere regionale uitwerking, startend in 2023, en herijkingen daarvan wordt bekeken of en zo ja, waar, de bruto doelstellingen kunnen worden aangevuld tot de provinciale doelstelling van 143.600.

1.6.2 Aanvullende afspraken ten behoeve van monitoren en sturen op de jaarlijkse productie:

- Via de monitor plancapaciteit is er inzicht in de plancapaciteit van iedere gemeente. Deze cijfers worden door de gemeenten in de MRA jaarlijks geüpdatet.
- De MRA past de monitor plancapaciteit aan, zodat de cijfers t/m 2035 per jaarschijf beschikbaar komen en de periodes aansluiten bij de termijn van deze Woondeal (t/m 2030, in plaats van t/m 2029).
- In de monitor plancapaciteit wordt een categorie 'transformatie bestaand vastgoed' toegevoegd, zodat ook deze informatie als afzonderlijke categorie inzichtelijk wordt.
- Voor aanvullend inzicht in de korte termijn productie wordt door de MRA gebruik gemaakt van het sturingsinstrument Primavera en de projectenlijst die door het Kernteam Versnelling van de MRA wordt gehanteerd om de voortgang van de grotere gebiedsontwikkelingen (zoals opgenomen in bijlage 2) te monitoren. Omdat niet de volledige productie in Primavera is opgenomen, wordt in bovenstaande tabellen van de monitor plancapaciteit uitgegaan.

1.7 Flexibele of tijdelijke woningen kunnen snel en fabrieksmatig worden gebouwd en ook worden geplaatst op locaties die slechts tijdelijk beschikbaar zijn om te wonen. Daarmee helpt dit type woningen om tijdelijk de acute woningnood te verkleinen. Landelijk wordt gestreefd naar de realisatie van 15.000 flexwoningen per jaar. Hierbij wordt ingezet op kwalitatief hoogwaardige woningen. De regio zet zich in om hieraan jaarlijks een bijdrage te leveren. Voor de periode 2023 t/m 2025 worden vooralsnog circa 4.500 flexwoningen voorzien (gemiddeld 1.500 per jaar). Dit aantal is additioneel aan de totale opgave opgenomen in tabel 1. Over deze flexwoningen maken de gemeenten in de regio die flexwoningen in de plancapaciteit hebben, afspraken met het Rijk via de realisatieovereenkomst flexwoningbouw. In de realisatieovereenkomst worden afspraken gemaakt over het instellen van een taskforce flexwoningbouw en de randvoorwaarden voor flexwoningbouw, waaronder herplaatsingsgarantie.

1.8 Met het transformeren van vastgoed worden extra woningen gecreëerd. Daarnaast kan het bijdragen aan de vitaliteit van steden, dorpen en gebieden. Daarom wordt landelijk gestreefd naar de realisatie van 15.000 woningen door middel van transformatie per jaar. De regio zet zich in om vastgoed niet leeg te laten staan en waar mogelijk en wenselijk woningen door transformatie te realiseren. Deze woningen zijn onderdeel van de totale opgave opgenomen in tabel 1.

In de monitor plancapaciteit wordt vanaf begin 2023 een categorie opgenomen om geplande woningen door transformatie van bestaand vastgoed inzichtelijk te maken. Het aantal

woningen door transformatie wordt vervolgens in 2023 in de herijking van deze Woondeal opgenomen. In de periode 2016-2020 is in de MRA gemiddeld 14 procent van de woningen door transformatie van bestaand vastgoed gerealiseerd.

## 2. Bouwlocaties

De regio heeft in een apart overzicht (bijlage 2) de grote bouwlocaties opgenomen die cruciaal zijn voor realisatie van de totale regionale opgave. Met deze locaties wordt circa 79% van de MRA opgave gerealiseerd. De locaties zijn op de kaart in bijlage 2 opgenomen. Eventuele knelpunten voor de realisatie van deze locaties zijn eveneens in de overzichtstabel in bijlage 2 opgenomen. We blijven via de woondealtafel met elkaar het continue gesprek voeren om gesignaleerde knelpunten ten behoeve van de realisatie aan te pakken.

In het overzicht zijn de volgende locaties opgenomen:

- Grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties (zoals vastgesteld tijdens het BOL voorjaar 2022/BO MIRT najaar 2022: MRA West, MRA Oost, Havenstad).
- Regionaal significante locaties (voor de MRA wordt hierbij uitgegaan van gebiedsontwikkelingen vanaf 2.000 woningen).
- Woningbouwprojecten die een financiële bijdrage hebben ontvangen van het Rijk (bijvoorbeeld Woningbouwimpuls).

Toelichting:

- De lijst is niet statisch maar wordt jaarlijks voor het BO Woondeal MRA geagendeerd en zo nodig geüpdatet.
- Aangezien er in de MRA ruim 2.000 projecten zijn die bijdragen aan het behalen van de productie, kunnen niet alle locaties in de overzichten worden opgenomen. Terwijl ook de kleinere projecten belangrijk zijn om de woningbouwopgave te kunnen realiseren. De voortgang van alle projecten samen worden gevolgd via de monitor plancapaciteit, Primavera en projectenlijst. Bij het bespreken van de voortgang en jaarproductie, kunnen ook specifieke knelpunten bij kleinere projecten aan de orde worden gesteld en wordt informatie hierover voor de kleinere projecten aan de hand van deze bestaande monitoring in beeld gebracht.
- Voor een groot deel van de projecten, groot of klein, binnen- of buitenstedelijk, in de MRA geldt dat deze afhankelijk zijn van het invullen van de randvoorwaarden uit deze Woondeal (hoofdstuk 11). Het effect hiervan op de voortgang van zowel de grote als de kleine projecten wordt aan de hand van bovengenoemde bestaande monitoring besproken.
- Bij het volgen van de voortgang worden in voorbereiding op de gesprekken tussen Rijk, regio en provincies ook de woningcorporaties, (een afvaardiging van) marktpartijen en de waterschappen betrokken via de regionale versnellingstafels op MRA en deelregio-niveau (zie hoofdstukken 3 en 10).

## 3. Versnellingsafspraken

In de MRA wordt al jarenlang gewerkt aan de versnelling van de woningproductie om te kunnen voldoen aan de groeiende woningbehoefte en het woningtekort in te kunnen lopen.
Het kernteam Versnelling woningbouw ondersteunt gemeenten bij complexe locatieontwikkeling, bij planning en voortgang van projecten en het wegnemen van knelpunten in de voortgang.
Binnen de MRA is, met subsidie van het Rijk en beide provincies, de zogenaamde flexibele schil ingericht, waarmee gemeenten met cofinanciering extra capaciteit en expertise inhuren om de woningbouw te versnellen.

Vanwege de grote urgentie van de opgave is het nodig dat woningen sneller worden gerealiseerd; sneller dan de gemiddeld 10 jaar die nu landelijk gebruikelijk is. Het is daarom cruciaal dat er wordt gewerkt aan het sneller, slimmer en efficiënter inrichten van de processen en procedures die bij de realisatie van woningbouw van toepassing zijn. Hierbij bezien we het gehele bouwproces tot en met de bezwaarprocedure. Ook is het van belang samen een goed participatieproces in te richten, informeel en formeel.

Door het ministerie van BZK is in overleg met medeoverheden en marktpartijen een actieplan Versnellen Processen en Procedures opgesteld. De volgende aanbevelingen worden – voor zover nodig – (regionaal) gezamenlijk opgepakt:

- Bij de initiatieffase, bij het organiseren van het plan- en realisatieproces, zorgen voor heldere beslismomenten en benodigde mandaten. Dit zorgt voor het efficiënt en binnen termijnen doorlopen van procedures.
- Versterking van de samenwerking tussen Rijk, provincies en gemeenten bij het zo efficiënt mogelijk inzetten van de beschikbare ambtelijke capaciteit en expertise, via de al bestaande flexibele schil MRA.
- Actueel houden van ruimtelijke beleidskaders en beleid rondom participatie en ruimtelijke plannen ten behoeve van een transparant en zorgvuldig proces.

Om de woningbouwproductie te versnellen en de regionale woningbouwopgave te realiseren, is samenwerking met alle partijen in de woningbouwketen essentieel, met besef van ieders rol en verantwoordelijkheid. Dit vraagt om een nauwe betrokkenheid van corporaties, marktpartijen en waterschappen bij de Woondeal MRA.

3.1 Partijen richten daarom een regionale versnellingstafel in waaraan afspraken gemaakt kunnen worden om de voortgang van de afspraken uit de Woondeal MRA te bespreken, specifieke woningbouwprojecten te versnellen en thematische knelpunten op te lossen. Naast de provincies, de gemeenten en het Rijk, sluiten ook marktpartijen en corporaties, en afhankelijk van het vraagstuk waterschappen, kennisinstellingen en bewonersorganisaties aan. Partners aan deze tafel prioriteren met elkaar de te bespreken gebiedsspecifieke thema's. Via de regionale versnellingstafel kunnen onderwerpen voor het Bestuurlijke Overleg Woondeal MRA worden geagendeerd (zie hoofdstuk 10 Samenwerking en sturing en de schematische weergave van de *governance* in bijlage 5).
Indien er sprake is van landelijke thema's kunnen deze worden doorgezet naar de landelijke versnellingstafel. Het is van belang bij vertraging samen naar oplossingen te zoeken.

3.2 In de realisatie van de regionale woningbouwopgave geven partijen prioriteit aan projecten die snel en relatief gemakkelijk te realiseren zijn. Ook wordt bekeken welke projecten versneld gerealiseerd kunnen worden en op welke wijze, rekening houdend met de randvoorwaarden, betaalbaarheidsdoelstellingen en ruimtelijke mogelijkheden, waaronder ook water en bodem.

## 4. Betaalbaarheid

4.1 Er is een grote behoefte aan betaalbare woningen in Nederland. Om aan te sluiten bij die grote behoefte streven we ernaar dat twee derde (600.000 woningen) van de nieuwe woningen betaalbaar zijn: op landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Onder het betaalbare segment vallen de sociale huurwoningen, huurwoningen vanaf de sociale huurgrens tot een max van €1.000 per maand en koopwoningen tot onder de €355.000. In de provincies Noord-Holland en Flevoland wordt gestreefd naar in totaal 121.940 respectievelijk 23.540 betaalbare huur- en koopwoningen. De MRA zet zich tot en met 2030 in voor de realisatie van 119.650 aantal betaalbare huur- en koopwoningen, waarvan 19.910 in Flevoland en 99.740 in Noord-Holland. Hiermee wordt 66% van de opgave in de MRA gerealiseerd in het betaalbare segment. Dit kan alleen onder een aantal randvoorwaarden, zie hiervoor hoofdstuk 11.

4.2 In de Nationale prestatieafspraken met de corporatiesector is opgenomen dat corporaties verantwoordelijk zijn voor de bouw van nationaal 250.000 sociale huurwoningen en 50.000 middenhuur woningen. Gezien de behoefte aan sociale huurwoningen is het belangrijk dat de totale sociale huurvoorraad groeit. De corporaties in de MRA zetten zich in voor de realisatie van 78.874 corporatiewoningen. Hiervan zijn er 71.986 sociale huur en 7.025 middenhuur (zie ook tabel 1 en bijlage 1). Deze aantallen zijn, wat betreft de nieuwbouwopgave, richtinggevend voor de lokale prestatieafspraken die gemeenten, corporaties en huurders maken. Realisatie van deze aantallen is afhankelijk van de randvoorwaarden (hoofdstuk 11) en beschikbaarheid van locaties. Van deze aantallen zijn er 30.384 sociale huurwoningen en 3.282 middenhuurwoningen al opgenomen in plannen. Voor respectievelijk 41.602 en 3.743 woningen gaat het om ambities en/of voornemens van de corporaties waarvoor in de lokale prestatieafspraken tussen gemeenten en corporaties nog geen concrete afspraken over locaties zijn gemaakt.

4.3 In het beleidsprogramma 'een Thuis voor Iedereen' is opgenomen dat met de nieuwbouw van sociale huurwoningen wordt toegewerkt naar een meer evenwichtige verdeling met een streven naar minimaal 30% sociale huurwoningen in de woonvoorraad. Zo wordt regionaal gekomen tot een betere balans in de woningvoorraad waarbij tevens het uitgangspunt is dat het aantal sociale huurwoningen in de regio voldoet aan de totale behoefte naar deze woningen.

Het Rijk gaat meer sturen op deze doelstellingen en heeft hiertoe de Wet Versterking Regie Volkshuisvesting in voorbereiding. Met deze in voorbereiding zijnde Wet werkt het Rijk aan instrumentarium voor het Rijk, provincies en gemeenten om onder meer op de betaalbaarheidsdoelstellingen te kunnen sturen. Dit is inclusief aanscherping van de definitie van sociale huur, waarbij uitgangspunt is dat deze langjarig betaalbaar blijft en de huisvesting van aandachtsgroepen waarborgt.

4.4 Alle gemeenten in de MRA dragen bij aan de doelstellingen om twee derde betaalbaar te bouwen en het streven toe te groeien naar minimaal 30% sociaal in de voorraad. Gemeenten kunnen niet in een keer van de kelder naar de zolder. Gemeenten die nu een sociale huurvoorraad hebben die onder de 30% van de totale gemeentelijke woonvoorraad ligt, zetten betekenisvolle stappen om hiernaar toe te groeien door binnen de twee derde betaalbaarheid in de nieuwbouwprogrammering een hoger aandeel sociale huur op te nemen. In 2023 wordt gewerkt aan de uitwerking van de betaalbaarheidsdoelstellingen in de nieuwbouwprogrammering van de individuele gemeenten in de MRA. Afspraken worden dan vastgelegd in de (bestuurlijk) te actualiseren Woondeal en de voortgang wordt gemonitord. In bijlage 1 staat wat de indicatieve nieuwbouwinzet is in iedere gemeente en welke gemeenten nog een extra opgave hebben om te voldoen aan de bovenstaande doelstellingen en hoeveel ruimte er is in het nieuwbouwprogramma om dit aan te passen.

Voor deze uitwerking gelden de volgende uitgangspunten:

- Na vaststelling van de Woondeal MRA wordt in 2023 het nieuwbouwprogramma per gemeente nader uitgewerkt in een lokaal woonprogramma. Het Rijk stelt via de provincies subsidie beschikbaar voor ondersteuning bij deze uitwerking (zie ook 1.3).
- Gemeenten met minder dan 30% sociale huur geven in deze uitwerking aan hoe ze toegroeien naar de beoogde (minimaal) 30% sociale voorraad.
- Gemeenten waar dit evident niet logisch of haalbaar is (bijvoorbeeld gemeenten met geen/onvoldoende nieuwbouwmogelijkheden) dienen dit te onderbouwen.
- De 30% sociale huur is geen bovengrens: gemeenten hebben de ruimte om een hoger percentage sociale huur aan te houden.
- Uitgangspunt is in principe dat bestaande, contractuele afspraken (bijvoorbeeld anterieure overeenkomsten) van woningbouwprojecten niet worden opengebroken om het aandeel betaalbaar te verhogen, omdat hierdoor vertraging zou kunnen ontstaan. Wel worden in projecten waar al afspraken over zijn, de mogelijkheden benut om het aandeel betaalbaar te verhogen.
- Omdat 28% van de plancapaciteit (tot en met 2029) nog niet bekend is, geeft dit ruimte om vanaf 2025 op het gewenste aandeel van twee derde betaalbaarheid in de programmering te komen, rekening houdend met de 'fair share' doelstelling van (minimaal) 30% sociale huurwoningen in de voorraad in elke regio en gemeente.

4.5 Als onderdeel van de in voorbereiding zijnde Wet Versterking regie op de Volkshuisvesting dienen alle gemeenten lokaal een woonprogramma op te stellen. In dit woonprogramma wordt o.a. de woonbehoefte van alle aandachtsgroepen gekwantificeerd en vertaald in de woningbouwprogrammering. Daarbij dienen ook (deel-)regionale afspraken te worden gemaakt over de huisvesting en ondersteuning van aandachtsgroepen (verdeling van woningen, mensen en middelen), gebaseerd op een evenwichtige verdeling van de MRA opgave.

In de MRA wordt in 2023 in het kader van het programma huisvesting aandachtsgroepen een regionale analyse opgeleverd van de woonzorgbehoefte van aandachtsgroepen en worden afspraken gemaakt over het aandeel van de huisvesting en zorg die elke gemeente bijdraagt. De lokale en/of deelregionale woonzorgvisies binnen de MRA vormen dus een invulling van de

regionale afspraken. Als op basis van de woonzorgvisies afspraken over sociale woningbouw wijzigen, worden deze vervolgens weer aangepast in de Woondeal MRA.

Voor de invulling van de bouwopgave die voortvloeit uit de woonbehoefte van ouderen met een Wlz-indicatie worden het Zorgkantoor en de zorgaanbieders betrokken. De provincies krijgen een coördinerende rol in het afstemmingsproces om erop toe te zien dat de woonzorgvisies van de gemeenten congruent zijn met de regionale afspraken over huisvesting aandachtsgroepen en de afspraken gemaakt in deze Woondeal.

4.6 Om provincies, gemeenten en corporaties te ondersteunen bij het realiseren van versnelling van de nieuwbouw van sociale woningen, kunnen de expertteams, de Taskforce Nieuwbouw Woningcorporaties en de Taskforce Versnellen tijdelijke huisvesting worden ingezet. De Taskforce Nieuwbouw Woningcorporaties, die bestaat uit leden namens alle betrokken partijen, kan bestuurlijk hulp bieden wanneer er belemmeringen worden geconstateerd bij het realiseren van de gemeentelijke bouwopgave voor sociale huurwoningen, waaronder flexwoningen.

4.7 Om te zorgen dat er voldoende woningen zijn voor starters en mensen met een middeninkomen zijn tot en met 2030 Nationaal 350.000 betaalbare koop- en midden huurwoningen nodig (waarvan 50.000 door woningcorporaties). In het landelijke beleidsprogramma 'betaalbaar wonen' is opgenomen dat circa 40% van de nieuwbouw dient plaats te vinden in deze middensegmenten. In de MRA wordt ingezet op twee derde betaalbaar, waarbinnen van deze 40% middensegment kan worden afgeweken. Dit is onderdeel van de bestaande voorraad, behoefte en daarmee de verdere uitwerking in 2023. Het provinciale aandeel van Flevoland en Noord-Holland in deze nationale opgave is respectievelijk 8.470 en 42.050 middenhuurwoningen en 4.570 en 25.270 goedkope koopwoningen. De MRA zet zich in voor de realisatie van ruim 44.500 middenhuurwoningen en ruim 16.500 goedkope koopwoningen. Dit is ruim 17% van de totale landelijke opgave.

4.8 Gemeenten zetten zich in voor steun en locaties om de richtinggevende opgave aan sociale huurwoningen, middenhuur en betaalbare koop uit tabel 1 en bijlage 1 daadwerkelijk te realiseren. Gemeenten zetten de instrumenten in die ze hiervoor tot hun beschikking hebben. In geval gemeenten geen eigen grondposities hebben, maken ze gebruik van de publiekrechtelijke instrumenten die tot hun beschikking staan, zoals de doelgroepenverordening, huisvestingsverordening, omgevingsplan en overig instrumentarium uit de Omgevingswet, maar zijn zij voor de realisatie afhankelijk van de medewerking van marktpartijen. Het gaat naast locaties ook om de inzet van (voldoende) ambtelijke capaciteit (grondzaken, mobiliteit, economie, stedenbouw, etc.) vanuit de gemeente(n).

## 5. Woningbouw voor ouderen en verpleegzorgplekken

5.1 Specifieke aandacht is nodig voor de ondersteuning van de woonbehoeften van ouderen. Door de vergrijzing zijn er over twintig jaar naar schatting in heel Nederland 1,6 miljoen 80+ers. Dat is twee keer zoveel als op dit moment. Er is een toenemende behoefte aan woningen die aansluiten bij de wensen van ouderen. In het beleidsprogramma 'Wonen en Zorg' is aangekondigd dat er, binnen de opgave van 900.000 woningen, nationaal behoefte is aan 290.000 woningen geschikt voor ouderen. Het betreft 170.000 nultredenwoningen[2] 80.000 geclusterde woonvormen[3] en 40.000 woningen met verpleegzorg op basis van scheiden wonen en zorg (VPT) die ook geschikt zijn voor ouderen. BZK heeft voor de MRA de volgende opgaven benoemd: 4.270 verpleegzorgplekken, 10.500 geclusterde woonvormen en 27.200 nultredenwoningen. De MRA heeft dit regionale aandeel in de landelijke opgave nog niet

[2] Nultredenwoningen zijn waarbij je niet hoeft trap te lopen, zowel binnen het huis als om naar binnen te komen. Vaak betreffen het gelijkvloerse woningen/appartementen in de buurt van voorzieningen.

[3] Geclusterde woonvormen, vaak met ontmoetingsruimtes, zijn onder andere hofjeswoningen, serviceflats en seniorenflats. Geclusterde woonvormen voorzien niet alleen in prettige huisvesting, maar verminderen ook eenzaamheid doordat ze het aangaan van sociale contacten vergemakkelijken. Woningen in geclusterde woonvormen zijn nultredenwoningen en bij voorkeur rollator toe- en doorgankelijk.

geanalyseerd en onderschreven. De opgave wordt als onderdeel van het regionaal programma huisvesting aandachtsgroepen in 2023 uitgewerkt in lokale en deelregionale woonzorgvisies.

5.2 De regio vraagt aandacht voor de financiering van verpleegzorg, waar ook het Rijk en beleggers voor nodig zijn.

5.3 Bij het opstellen van de woonzorgvisies besteden gemeenten expliciet aandacht aan de woon-, de zorg- en ondersteuningsbehoefte van ouderen. Afstemming met het Zorgkantoor en de zorgaanbieders is daarbij gewenst. Bij de inrichting van de leefomgeving (o.a. voorzieningen, inrichting buitenruimte) is aandacht voor de behoefte van ouderen.

## 6. Herstructurering, stedelijke vernieuwing en kwetsbare wijken

6.1 In het Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid is aangekondigd dat er naast afspraken over woningbouw, ook afspraken over herstructurering worden gemaakt. Het betreft slecht onderhouden woningen in een onaantrekkelijke woonomgeving waardoor de leefbaarheid onder druk staat. In deze herstructureringsopgave onderscheiden we drie categorieën: vervangende nieuwbouw, sloop en grootschalige renovatie[4].

6.2 De regionale herstructureringsopgave (zowel corporatiehuurwoningen als particuliere huurwoningen en koop) tot 2030, is nog niet scherp in beeld. De partijen in deze Woondeal spannen zich in om deze opgave beter in beeld te brengen en minimaal eens per jaar te bespreken op de woondealtafel. Het gaat hierbij om een uitwerking van het aantal sociale huurwoningen, het aantal particuliere huurwoningen en het aantal koopwoningen die in de herijking van deze Woondeal zal worden opgenomen.

6.3 De partijen in deze Woondeal spannen zich in om deze opgave gezamenlijk op te pakken en waar mogelijk gebruik te maken van de ondersteuningsmiddelen van het Rijk, zoals het Volkshuisvestingsfonds.

6.4 In het verlengde hiervan vraagt de MRA aandacht voor de volgende drie punten:

- In de MRA zijn vier kwetsbare gebieden (Amsterdam Nieuw-West, Amsterdam Zuidoost, Lelystad Oost en Zaandam Oost) die zijn opgenomen in het Nationaal programma Leefbaarheid en Veiligheid. De regio vraagt ook voor andere wijken de mogelijkheid voor ondersteuning (wet- en regelgeving, instrumenten, financiering) gericht op een integrale sociaal en fysieke aanpak.
- De MRA vraagt inzet van het Rijk voor een integrale, tijdige aanpak voor kwetsbaarheden in wijken op het gebied van preventie van zowel sociale als fysieke problematiek. Dit met het oog op het toekomstbestendig houden van deze wijken en gezien de kansen voor extra woningen in deze wijken. Aansluiting kan worden gezocht bij onder meer het leernetwerk New Towns dat samen met BZK en andere New Towns wordt opgericht.
- De MRA vraagt inzet van het rijk voor kwaliteitsverbetering, waaronder funderingsproblematiek, in relatie tot het vervolg van het Volkshuisvestingsfonds en een samenhangende aanpak van particuliere woningverbetering, toegespitst op kwetsbare wijken. Denk aan instrumenten voor particuliere woningverbetering rondom het weten (bewustwording), kunnen (financiële mogelijkheden) en willen (intentie hebben om het aan te pakken).

[4] Definities herstructurering:
**Vervangende nieuwbouw:** het uit de voorraad halen van incourante woningen en vervangen door toekomstbestendige nieuwe woningen in het zelfde plangebied.
**Grootschalige renovatie:** het verbeteren van de woonkwaliteit van het gebouw door het toekomstbestendig maken van bestaande particuliere woningvoorraad. Het gaat uitdrukkelijk om ingrijpende fysieke ingrepen die doeltreffend de courantheid van de woning verbeteren. Denk aan: het splitsen, samenvoegen, optoppen of uitbouwen van woningen, aanpakken gespikkeld bezit en/of achterstallig onderhoud. Verduurzaming van de woning kan hier deel van uitmaken, maar slechts als nevendoel.
**Sloop**: betreft sloop zonder nieuwbouw, om de woningvoorraad te verkleinen. Doel hier is om te komen tot betere marktspanning en voorkomen van leegstand. Hiervan is in principe zelden sprake, maar kan aan de orde zijn in regio's waar bevolkingskrimp plaatsvindt.

## 7. Vakantieparken

7.1 De provincies Noord-Holland en Flevoland hebben, in lijn met de provinciale bestuurlijke afspraken, geïnventariseerd of vakantieparken potentieel getransformeerd kunnen worden naar wonen. Uit deze inventarisatie is naar voren gekomen dat er géén vakantieparken voor transformatie in aanmerking komen.

## 8. Duurzame en toekomstbestendige bouw

8.1 Het versneld bouwen van voldoende duurzame en betaalbare woningen vraagt – versterkt door de beperkte capaciteit in de bouwsector, de klimaatdoelen en de stikstofproblematiek – om vormen van innovatie, standaardisatie en industrialisatie zodat de gewenste bouwproductie slimmer kan worden gerealiseerd. Daarbij is aandacht voor zowel duurzaamheidsprestaties in gebruik (energie) als duurzaamheidsprestaties in de realisatie (milieu-impact en stikstof), hergebruik van bestaande materialen en het verlagen van de milieu-impact van groot belang.

8.2 De regio spant zich in om in 2025 één gezamenlijke werkwijze te hebben voor aanbestedingen en afspraken met de markt op het gebied van toekomstbestendige woningbouw. De verschillende prestaties op het gebied van energie, materiaal, mobiliteit, gezondheid, natuurinclusiviteit en klimaat(adaptatie) worden in samenhang benaderd in het convenant Toekomstbestendige Woningbouw dat door een deel van de overheden en marktpartijen in de MRA is ondertekend. Met het bijbehorende toetsingskader wordt gestreefd naar het bevorderen van innovaties in de markt waardoor de onderstaande doelstellingen gehaald kunnen worden. Dit toetsingskader maakt bij het thema circulariteit gebruik van Het Nieuwe Normaal[5] als eenduidige taal voor circulair bouwen.

8.3 Rijk en regio spannen zich in om in 2030 minimaal de helft van het aantal woningen circulair en industrieel te laten bouwen, zoals ook benoemd in het Programma Woningbouw van BZK. Deze verschuiving leidt onder meer tot een kortere bouwtijd, minder stikstofuitstoot op de bouwplaats en een betere milieuprestatie.

8.4 Woningbouw met een lage milieu-impact (uitgedrukt in de Milieuprestatie Gebouwen, MPG) is technisch mogelijk. Betrokken partijen zetten binnen aanbestedingen in op een scherpere milieuprestatie, vooruitlopend op de voorgenomen aanscherping van nationale wetgeving. De huidige MPG biedt onvoldoende perspectief om actief te kunnen sturen op $CO_2$-impact van gebouwen. Het Rijk spant zich in voor een tweede sturingsnorm die is gebaseerd op de GWP-waarde van bouwmaterialen inclusief de bijdrage van biogene $CO_2$-opslag daaraan[6].

8.5 Toepassing van biobased materialen levert een grote bijdrage aan de versnelling van de woningbouw, het verbeteren van de milieuprestatie en slaat bovendien $CO_2$ op. Houtbouw levert op de bouwplaats een versnelling op van 20-50%. Deze toepassing wordt actief gestimuleerd in nieuwbouw en renovatieprojecten, waarbij partijen zich inspannen om het gebruik van hernieuwbare (biobased) bouwmaterialen en/of het hergebruik van bouwmaterialen te verhogen. Een groot deel van de regio (ondertekenaars convenant houtbouw MRA) spant zich daarnaast in voor een woningbouwproductie waarvan 20% biobased is vanaf 2025.

8.6 Om te zorgen voor een toekomstbestendige woningvoorraad besteden we aandacht aan de aanpasbaarheid, losmaakbaarheid en flexibiliteit van woningen, om in te kunnen spelen op toekomstige behoeften.

---

[5] Het Nieuwe Normaal voorziet nu in een aantal criteria die gezamenlijk de circulariteit van een bouwwerk kwantificeren.

[6] Bron; Kamerbrief beleidsagenda normeren en stimuleren circulair bouwen van 23 december 2022 https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/12/23/kamerbrief-over-beleidsagenda-normeren-en-stimuleren-circulair-bouwen.

8.7 De norm voor energie in de woningbouw stuurt nu aan op Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG). Om de klimaatdoelen te halen, de energierekening van huishoudens te verlagen en minder afhankelijk te zijn van externe (deels fossiele) energiebronnen (ook met het oog op netcongestie) is het nodig om zo snel mogelijk van BENG naar Energie Neutrale Gebouwen (ENG) te gaan. De regio spant zich samen met het Rijk in om te stimuleren zoveel mogelijk ENG te (ver)bouwen en zoveel mogelijk praktijkvoorbeelden op te halen om aanpassingen in de wet te onderbouwen. Vanuit de Europese Energy Performance Directive (EPBD) wordt momenteel een nieuwe kostenoptimaliteit-studie uitgevoerd, naar verwachting komen in het derde kwartaal van 2023 de resultaten van deze studie beschikbaar. Op basis van de resultaten worden nieuwe BENG-eisen vastgesteld. Naar verwachting worden in 2025 de nieuwe eisen in het Bouwbesluit/BBL opgenomen. Als de Omgevingswet van kracht gaat wordt het huidige Bouwbesluit vervangen voor Besluit Bouw- en leefomgeving (BBL). Onder het BBL bestaat de mogelijkheid om wat MPG-eis en BENG-eis betreft lokaal strengere eisen te stellen.

8.8 Woningen die nu gebouwd worden moeten ook in het toekomstige klimaat veilig, aantrekkelijk en betaalbaar zijn. Partijen in deze Woondeal spannen zich dan ook in om klimaatadaptief en natuurinclusief te (ver)bouwen en in te richten. Een groot deel van de gemeenten in de MRA heeft de MRA Intentieovereenkomst klimaatbestendige nieuwbouw ondertekend en spant zich in om de woningbouw te laten voldoen aan het basisveiligheidsniveau klimaatadaptatie. Daarmee houden de gemeenten rekening met wateroverlast, droogte, hitte en overstromingen/ waterveiligheid. In het eerste kwartaal van 2023 komt de 'Landelijke maatlat voor een groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving' beschikbaar[7]. Op het moment dat de landelijke maatlat beschikbaar is, onderzoeken partijen hoe deze maatlat – vooruitlopen op mogelijke wettelijke borging - kan worden geborgd. Klimaatadaptieve gebiedsontwikkeling vraagt om extra investeringen, hiermee worden op lange termijn hogere maatschappelijke kosten voorkomen. De regio onderzoekt met het Rijk in NOVEX-verband welke publieke investeringen nodig zijn om woningen klimaatadaptief te maken. In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) wordt dit thema besproken. Bescherming van natuur is een belangrijk onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Bij bebouwing van de openbare ruimte is groen groeit mee het uitgangspunt. Bij gebiedsontwikkeling wordt ook de natuur in en rondom de woning en de buurt meegenomen.

8.9 Voor een aantal locaties per provincie financiert het Rijk projectevaluaties op basis van Het Nieuwe Normaal (in totaal maximaal 400 evaluaties verspreid over het land). Voor uitvoering van een evaluatie dient het project zich minimaal in definitieve ontwerpfase te bevinden en de realisatie voor 1 januari 2025 hebben plaatsgevonden. Een evaluatie geeft inzicht in de prestaties van het project op de thema's van Het Nieuwe Normaal en de lessen uit alle evaluaties worden landelijk gedeeld. De regio spant zich in voor minimaal 50 evaluaties. Deze evaluaties worden gedaan op basis van Het Nieuwe Normaal in samenhang met het toetsingskader toekomstbestendige woningbouw, onderdeel van het convenant toekomstbestendige woningbouw.

## 9. Ruimtelijke ordeningskaders

9.1 Het realiseren van de in deze Woondeal opgenomen woningen moet samengaan met verschillende andere grote ruimtelijke opgaven op het gebied van onder meer klimaat(adaptatie), landschap, natuur en energie. Met het programma NOVEX wordt deze brede ruimtelijke indeling de komende maanden opgepakt. De woningbouwaantallen die bestuurlijk afgesproken zijn in oktober, en regionaal uitgewerkt en bestuurlijke afgesproken in deze Woondeal, zijn hiervoor het uitgangspunt.

*9.2* In de MRA werken Rijk en Regio gezamenlijk aan de Verstedelijkingsstrategie MRA. MRA is benoemd tot NOVEX-gebied, met het ontwikkelperspectief NOVEX (Verstedelijkingsconcept) als inhoudelijke basis. Dit betekent dat er verder uitwerking wordt gegeven aan de Verstedelijkingsstrategie binnen de NOVEX-aanpak. De fasering en investeringsstrategie worden uitgewerkt in een Uitvoeringsagenda inclusief regionale

[7] Zie Kamerbrief Water en Bodem sturend van 25 november 2022.
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/11/25/water-en-bodem-sturend

investeringsagenda. Uitgangspunt is dat de woningbouwopgave onderdeel is van een integrale verstedelijkingsopgave, waarbij in lijn met het MRA Verstedelijkingsconcept wordt gebouwd aan complete steden en een prettige en toekomstbestendige leefomgeving en samenleving. Uit het Verstedelijkingsconcept van Rijk en MRA: *"De MRA is een metropool van wereldklasse met een menselijke maat. De inzet voor de verdere verstedelijking van de Metropoolregio is om de identiteit en kwaliteiten van de MRA te versterken. Gecombineerd met de urgente, complexe en omvangrijke opgaven waar we voor staan, betekent dit dat we inzetten op de ontwikkeling van een duurzame meerkernige metropool die sociaal en economisch sterk is en waar het landschap de metropoolregio verbindt."*

**Water en bodem sturend**

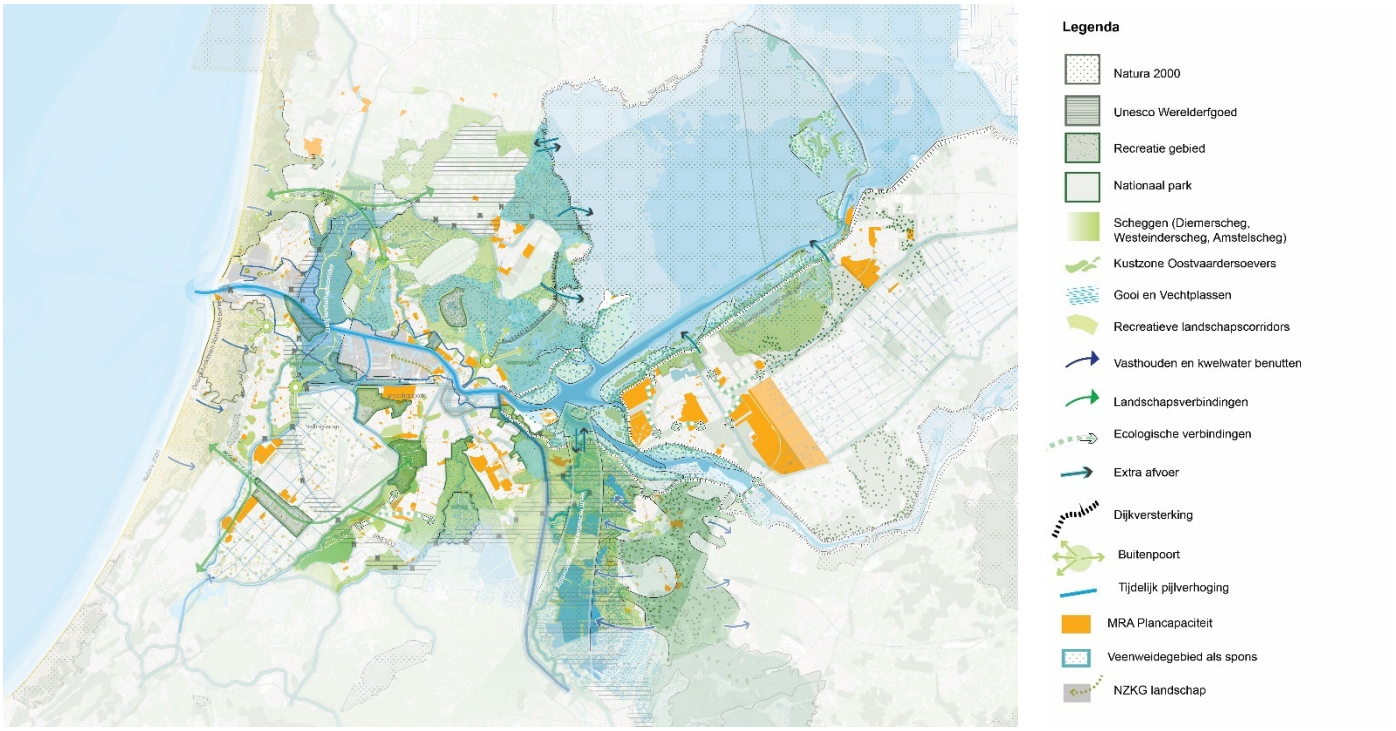
9.3 Partijen in deze Woondeal spannen zich in om het water- en bodemsysteem sturend te laten zijn bij gebiedsontwikkeling en locatiekeuze. Hiertoe worden waterschappen door gemeenten vanaf het begin in het planvormingsproces betrokken. In het Omgevingsplan houden gemeenten rekening met het waterbelang met het oog op behoud van waterkwaliteit en het voorkomen van wateroverlast, droogte en overstromingen om te komen tot een evenwichtige toedeling van functies aan locatie, onder meer woningbouwlocaties. Het ministerie van infrastructuur en waterstaat (IenW) werkt verdere richtinggevende uitspraken en randvoorwaarden uit in het programma 'Water en Bodem Sturend'. In de MRA wordt dit opgepakt via de NOVEX Uitvoeringsagenda en Ruimtelijke arrangementen provincies.

9.4 In de water en bodem brief van 25 november 2022 is aangegeven dat het Ministerie van IenW en BZK gezamenlijk een richtinggevend kader ontwikkelen, in overleg met medeoverheden. Doel van dit kader is om ondersteuning te bieden aan het regionale proces en om een bewuste afweging te maken over waar wordt gebouwd gegeven het water en bodem systeem en de risico's vanuit wateroverlast, overstromingen, bodemdaling en drinkwaterbeschikbaarheid. Hiermee worden water en bodem sturend bij ruimtelijke planvorming. Ook wordt binnenkort de Landelijke maatlat Groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving gepresenteerd.

9.5 Voor bouwplannen op locaties die op dit moment al in een vergevorderd stadium van ontwikkeling zijn en waarvoor geldt dat heroverweging vanuit water en bodem tot onevenredige vertraging zou leiden, wordt het richtinggevend kader niet toegepast. Deze plannen blijven onveranderd.

9.6 Voor alle andere ontwikkellocaties wordt het richtinggevend kader zoveel mogelijk toegepast, waarbij de locatiekeuze wordt geëvalueerd en lokale afwegingen en keuzes worden gemaakt voor inrichting van de locatie en de bouwwijze voor nieuwe bebouwing.

9.7 Knelpunten als gevolg van de uitgangspunten van water en bodem sturend, worden geagendeerd op de regionale woondealtafel en regionale versnellingstafel. Desgewenst kan het aan de orde worden gesteld bij de landelijke versnellingstafel.




Kaart 2. Landschap, water en woningbouw (Verstedelijkingsconcept, geüpdatete plancapaciteit)

## 10. Samenwerking en sturing

Met de Woondeal wordt de basis gelegd voor een langjarige (t/m 2030) samenwerking tussen Rijk, provincie, regio en gemeenten. Dit partnerschap is van groot belang om uitvoering te geven aan versnelling van de complexe woonopgave. We maken daarom – naast de afspraken over de woningbouwopgave –ook afspraken over onderstaande elementen, de governance:

- Monitoring en rapportage om zicht te houden op de voortgang, zowel kwalitatief als kwantitatief.
- De overlegstructuur om de voortgang en eventuele knelpunten te bespreken.
- Het indien nodig oplossen van belemmeringen en nemen van besluiten

### A. Monitoring en bespreking voortgang

10.1 De voortgang ten aanzien van de wederkerige bestuurlijke afspraken wordt gemonitord met de interbestuurlijke landelijke monitor voortgang woningbouw. Het doel van de monitor is enerzijds het voorzien van de (semi)overheden in informatie over plancapaciteit (woningbouwplannen), de voortgang van de woningbouw en opgeleverde (gerealiseerde) woningen. Anderzijds draagt de monitor bij aan inzicht in eventuele knelpunten en in informatie in verband met voor de woningbouw noodzakelijke opgaven ten einde deze te kunnen oplossen. Voor de monitoring is het relevant dat er overeenstemming is over de te gebruiken definities en dat (eenduidige en betrouwbare) data beschikbaar zijn voor relevante indicatoren (onder andere gerealiseerde sociale woningen). Het Ministerie zorgt, in afstemming met provincies en gemeenten, dat hier overeenstemming over is.

10.2 Om gezamenlijk zicht te houden op de voortgang van de uitvoering van de Woondeal MRA vindt er regulier overleg plaats tussen vertegenwoordigers van BZK, de provincies en de regio.

10.3 De frequentie van het regulier Woondealoverleg over de voortgang van de Woondeal MRA wordt in onderling overleg tussen rijk en regio bepaald. Op ambtelijk niveau nemen hieraan BZK, de provincies en andere afgevaardigden vanuit de woondealregio deel. Een overleg tussen de directeur Woningbouw en directeuren en/of opgavemanagers vanuit de MRA vindt minimaal drie keer per jaar plaats.

Er vindt twee keer per jaar een Bestuurlijk Overleg Woondeal (BO Woondeal MRA) plaats tussen de minister voor VRO en een bestuurlijke afvaardiging vanuit de MRA.

10.4 De afspraken worden zo nodig jaarlijks herijkt. Daarbij worden de nieuwste prognose van de woningbouwbehoefte t/m 2030 betrokken. Deze wordt eveneens jaarlijks bijgewerkt. De richtinggevende doelstelling voor de woningbouwproductie per jaar tot en met 2030 wordt bijgewerkt op basis van deze prognose, de gerealiseerde bouwproductie en ontwikkeling van de woningvoorraad. In 2023 wordt de herijking gepland na het beschikbaar komen van de volgende prognose van de woningbouwbehoefte en het provinciaal ruimtelijk arrangement, waarbij in de herijking ook randvoorwaarden zoals water en bodem, stikstof, geluid aan bod kunnen komen.

Daarnaast maken Rijk en provincies in 2023 eenmalig een tussenbalans op ten aanzien van het provinciale aandeel in de nationale opgave zoals afgesproken in de Woningbouwafspraken tussen Rijk en provincies, op basis van de optelsom van alle Woondeals. Waar nodig wordt deze (landelijke) tussenbalans bestuurlijk besproken.

In 2025, en eerder indien nodig, maken Rijk en regio een tussenevaluatie van de voortgang en geboekte resultaten op de wederkerige afspraken over de volle breedte van de Woondeal MRA. Als deze evaluatie hier aanleiding toe geeft, kan actie worden ondernomen en kunnen de afspraken in deze Woondeal worden gewijzigd.

10.5 Vanuit de taskforce nieuwbouw woningcorporaties en tafels als de landelijke versnellingstafel agenderen partijen waar nodig eventuele knelpunten in ambtelijke en directeuren en bestuurlijke overleggen.

10.6 De Woondealtafel is een sectorale tafel en gaat primair over de woningbouw. Tegelijkertijd hangt de bouw van woningen samen met tal van andere (ruimtelijke en) sociaal-maatschappelijke opgaven. Knelpunten met betrekking tot deze andere opgaven die de woningbouw raken, zoals de betaalbaarheid en verduurzaming van de bestaande voorraad, kunnen agenderend worden ingebracht in de Woondeal-overleggen (zie bijlage 5). Rijk en regio wegen gezamenlijk af op welke tafel deze knelpunten en onderwerpen inhoudelijk het best besproken kunnen worden om gezamenlijk tot oplossingen te komen. Waar mogelijk gebeurt dit op een bestaande landelijke of regionale tafel (zoals bijvoorbeeld het overleg met de focusgebieden, als het gaat om leefbaarheid en veiligheid). In gezamenlijkheid wordt bepaald hoe de regionale context en betrokkenheid daarin worden meegenomen. Indien er geen bestaande tafel is, bepalen Rijk en regio gezamenlijk hoe en waar het knelpunt het beste besproken kan worden.

## B. Belemmeringen oplossen en besluiten nemen

10.7 Doel is door monitoring en intensief en kort-cyclisch ambtelijk en bestuurlijk overleg goed zicht te krijgen en te houden op de uitvoering. Hierdoor signaleren we vroegtijdig wanneer de voortgang van de woningbouw en de uitvoering van de bestuurlijke afspraken stokt. Wanneer (gezamenlijk) wordt geconstateerd dat de voortgang stokt, stellen we gezamenlijk vast wat de achterliggende oorzaken daarvan zijn (*fact finding*). Op basis daarvan worden de benodigde en gewenste acties in gang gezet. Hierbij kan ondersteuning worden ingeschakeld van de landelijke versnellingstafel, verstedelijkingstafel, tafels van andere ministeries of via onder andere de taskforce nieuwbouw woningcorporaties of expertteams. Uitgangspunt is dus: “los het op, of schaal het op’’.

10.8 Hierbij kunnen bestuurlijke of in het uiterste geval juridische interventies nodig zijn. Bestuurlijk overleg blijft het uitgangspunt. Juridische interventie vindt plaats door de naastgelegen overheid in aansluiting bij het huis van Thorbecke.

10.9 Voor gebieds- of locatie-specifieke knelpunten wordt via de regionale versnellingstafel aan oplossingen gewerkt. Alle partijen die in de keten zijn betrokken bij woningbouw zoals marktpartijen, corporaties, waterschappen, drinkwaterbedrijven, netbeheerders en zorgkantoren kunnen knelpunten agenderen en bespreken op de regionale versnellingstafel.

Dit kan ook via andere tafels zoals de taskforce nieuwbouw woningcorporaties en de landelijke versnellingstafel of specifieke gebiedstafels (zie bijlage 5). De regionale versnellingstafel wordt twee keer per jaar op MRA-niveau georganiseerd. Daarnaast wordt ook op deelregionaal/ lokaal niveau voortgangsoverleg georganiseerd. De bouwambassadeur van beide provincies bereidt samen met het kernteam versnelling MRA deze gesprekken voor en zoekt aansluiting bij bestaande overleggen.

10.10 De landelijke versnellingstafel is opgericht voor alle bovenregionale problematiek waar een oplossing voor moet worden gevonden. Dit team zorgt ervoor dat de juiste experts en ministeries worden aangesloten om gezamenlijk de problematiek te analyseren en zoeken naar een oplossing. Via de regionale versnellingstafel worden problemen en oplossingen aangedragen voor de landelijke versnellingstafel, waarbij ook (een afvaardiging van) de betreffende woondealregio's wordt betrokken.

## 11. Kritische succesfactoren, randvoorwaarden en ondersteuning

De MRA wil graag een grote bijdrage leveren aan de nationale woningbouwopgave, met de bouw van 171.200 woningen tot en met 2030. Of dit gaat lukken, hangt niet alleen af van gemeenten, woningcorporaties, marktpartijen, de provincies en andere stakeholders af, maar ook van de kaderstellende, faciliterende, stimulerende en financierende rol die het Rijk kan nemen.

Deze hoge productie is alleen haalbaar als tijdig in de kritische succesfactoren/randvoorwaarden – inclusief 'wat de regio vraagt' - wordt voorzien. Deze randvoorwaarden zijn behalve van deze Woondeal ook onderdeel van de provinciale afspraken tussen Rijk en de twee provincies.

Dit vraagt wederkerige afspraken tussen Rijk en regio over onderstaande randvoorwaarden, het wegnemen van knelpunten en financiële ondersteuning van de MRA-opgave. Indien de randvoorwaarden niet of niet tijdig worden ingevuld en er geen alternatieve oplossingen voor het wegnemen van knelpunten worden gevonden, zal dit ertoe leiden dat we de woningbouwdoelstelling tot en met 2030 niet (tijdig) kunnen realiseren.

Indien er binnen het Rijk al acties lopen om de juiste randvoorwaarden te creëren, is dit hieronder toegelicht. De minister voor VRO spant zich maximaal in om samen met de verantwoordelijke collega-ministeries de kritische succesfactoren in relatie tot woningbouw aan te pakken. In het geval het creëren van de juiste randvoorwaarden onder de verantwoordelijkheid van een ander Ministerie valt, geldt dat het ministerie van BZK fungeert als 'toegangspoort' naar het Rijk. We scheppen duidelijkheid, door het maken van afspraken en stellen van kaders. Het doel is om de voortgang op de woningbouw te behouden. Voor onduidelijkheden in beleid, die belemmerend kunnen werken op het besluitvormingsproces en de bouw van woningen, zal het Rijk zich inspannen om deze weg te nemen.

11.1 Het realiseren van de opgave is complex. Kritische succesfactoren[8] zijn bepalend voor het kunnen realiseren van de woningbouwopgave. Hiervoor is zowel inzet vanuit het Rijk nodig als vanuit provincie en gemeenten. Onderstaand wordt aangegeven op welke wijze Rijk en provincies ondersteunen in de realisatie van de regionale woningbouwopgave. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen locatie specifieke- en generieke ondersteuning.

11.2 Het Rijk ondersteunt in het opstellen en uitvoeren van de Woondeal MRA middels procesgeld. Dit bedrag kan onder meer gebruikt worden voor de inhuur van capaciteit om gemeenten en provincies te ondersteunen bij het opstellen en uitvoeren van de Woondeal MRA. Dit procesgeld wordt uitgekeerd via de provincies. De provincies zijn verantwoordelijk voor de verdeling van dit geld over de verschillende Woondealregio's.

11.3 Rijk en medeoverheden zorgen ervoor dat knelpunten om te kunnen voldoen aan randvoorwaarden voor woningbouw zoveel mogelijk worden weggenomen. Dit met oog voor een gezond, veilig en schoon leefmilieu voor nu en in de toekomst. Het gaat om knelpunten op het vlak van klimaatbestendig bouwen, natuur inclusief bouwen, verduurzaming, geluid,

[8] Kritische succesfactoren zijn randvoorwaarden die invloed hebben op realisatie van de woningbouw, dit kan zowel op landelijke schaal als regio-specifiek zijn.

stikstof, een gezond, klimaatbestendig en veilig leefmilieu, luchtkwaliteit, energievoorziening en erfgoed. We scheppen duidelijkheid, door het maken van afspraken en het stellen van kaders. Het streven is om onduidelijkheden in beleid, die belemmerend kunnen werken op het besluitvormingsproces en de bouw van woningen, weg te nemen.

11.4 Daar waar het kan, worden de kritische succesfactoren zoveel mogelijk lokaal of regionaal opgelost en daar waar nodig, worden ze landelijk besproken.
- De meeste van de belemmeringen kunnen gebiedsgericht worden opgelost. Hierbij kan er gebruik worden gemaakt van de landelijke regelingen die er zijn voor bijdragen aan de realisatie van woningbouw. Daar waar nodig kan de regionale versnellingstafel en/of het expertteam woningbouw worden ingezet.
- De landelijke versnellingstafel is opgericht voor alle bovenregionale problematiek waar een oplossing voor moet worden gevonden. Dit team zorgt ervoor dat de juiste experts en ministeries worden aangesloten om gezamenlijk de problematiek te analyseren en te zoeken naar een oplossing.
- Voor een aantal van de kritische succesfactoren is al een governance-structuur ingericht en wordt naar besluitvorming toegewerkt. Daarbij zal worden aangesloten.

11.5 Voor alle opgenomen (afspraken over) kritische succesfactoren geldt dat deze periodiek besproken zullen worden in de woondealoverleggen om de voortgang te monitoren. Het Rijk informeert de regio indien er nieuwe regelingen of subsidiemogelijkheden worden opengesteld. Ook dient het Rijk als vraagbaak bij eventuele onduidelijkheden omtrent de aanvraag van financiële middelen.

## Kritische succesfactoren: randvoorwaarden voor de woningbouwdoelstelling (A t/m G)

### A. Elektriciteitsnetwerken en aansluitingen

Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren is er voldoende capaciteit op het energienetwerk nodig.

Door congestie op het regionale energienetwerk is aansluiten van grootgebruikers in vrijwel de hele MRA lastig. Hierdoor kunnen op woningbouwlocaties geen commerciële en maatschappelijke functies met een grootverbruik aansluiting zoals een supermarkt, school of sporthal worden gerealiseerd. Ook snellaadpleinen voor elektrisch (openbaar) vervoer kunnen niet worden geplaatst. Dit heeft een maatschappelijke impact op de leefbaarheid in nieuwe woonwijken en het is bovendien de vraag of exploitatiebegrotingen rondkomen. Ook kunnen bedrijven van binnenstedelijke locaties niet verhuizen naar bedrijventerreinen, omdat zij daar niet worden aangesloten, waardoor woningbouwlocaties in transformatiegebieden niet vrijkomen.

De regio constateert dat, om de woningbouwopgave (tijdig) te kunnen realiseren, de netcongestie aangepakt moet worden. Dit vergt een versnelde uitbreiding van het energienetwerk en het vergroten van de netcapaciteit.

Het Rijk heeft hiertoe de volgende acties uitgezet:
- In samenspraak met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat wordt door BZK gekeken of- en waar er in het energienetwerk moet worden geïnvesteerd, zodat woningbouw en voorzieningen in wijken geen vertragingen oplopen.
- De P-MIEK-tafels[9] worden benut om knelpunten ten aanzien van het netwerk en het aansluiten aan de orde te stellen. Mocht er een te grote netwerkvraag zijn om op te lossen in de P-MIEK overleggen, dan wordt het geagendeerd bij het landelijke MIEK-overleg.

Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio aan het Rijk specifiek aandacht voor:

[9] P-MIEK staat voor: (Provinciaal) Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat. Via het MIEK werkt de overheid samen met industrie, energieproducenten en netbeheerders om projecten voor de infrastructuur van energie en grondstoffen te versnellen.

- Tijdige realisatie van voldoende netcapaciteit in relatie tot het tempo van woningbouw en bijbehorende voorzieningen
- Voldoende capaciteit bij de rechtelijke macht en bij netbeheerders
- Experimenteerruimte in regelgeving
- Innovatie (smart grids, energieopslag)
- Verdere energiebesparing van de gebouwde omgeving

## B. Stikstof

Rijk en regio constateren dat, om de woningbouwopgave (tijdig) te kunnen realiseren, er voldoende stikstofruimte nodig is.

De uitspraak over de bouwvrijstelling was een tegenslag voor de woningbouwopgave. Het betekent zeker niet dat het land 'op slot gaat'. Grote projecten moesten vaak al deposities berekenen, beoordelen en compenseren. De stikstofdepositie in de gebruiksfase (bovenal door verkeersstromen) is daar immers ook groot. Kleinere projecten zullen veelal doorgang kunnen vinden. Hun stikstofdeposities zijn klein en kortstondig, en daarmee veelal niet vergunningplichtig. Wel moeten initiatiefnemers als gevolg van de uitspraak berekeningen uitvoeren en ecologisch beoordelen om vast te stellen of de activiteit vergunningplichtig is. Dit leidt tot vertraging en toename van kosten, wat wordt versterkt door capaciteitstekorten bij onderzoeksbureaus en overheden.

Het Rijk zet hiertoe de volgende acties uit:

- Het Rijk heeft op 25 november 2022 een stikstofbrief gepubliceerd. Er is een aanpak voor piekbelasters. Hierdoor kan de natuur herstellen en ontstaat op termijn ruimte voor vergunningverlening aan o.a. de woningbouw[10].
- Het Stikstofregistratiesysteem (SSRS) is en blijft een belangrijk instrument om stikstofruimte die vrijkomt centraal te registreren en gericht toe te wijzen aan woningbouwprojecten.
- Ook stimuleert het Rijk schoon en emissieloos bouwmaterieel met €400 mln. (bovenop de €500 mln. die al beschikbaar was).
- Op de korte termijn (beoogde oplevering eerste kwartaal 2023) werkt het Rijk aan de standaardisatie van berekeningen door middel van kengetallen/vuistregels. Dit met als doel om de administratieve lasten voor initiatiefnemers, die als gevolg van de extra onderzoeksplicht ontstaan, zoveel mogelijk te beperken. Een volgende stap is om deze standaardisatie te formaliseren in regelgeving. Het Rijk onderzoekt hoe door het breder beschikbaar maken van kennis en kunde capaciteitsproblemen bij gemeenten, provincies en onderzoeksbureaus kunnen worden aangepakt. Op de langere termijn kan vereenvoudiging van het stelsel van vergunningverlening verhelpen dat kleine woningbouwprojecten vergunningplichtig zijn.
- Stikstofknelpunten en vraagstukken bij de ontwikkeling van locaties kunnen worden geadresseerd aan de regionale en/of landelijke versnellingstafel.

Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio het Rijk om aanvullende maatregelen te treffen:

- Het meenemen van de industrie en daarmee maatwerkafspraken te maken. Dit vraagt een specifieke aanpak voor de industrie, zoals Tata Steel en Schiphol, via de betreffende NOVEX-gebieden.
- Een ADC-toets[11] voor de regionale woningbouwopgave. Rijk en provincies werken de mogelijkheden hiertoe samen uit.

[10] Zie Kamerbrief over voortgang integrale aanpak landelijk gebied en opvolging Porthos-uitspraak RvS | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

[11] De ADC-toets is voor activiteiten met een negatief effect op de natuur, maar waarvoor geen alternatieven (A) zijn, en waarbij sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang (D). Als dit het geval is, kunnen de nodige compenserende maatregelen (C) worden genomen om ervoor te zorgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

- Spoedige duidelijkheid over doorrekening zonder de meetcorrectie (17%) en andere wijze van meten.[12]
- Het vullen van de stikstofbank voor woningbouw, waarbij het Rijk via gerichte bronmaatregelen depositieruimte toevoegt zodat de Rijkstoezegging wordt ingevuld.[13]

## C. Geluid

Rijk en regio constateren dat geluidsproblematiek in de MRA niet los gezien kan worden van het realiseren van (een deel van) de woningbouwopgave.

Rijk en regio werken daarom samen aan het volgende:

- Op locaties waar geluidsproblematiek woningbouw beïnvloedt, kan dit op de regionale versnellingstafel en/of woondealtafel aangekaart worden, zodat gezamenlijk naar een aanpak gezocht kan worden binnen de kaders van de wet- en regelgeving. Zo is de ontwikkeling van Kronenburg belangrijk voor de leefbaarheid en woningbouwopgave. Rijk, provincie en gemeenten gaan zich gezamenlijk inzetten om verbeteringen te realiseren. De gemeente Amstelveen geeft aan dat ze deze locatie nodig heeft om de benodigde aantallen sociale woningbouw te realiseren.
- Voor de regio Schiphol wordt de NOVEX-Schiphol tafel benut om het thema geluid en andere onderwerpen te adresseren.
- TU Delft en AMS Institute doen onderzoek naar de mogelijkheden voor geluidsadaptief bouwen vooral vanwege luchtvaartgeluid. Het Rijk draagt hieraan bij met een subsidie. De uitkomsten hiervan zullen worden gepubliceerd.

Om tijdige realisering van de woningbouw te bevorderen werken Rijk en regio samen aan:

- Op korte termijn: oplossingsrichtingen t.a.v. de geactualiseerde cumulatieregels geluid in de Omgevingswet die bijdragen aan tijdige realisatie van de woningbouwopgave in een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.
- Op langere termijn: een betere aansluiting tussen de Omgevingswet en de Wet luchtvaart.

## D. Betaalbaarheid

Rijk en regio constateren dat, om voldoende sociaal en betaalbaar aanbod te genereren voor de huishoudens die hierop zijn aangewezen, het nodig is dat het aandeel betaalbaar in de nieuwbouwplannen stijgt en daadwerkelijk wordt gerealiseerd en daarbij geborgd wordt dat deze woningen langdurig betaalbaar blijven. Dit vergt het nemen van verantwoordelijkheid en inzet van alle partijen.

Hiertoe zijn in hoofdstuk 1 en 4 (proces)afspraken gemaakt over realisatie van de doelstelling van 2/3 betaalbaar in de nieuwbouw, de groei naar minimaal 30% sociale huur in de voorraad per gemeente en het huisvesten van aandachtsgroepen.

Om dit mogelijk te maken zet het Rijk in op onderstaande maatregelen:

- Het Rijk geeft voorjaar 2023 duidelijkheid hoe de beschikbare middelen vanuit de Woningbouwimpuls zo effectief mogelijk kunnen worden ingezet, inclusief ruimere mogelijkheden voor kleine gemeenten, zodat de woningbouw tijdens de economische tegenwind door kan gaan. Het Rijk, provincies en regio blijven in gesprek over de werkwijze

[12] De “meetcorrectie” heeft betrekking op de bron van stikstof die voorheen werd aangeduid als 'ammoniak uit zee’. Omdat het bij de gevonden ammoniak in kustgebieden onduidelijk is waar het vandaan komt, is er een verschil tussen model en meting. Dit wordt nu aangeduid als ‘meetcorrectie’, RIVM doet onderzoek naar de bron.

[13] Zie:
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/11/13/maatregelenpakket-voor-de-stikstofproblematiek-in-de-woningbouw--en-infrastructuursector-en-voor-de-pfas-problematiek

https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/04/01/hoofdlijnen-van-de-gecombineerde-aanpak-van-natuur-water-en-klimaat-in-het-landelijk-gebied-en-van-het-bredere-stikstofbeleid

van de WBI en eventuele aanpassingen hierin. Het Rijk biedt ondersteuning aan gemeenten in de voorbereiding van WBI-aanvragen door middel van de inzet van Impulskamers.
- Het Rijk heeft het voornemen om via de Wet versterking regie Volkshuisvesting het instrumentarium te versterken om in ruimtelijke plannen regels te kunnen stellen over de bouw van sociale huurwoningen. Daarnaast is in het wetsvoorstel de definitie van sociale huur aangescherpt, met als uitgangspunt dat deze langjarig betaalbaar blijft en de huisvesting van onder meer aandachtsgroepen waarborgt.
- Het Rijk werkt aan regulering van de middenhuur (Kamerbrief d.d. 9 december 2022). Gezamenlijk streven van Rijk en regio is om voldoende betaalbaar aanbod te realiseren en langdurig betaalbaar te houden. Gemeenten behouden de mogelijkheid om bij nieuwbouw via privaatrechtelijke afspraken (anterieure overeenkomsten, gronduitgifte of erfpachtuitgifte) aanvullende eisen te stellen.
- Rijk en Regio gaan monitoren of de voorgestelde regulering in de MRA voldoende bijdraagt aan de betaalbaarheidsdoelstellingen van 2/3 betaalbare nieuwbouw en toegroeien naar minimaal 30% sociale huur in de voorraad.
- Het Rijk voorziet in een Nationaal Fonds Betaalbare Koopwoningen gericht op het financieel helpen van starters bij het kopen van een woningen.
- Het Rijk onderzoekt of aanpassing van de huidige instrumenten (financieel en juridisch) gewenst is ten einde de effectiviteit van grondbeleid te vergroten. Daarbij is een van de aandachtspunten hoe het grondbeleid kan bijdragen aan versnelling van de woningbouw en het terugdringen van publieke tekorten bij gebiedsontwikkeling. Partijen zetten zich in om het bestaande instrumentarium ter voorkoming van vertraging van woningbouwplannen optimaal in te zetten. Een overzicht van de instrumenten is te vinden in de Handreiking Vertraging Voorkomen met Grondbeleid14.
- Het Rijk zal met haar grondposities en/of vastgoedbezit bijdragen aan het realiseren van de woningbouwopgave inclusief een reële bijdrage aan de betaalbaarheidsdoelstellingen.

Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio het Rijk daarnaast:

- De regio acht het noodzakelijk, om de afspraken voor betaalbare woningbouw te kunnen realiseren, dat er een nieuwe vorm van langjarige financiering komt (bijvoorbeeld door objectgebonden financiering, zoals de voormalige BLS subsidies). Uitgangspunten daarbij zouden moeten zijn: substantieel lagere administratieve last voor zowel Rijk als gemeenten, zekerheid aan de voorkant over de verwachte bijdrage, en gelijk profijt voor alle betaalbare bouwprojecten ongeacht omvang. Zo draagt dit direct bij aan versnelling van de bouw van de broodnodige betaalbare woningen in álle gemeenten, groot en klein. Daarmee is het direct ook voor iedere gemeente een stimulans om hun bijdrage te kunnen leveren aan de sociale woningbouwopgave en het huisvesten van aandachtsgroepen.
- De regio vraagt in dit kader ook aandacht voor de mogelijkheid van een financiële stimulans om bestaande afspraken en grondexploitaties van projecten waar al overeenkomsten zijn gesloten, en die op korte termijn tot uitvoering kunnen komen, open te breken om het aandeel betaalbare woningen te verhogen. Voorwaarde zou daarbij moeten zijn dat dit binnen de bestaande ruimtelijke afspraken en participatie mogelijk is, zodat er geen vertraging ontstaat, dat de betrokken partijen (marktpartijen, corporaties en overheden) deze aanvraag gezamenlijk doen en dat zij zelf ook een financiële bijdrage aan de programma-omzetting leveren.
- De regio vraagt het Rijk om over bovenstaande maatregelen gezamenlijk gedachten te ontwikkelen en dit mee te nemen bij de eventuele aanpassing van bestaande of nieuwe vormen van financiering.
- Rijk en regio willen ervoor zorgen dat betaalbare woningen in de nieuwbouw van voldoende kwaliteit en oppervlakte zijn, met het oog op een divers aanbod (voor onder meer gezinnen die een grotere woning nodig hebben) en doorstroming. De regio vraagt het Rijk gezamenlijk te verkennen welke aanvullingen mogelijk zijn op het instrumentarium om hier eisen aan te kunnen stellen.

14 https://www.volkshuisvestingnederland.nl/documenten/publicaties/2022/04/01/handreiking_vertraging_voorkomen_met_grondbeleid)

- De regio vraagt het Rijk om aandacht te hebben voor het beter in positie brengen van woningcorporaties bij nieuwbouw en dit goed te verankeren in de Wet Versterking Regie Volkshuisvesting. Bijvoorbeeld door het aandeel sociale woningbouw te relateren aan toegelaten instellingen of partijen die ook aandachtsgroepen huisvesten. Dit speelt met name op de beoogde bouwlocaties waar gemeenten geen grondeigenaar zijn.
- De regio vraagt aandacht voor de gestegen vennootschapsbelasting, stijgende kosten voor lonen, onderhoud, nieuwbouw en verduurzaming en stijgende rente en de gevolgen daarvan voor de financiële positie van corporaties. Realisatie van de in deze Woondeal benoemde aantallen sociale huur- en middenhuurwoningen door corporaties in de MRA zijn alleen haalbaar, als de financiële positie van corporaties niet verder onder druk komt te staan. In de Nationale Prestatieafspraken hebben Rijk, Aedes, VNG en de Woonbond ook (proces)afspraken gemaakt over monitoring van o.a. de fiscale lastendruk voor corporaties en de betaalbaarheidssituatie voor huurders in relatie tot de financiële haalbaarheid van de maatschappelijke opgaven. Vanwege de sterk veranderende macro-economische omstandigheden wordt de geplande update over de financiële haalbaarheid een jaar naar voren gehaald en reeds in 2023 uitgevoerd. Daarin worden ook de fiscale aspecten meegenomen.
- De regio constateert dat de voorgestelde regulering van huurwoningen zorgt voor meer middenhuur, maar in de MRA als ongewenst effect heeft dat er minder huur tot de liberalisatiegrens (€808 prijspeil 2023) komt. Gezien de hoge marktdruk in de MRA is de grens van 187 punten (€1.000 prijspeil 2022, naar verwachting €1.100 bij invoering) mogelijk niet hoog genoeg om voldoende betaalbaar aanbod in het middensegment te borgen, en is een hogere puntengrens voor onze regio meer passend. De regio en BZK gaan hierover in gesprek.
- Gelet op het Fonds betaalbare koop wijst de regio erop dat het realiseren van voldoende betaalbare koopwoningen die, ondanks de hoge marktdruk in de MRA, langdurig behouden blijven voor het betaalbare segment, lastig is. Een koopregeling kan hierbij helpen, maar voorkomen moet worden dat dergelijke regelingen leiden tot prijsopdrijvende effecten.

## E. Mobiliteit

Rijk en regio constateren dat de grote voorziene groei aan woningen en werkgelegenheid investeringen vergt in mobiliteit en het remmen van mobiliteitsgroei. Daarbij ligt de nadruk op mobiliteitstransitie. Die wordt gerealiseerd door een mix van investeringen in onder meer fiets en OV, beleidskeuzes gericht op beïnvloeding van gedrag, verstedelijking in de nabijheid van knooppunten en spreiding van werkgelegenheid. Rijk en regio werken in dit verband samen via onder andere Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, de Verstedelijkingsstrategie MRA, de aanpak Bereikbare Steden, Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040. Het toevoegen van 171.200 woningen t/m 2030 in de MRA - met een accent op grootschalige woningbouw rondom OV-Knooppunten- vergt een schaalsprong in het mobiliteitssysteem. Via de afspraken uit het BO MIRT worden door het Rijk, met cofinanciering van de regio, grote investeringen in de mobiliteitsopgave van de MRA gedaan. Bij het BO MIRT 2022 is daar een significante stap in gemaakt. Gezamenlijke invulling van de mobiliteitsopgave blijft echter nodig.

Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio het rijk het volgende:

- Voor de grotere mobiliteitsinvesteringen die nog niet gedekt zijn samen met de regio te zoeken naar een financiële oplossing.
- Voortzetting van de WBI of een daarmee vergelijkbare vereenvoudigde regeling. Hoewel die regeling niet primair bedoeld is voor mobiliteitsinvesteringen worden veel kleinere mobiliteitsprojecten via die regeling financieel haalbaar gemaakt.
- Gezien de grote nadruk op het bouwen rondom OV-knooppunten, voortkomend uit de mobiliteitstransitie en bovengenoemde kaders van Rijk en regio samen, roept de regio op om samen met het rijk te voorkomen dat afschaling van trein-dienstregeling nadelige (bereikbaarheids-) effecten heeft op de beoogde woningbouwlocaties.
- Samen te zoeken naar duurzame mobiliteitsoplossingen.

## F. Focus op de uitvoering

Rijk en regio constateren dat, om de hoge woningbouwdoelstellingen te kunnen halen, het belangrijk is om zo snel mogelijk over te gaan van denken naar doen -en daartoe te zorgen voor voldoende personele capaciteit bij alle betrokken partijen. Samenwerking, afstemming en vertrouwen tussen partijen onderling zijn noodzakelijk om tot voldoende versnelling van de woningbouw te komen. Dit vraagt inzet van alle betrokken partijen vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheden, en een sterkere regie vanuit de overheid. Door alle fasen en in alle onderzoeken wordt herkend dat de beschikbare personele capaciteit een belangrijke reden voor vertraging is in de woningbouwproductie. Het gaat daarbij niet alleen om een kwantitatief probleem (aantal mensen), maar ook om gebrek aan kennis en (proces)kunde.

Rijk en regio nemen hiertoe de volgende acties:

- Het Rijk brengt samen met medeoverheden, woningcorporaties en marktpartijen mogelijkheden in beeld om de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk in te zetten, ondersteund door een gezamenlijk uit te voeren onderzoek.
- Knelpunten als gevolg van gebrek aan capaciteit en expertise bij medeoverheden en Raad van State worden geagendeerd op de (deel-)regionale versnellingstafels. Desgewenst kan via de regionale versnellingstafel de landelijke versnellingstafel worden ingezet.

Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio aandacht voor:

- Het verkorten van de doorlooptijd van planologische procedures, onder andere door een betere balans tussen de belangen van de woningzoekenden en die van de omwonenden.
- Juridisch instrumentarium voor overheden om te sturen op (onder andere) een aandeel betaalbare woningbouw, via de wet Versterking regie op de Volkshuisvesting.

**G. Verduurzaming en kwaliteitsverbetering bestaande voorraad**

- De regio vraagt het Rijk aandacht te hebben voor de samenhang van de nieuwbouwopgave met de opgaven in de verbetering en verduurzaming van de bestaande woningen en wijken, om te voorkomen dat de ongelijkheid tussen bevolkingsgroepen verder toeneemt door toenemend verschil in kwaliteit en duurzaamheid van woning en woonomgeving. Aandacht voor verbetering van bestaande wijken kan het draagvlak voor nieuwbouw onder de huidige bewoners vergroten en bezwaar beperken.
- De huidige energiecrisis vraagt daarbij ook nog veel extra investeringen en inzet op met name energiebesparing in de bestaande en met name oudere woonwijken. Voldoende personele capaciteit is ook hier een cruciale factor (zie 11.6.6).
- De regio vraagt daarom aandacht voor het feit dat capaciteit en geld van overheden, corporaties en beleggers verdeeld moeten worden over bestaand woongebied en nieuwbouw.
- De regio vraagt ook aandacht voor de specifieke kenmerken van de woningvoorraad in onze regio (bijvoorbeeld veel VvE's en monumenten) in relatie tot de Rijksmaatregelen en subsidieregelingen die door het Rijk worden ingezet vanuit het programma Verduurzaming gebouwde omgeving.

## Kritische succesfactoren: ondersteuning locaties

11.6 Voor de locaties opgenomen in de tabel en op de kaart (PM) in bijlage 2 in deze Woondeal zijn de belangrijkste kritische succesfactoren en hun effecten geïdentificeerd. Een overzicht hiervan is weergegeven in de tabel met grootschalige bouwlocaties, in bijlage 2.

11.7 De in tabel met grootschalige bouwlocaties (bijlage 2) benoemde kritische succesfactoren zullen periodiek besproken worden in de reguliere woondeal-overleggen. Dit geldt ook indien nieuwe belemmeringen voor de woningbouw zich opwerpen.

11.8 In de tabel van bijlage 2 is opgenomen welke locaties onder de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie vallen. Voor deze gebiedsontwikkelingen geldt dat – naast uitdagingen rond het realiseren van bijvoorbeeld voldoende betaalbaar aanbod of de uitplaatsing van bedrijven – er omvangrijke ingrepen in de omliggende mobiliteitssystemen nodig zijn om de beoogde volumes te realiseren. Hiervoor maken betrokken overheden, woningcorporaties, marktpartijen en andere stakeholders. Langdurige samenwerkingsafspraken, gebaseerd op *best practices* vanuit de publiek/private gebiedsontwikkelingspraktijk.

11.9 In de tabel van bijlage 2 is tevens, in de laatste kolom, opgenomen welke projecten vanuit het Rijk subsidie hebben ontvangen vanuit de Woningbouwimpuls, BO MIRT, BO Leefomgeving of grootschalige (NOVEX-) woningbouwlocaties. Deze tabel wordt na iedere tranche/nieuwe subsidieronde aangevuld en projecten die subsidie krijgen worden hieraan toegevoegd. In bijlage 4 **(PM**) is een overzicht opgenomen van de toegekende bedragen.

11.10 In de hele keten is een gebrek aan capaciteit. Om die reden hebben de provincies voor de MRA een flexibele schil ingericht. Gemeenten kunnen met cofinanciering van het Rijk en de provincies extra capaciteit en expertise inhuren. De gemeenten worden begeleid door Kernteam Versnelling, de bouwambassade en – in Noord-Holland – vanuit het Masterplan Wonen inzet van gebiedsontwikkelaars. De provincies Flevoland en Noord-Holland stellen hiervoor in de periode 2022-2024 cofinanciering beschikbaar vanuit de flexpoolmiddelen voor de regio.

11.11 Het Kernteam Versnelling Woningbouw en de bouwambassade voeren regelmatig overleg en stemmen af met de verschillende taskforces die door het Rijk kunnen worden ingezet, zoals de Taskforce Sociale Woningbouw, de Taskforce WBI en het Expertteam Woningbouw (RVO). De samenwerking is gericht op een efficiënte inzet van externe capaciteit om gesignaleerde knelpunten te helpen oplossen.

11.12 Naast de locatie specifieke ondersteuning, ondersteunen Rijk en provincie ook via generieke (financiële) regelingen. Een overzicht van deze regelingen is opgenomen in bijlage 3. Rijk en provincie informeren gemeenten wanneer er nieuwe regelingen opengesteld worden en dienen als eerste vraagbaak bij eventuele onduidelijkheden.

## Handtekeningen

Provincies

- Noord-Holland
- Flevoland

Gemeenten

- Aalsmeer
- Almere
- Amstelveen
- Amsterdam
- Beverwijk
- Blaricum
- Bloemendaal
- Diemen
- Edam-Volendam
- Gooise Meren
- Haarlem
- Haarlemmermeer
- Heemskerk
- Heemstede
- Hilversum
- Huizen
- Landsmeer
- Laren
- Lelystad
- Oostzaan
- Ouder-Amstel
- Purmerend
- Uithoorn
- Velsen
- Waterland
- Wijdemeren
- Wormerland
- Zaanstad
- Zandvoort

De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

# Bijlage 1. Woningbouwafspraken per gemeente

**Uitwerking afspraak 1.2 en 4.4.**

Elke gemeente neemt een fair share van de regionale opgave, verbindt zich aan de opgave om te zorgen voor voldoende betaalbare woningen en streeft er daarom naar om via een reëel tijdpad toe te groeien naar twee derde betaalbaar segment in de programmering, rekening houdend met het huidige aandeel betaalbaar en middensegment in de bestaande voorraad. De bestaande voorraad is van invloed op de verdeling binnen het betaalbare segment (sociaal en/of middensegment) in het nieuwbouwprogramma.

Hieronder is een overzicht opgenomen welk aandeel elke gemeente en/of regio neemt in het totaal van de MRA-bouwopgave. De doelstelling om twee derde van de programmering in het betaalbare segment (sociale huur, middenhuur en betaalbare koop) te realiseren is in dit overzicht vooralsnog alleen indicatief bepaald (ook voor Amsterdam en Haarlem, waar vanuit het lokale beleid wordt ingezet op de hogere doelstelling van 40% sociaal en 40% middensegment). De precieze inzet per gemeente vraagt daarom nadere uitwerking in 2023, met daarbij de volgende aandachtspunten:

- In de uitwerking wordt rekening gehouden met de omvang van de voorraad in het sociale huur- en middensegment. In het overzicht is opgenomen welke gemeenten nog geen 'fair share' aan sociale huur in de voorraad hebben. De afspraak is dat deze gemeenten in de nadere uitwerking van hun programmering in 2023 betekenisvolle stappen zetten om op een aanvaardbare termijn naar een fair share in de voorraad toe te groeien. Indien het toegroeien naar 30% in de voorraad evident niet logisch of haalbaar is, kan hierop via het bestuurlijk woondealoverleg tussen Rijk en regio een uitzondering worden gemaakt.
- Bij de nadere uitwerking van de programmering wordt ook rekening gehouden met de woonzorgvisies die in 2023 worden opgesteld en met de lokale mogelijkheden voor huisvesting van aandachtsgroepen.
- De mogelijkheden om in de programmering daadwerkelijk aan de richtinggevende betaalbaarheidsdoelstelling in het betaalbare segment te voldoen, worden beïnvloed door bestaande afspraken voor projecten, in anterieure overeenkomsten of anderszins. Om vertraging in de realisatie te voorkomen is daarbij het uitgangpunt dat deze contracten niet hoeven te worden opengebroken, waardoor er mogelijk pas op een later moment aan de doelstelling in de programmering kan worden voldaan.
- Om duidelijk te maken welke bijdrage de corporaties kunnen leveren om het programma bij te stellen naar tot twee derde betaalbaarheid, is per gemeente in beeld gebracht hoeveel woningen corporaties kunnen en willen bouwen. Dit betreft zowel bestaande plannen als ambitie. Duidelijk is dat de bestaande plannen nog onvoldoende zijn om de MRA-doelstelling te behalen en voldoende woningen in het betaalbare segment te kunnen realiseren. Gemeenten werken daarom samen met corporaties aan de hand van de opgave per gemeente en de ambities van de corporaties uit in welke projecten (waarin het programma nog niet is vastgelegd in overeenkomsten) een aanvullend aandeel in het betaalbare segment wordt gerealiseerd. Waarbij inzet is om aan de gezamenlijke MRA-doelstelling te voldoen, toe te groeien naar twee derde betaalbaar in de productie en – op een reële termijn - een fair share in de voorraad.
- De genoemde 'ambitie' aantallen van de corporaties kunnen in overleg tussen gemeenten en corporaties binnen deelregio's anders worden ingezet, rekening houdend met de locatie- en bouwmogelijkheden en (fair share in) de bestaande voorraad.
- De corporaties kunnen en willen ook een bijdrage leveren aan ontwikkeling van huurwoningen in het middensegment, maar hebben hiervoor – net als voor het totaal van de plannen en ambities in het sociale huursegment- nog onvoldoende locaties. Hier worden nadere afspraken over gemaakt in de lokale prestatieafspraken tussen gemeenten, corporaties en huurders.

| | voorraad | Woningbouwopgave 2022-2030 | | | | | | | Corporatieplannen 2023-2030* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente | % corporatiehuur datawonen.nl dVI | biedingen provincies/reality check | | | | | | | plannen corporaties vanaf 2023 (2022 niet meegenomen) | | | | | |
| | sociale huur corpo's 2020 | sociale huur; *Richting-gevende opgave* (obv 30% v.h. totaal) | plancapa-citeit sociaal (let op: t/m 2029, nog zonder 2030) | midden-segment *richting-gevende opgave* ( obv 36% v.h. totaal) | plancapa-citeit midden-segment (let op: t/m 2029, nog zonder 2030) | **totale bouwopgave (reality check /provinciaal bod)** | **totaal beschikbare plancapiteit (let op: t/m 2029, nog zonder 2030)** | **Beschikbare plancapiteit tov opgave (let op: t/m 2029: nog zonder 2030)** | Nieuwbouw sociale huur in projecten | Nieuwbouw sociale huur ambitie | **nieuwbouw sociaal totaal** | Nieuwbouw midden-segment in projecten | Nieuwbouw midden-segment ambitie | **nieuwbouw midden-segment totaal** |
| **Almere/Lelystad** | | 9.420 | 9.196 | 11.304 | 4.492 | **31.400** | 40.818 | 130% | **3411** | ***8305*** | **11716** | **159** | ***519*** | **678** |
| Almere | 24% | 6.360 | 7.853 | 7.632 | 4.095 | 21.200 | 34.830 | 164% | 3088 | *6420* | **9508** | 129 | *309* | **438** |
| Lelystad | 28% | 3.060 | 1.343 | 3.672 | 397 | 10.200 | 9.845 | 97% | 323 | *1885* | **2208** | 30 | *210* | **240** |
| **AM regio** | | 9.165 | 11.091 | 10.998 | 6.444 | **30.550** | 40.359 | 132% | **2261** | ***6793*** | **9054** | **183** | ***461*** | **644** |
| Aalsmeer | 18% | 600 | 653 | 720 | 553 | 2.000 | 3.062 | 153% | 265 | *51* | **316** | 0 | *0* | **0** |
| Amstelveen | 24% | 1800 | 2624 | 2160 | 871 | 6.000 | 9.128 | 152% | 234 | *1850* | **2084** | 67 | *0* | **67** |
| Diemen | 21% | 1020 | 1094 | 1224 | 645 | 3.400 | 3.387 | 100% | 250 | *100* | **350** | 0 | *0* | **0** |
| Haarlemmermeer | 19% | 4020 | 4982 | 4824 | 3659 | 13.400 | 18.135 | 135% | 1001 | *3714* | **4715** | 0 | *313* | **313** |
| Ouder-Amstel | 26% | 1350 | 1588 | 1620 | 497 | 4.500 | 5.031 | 112% | 467 | *999* | **1466** | 49 | *148* | **197** |
| Uithoorn | 27% | 375 | 150 | 450 | 219 | 1.250 | 1.616 | 129% | 44 | *79* | **123** | 67 | *0* | **67** |
| **Amsterdam** | 35% | 20.250 | 27.778 | 24.300 | 23.069 | **67.500** | 86.938 | 129% | 15750 | *11418* | **27168** | 2501 | *1434* | **3935** |
| Weesp | 30% | | | | 23069 | | | | | | | | | |
| **G&V** | | 2.070 | 1.480 | 2.484 | 1.416 | **6.900** | 8.265 | 120% | **1142** | ***4275*** | **5417** | **45** | ***278*** | **323** |
| Blaricum | 19% | 105 | 3 | 126 | 1 | 350 | 367 | 105% | 13 | *60* | **73** | 0 | *0* | **0** |
| Gooise Meren | 19% | 750 | 435 | 900 | 134 | 2.500 | 2.639 | 106% | 311 | *1561* | **1872** | 27 | *23* | **50** |
| Hilversum | 25% | 960 | 587 | 1152 | 756 | 3.200 | 2.756 | 86% | 403 | *2325* | **2728** | 0 | *230* | **230** |
| Huizen | 30% | 90 | 159 | 108 | 23 | 300 | 651 | 217% | 315 | *178* | **493** | 18 | *0* | **18** |
| Laren | 15% | 18 | 27 | 22 | 0 | 60 | 170 | 283% | 15 | *67* | **82** | 0 | *0* | **0** |
| Wijdemeren | 19% | 150 | 269 | 180 | 502 | 500 | 1.152 | 230% | 85 | *84* | **169** | 0 | *25* | **25** |
| **ZaWa** | | 4.950 | 8.696 | 5.940 | 4.459 | **16.500** | 28.403 | 172% | **5027** | ***5958*** | **10985** | **303** | ***944*** | **1247** |
| Edam-Volendam | 17% | 180 | 249 | 216 | 280 | 600 | 910 | 152% | 157 | *666* | **823** | 80 | *20* | **100** |
| Landsmeer | 22% | 45 | 0 | 54 | 39 | 150 | 305 | 203% | 0 | *0* | **0** | 0 | *0* | **0** |
| Oostzaan | 26% | 45 | 50 | 54 | 65 | 150 | 330 | 220% | 0 | *50* | **50** | 34 | *0* | **34** |
| Purmerend | 30% | 1440 | 2.302 | 1728 | 864 | 4.800 | 6.580 | 137% | 1372 | *2459* | **3831** | 0 | *191* | **191** |
| | | 0 | 44 | 0 | 203 | 0 | | | | | **0** | | | **0** |
| Waterland | 24% | 150 | 182 | 180 | 513 | 500 | 1.100 | 220% | 52 | *201* | **253** | 4 | *0* | **4** |
| Wormerland | 28% | 150 | 525 | 180 | 91 | 500 | 1.421 | 284% | 352 | *214* | **566** | 28 | *0* | **28** |
| Zaanstad | 33% | 2940 | 4.455 | 3528 | 2.404 | 9.800 | 17.344 | 177% | 3094 | *2368* | **5462** | 157 | *733* | **890** |
| **ZK/IJ** | | 5.505 | 9.614 | 6.606 | 4.456 | **18.350** | 26.798 | 146% | **2793** | ***4853*** | **7646** | **91** | ***107*** | **198** |
| Beverwijk | 33% | 840 | 1325 | 1008 | 563 | 2.800 | 3.635 | 130% | 238 | *160* | **398** | 0 | *0* | **0** |
| Bloemendaal | 16% | 150 | 162 | 180 | 41 | 500 | 660 | 132% | 11 | *137* | **148** | 0 | *0* | **0** |
| Haarlem | 27% | 3120 | 5350 | 3744 | 3500 | 10.400 | 16.097 | 155% | 1811 | *2471* | **4282** | 51 | *107* | **158** |
| Heemskerk | 29% | 285 | 612 | 342 | 229 | 950 | 1.176 | 124% | 519 | *125* | **644** | 0 | *0* | **0** |
| Heemstede | 18% | 30 | 0 | 36 | 0 | 100 | 93 | 93% | 0 | *71* | **71** | 0 | *0* | **0** |
| Velsen | 32% | 900 | 2009 | 1200 | 0 | 3.000 | 4.348 | 145% | 104 | *1856* | **1960** | 0 | *0* | **0** |
| Zandvoort | 24% | 180 | 157 | 216 | 122 | 600 | 789 | 132% | 110 | *33* | **143** | 40 | *0* | **40** |

**Aandachtspunten bij bovenstaande tabel:**

- De plancapaciteit per jaar is nu nog tot en met 2029 in beeld, waardoor het jaar 2030 niet is meegenomen en de plancapaciteit schijnbaar lager is dan deze in werkelijkheid is. Dit wordt in 2023 aangepast in de monitor plancapaciteit, waarna ook de plancapaciteit van 2030 wordt toegevoegd.
- In de cijfers van de woningcorporaties is het jaar 2022 niet meegenomen.
- Het bruto totaal van Noord-Holland telt nog niet op tot het aantal van 143.600 woningen uit de provinciale woningbouwafspraken, maar ten opzichte van de reality check is het bruto aantal wel opgehoogd van ruim 135.000 naar bijna 140.000. Bovendien worden er op basis van de uitwerking in de Woondeal netto wel meer woningen toegevoegd dan voorzien, namelijk 130.000 in plaats van iets minder dan 125.000. Er is bruto aanzienlijk meer plancapaciteit beschikbaar, in de verdere regionale uitwerking (in 2023) wordt nog bekeken of en zo ja, waar, de bruto doelstellingen kunnen worden aangevuld tot 143.600 waarmee in het bod van de provincie rekening is gehouden.
- In de regio Gooi & Vechtstreek is geen 130% plancapaciteit ten opzichte van de programmering. Doordat er in deze (MRA deel-)regio minder mogelijkheden zijn om te bouwen, zijn er minder 'reservelocaties'. Vanwege de hoge marktvraag, is de slaagkans wel groot en wordt de beoogde jaarproductie wel steeds gehaald. De opgenomen productiecijfers zijn in lijn met de (MRA deel-)regionale afspraken over de lijst van projecten met meer dan 50 woningen, waarover in het Woonakkoord van de Gooi & Vechtstreek afspraken over zijn gemaakt.
- De opgenomen aantallen zijn afhankelijk van de mate waarin voldaan wordt aan de randvoorwaarden van het bod. Zolang deze randvoorwaarden (nog) niet – of niet geheel - zijn ingevuld, zal de productie per gemeente en/of regio lager uitvallen.

**Mogelijke aanvulling aandeel sociaal per gemeente: particulier beheerde sociale voorraad**

| Sociale huur particulieren op basis van WiMRA | | | |
|---|---|---|---|
| **Almere/Lelystad** | | **ZaWa** | |
| Almere | 2% | Edam-Volendam | 2% |
| Lelystad | 4% | Landsmeer | |
| **AM regio** | | Oostzaan | 2% |
| Aalsmeer | 6% | Purmerend | 2% |
| Amstelveen | 4% | Waterland | 2% |
| Diemen | 9% | Wormerland | 2% |
| Haarlemmermeer | 4% | Zaanstad | 3% |
| Ouder-Amstel | 6% | | |
| Uithoorn | 1% | | |
| **Amsterdam** | 11% | | |
| Weesp | 3% | **ZK/IJ** | |
| **G&V** | | Beverwijk | 5% |
| Blaricum | 0% | Bloemendaal | 2% |
| Gooise Meren | 4% | Haarlem | 6% |
| Hilversum | 5% | Heemskerk | 4% |
| Huizen | 3% | Heemstede | 3% |
| Laren | 3% | Velsen | 4% |
| Wijdemeren | 6% | Zandvoort | 6% |

In de bovenstaande tabel is bij de sociale voorraad alleen de door woningcorporaties beheerde voorraad meegeteld. Onder voorwaarden kan in aanvulling hierop ook de particuliere sociale huurvoorraad (deels) worden meegeteld. Dit is afhankelijk van de afspraak dat een woning aantoonbaar minstens 25 jaar –ook bij mutatie- met een huur onder de liberalisatiegrens wordt verhuurd. Daarnaast moeten de betreffende woningen onder de huisvestingsverordening moeten vallen om te verzekeren dat sociale huur bij de doelgroep terecht komt. Voordat sociale huur van particuliere verhuurders kan worden meegeteld voor het 'fair share' in de voorraad, dient dit te worden aangetoond.

In de tabel hiernaast is, op basis van het WiMRA, opgenomen om welk aandeel het hierbij in potentie gaat, afhankelijk van bovengenoemde voorwaarden.

## Bijlage 2: MRA Grotere gebiedsontwikkelingen

In onderstaande lijst zijn de volgende grotere gebiedsontwikkelingen opgenomen:

- Grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties (zoals vastgesteld tijdens het BO Leefomgeving voorjaar 2022/BO MIRT najaar 2022: MRA West, MRA Oost, Havenstad)
- Regionaal significante locaties, die cruciaal zijn om de regionale opgave tot en met 2030 te kunnen realiseren. Voor de MRA wordt hierbij uitgegaan van gebiedsontwikkelingen vanaf 2.000 woningen.
- Woningbouwprojecten die een financiële bijdrage hebben ontvangen van Rijk (bijvoorbeeld Woningbouwimpuls).

De lijst is niet statisch maar wordt jaarlijks voor het BO Woondeal geagendeerd en zo nodig geüpdatet.

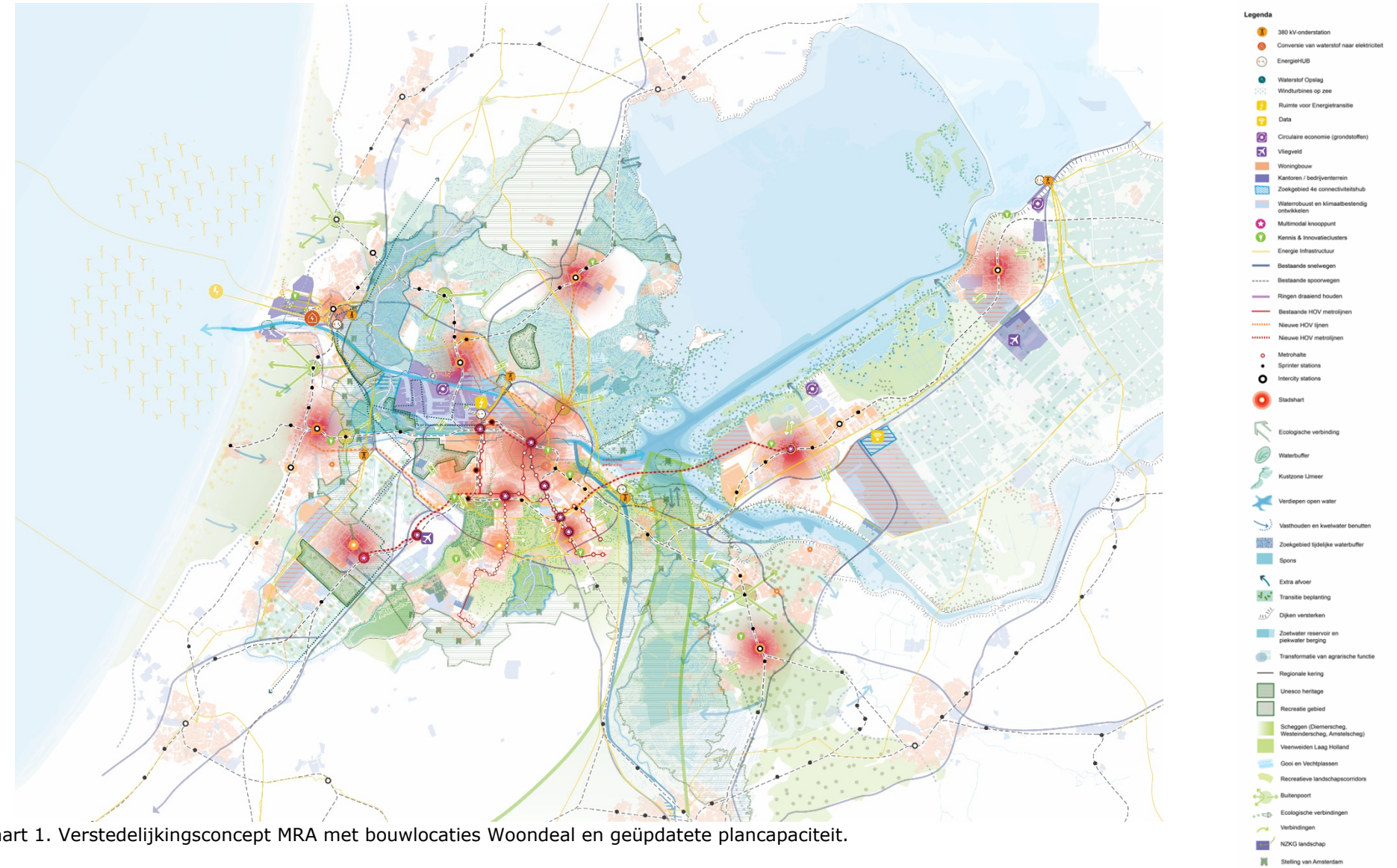
Aangezien er in de MRA ruim 2.000 projecten zijn die bijdragen aan het behalen van de productie, kunnen niet alle locaties in onderstaand overzicht worden opgenomen. Terwijl ook de kleinere projecten belangrijk zijn om de woningbouwopgave te kunnen realiseren. De voortgang van alle projecten samen worden gevolgd via de monitor plancapaciteit, Primavera en projectenlijst. Bij het bespreken van de voortgang en jaarproductie, kunnen ook specifieke knelpunten bij kleinere projecten aan de orde worden gesteld en wordt informatie hierover voor de kleinere projecten aan de hand van deze bestaande monitoring in beeld gebracht.

| | **Projectkenmerken** | | | **Kritische succesfactoren c.q. randvoorwaarden voor tijdige realisatie** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Gemeente** | **Locatie** | **Plan-capa-citeit t/m 2030** | **Mobiliteit** | **Stikstof** | **Geluid** | **Energie-congestie** | **Programmering (2/3e aandeel betaalbaar nog niet geregeld en/of andere afspraken gemaakt)** | **Kennis en capa-citeit** | **Toekomst-bestendig (klimaat, duurzaam-heid, circulair)** | **Ruimte-lijke regel-geving** | **Subsidie Rijk (WBI / BO MIRT /anders)** |
| 1 | Almere | **Bereikbare steden:**<br>Centrum Noord-West<br>Centrum Noord-Oost<br>Centrum Zuid | **6.380**<br>1.134<br>1.942<br>3.304 | ! | | | | ! | ! | ! | | BO-Leefomgeving |
| 2 | Almere | Oosterwold | 2.500 | | | | | | | | | BO-Leefomgeving |
| 3 | Almere | Poort (Kustzone, Olympiakwartier, Europakwartier) | 5.500 | | | | | | | | | Grootschalige Woningbouwlocaties |
| 4 | Almere | Nobelhorst | 4.000 | | | | | | | | | Grootschalige Woningbouwlocaties |
| 5 | Amstelveen | Kronenburg | 2.500 | | | ! | ! | | ! | | ! | |
| 6 | Amstelveen | Legmeer | 2.150 | ! | ! | | ! | ! | | | | WBI |
| 7 | Amstelveen | Bereikbare steden | 1.000 | ! | | | | | ! | ! | | |
| 8 | Amsterdam | Projectgebied Noord - NDSM | 2.290 | | | | ! | ! | ! | | | BO-Leefomgeving |

| | Projectkenmerken | | | Kritische succesfactoren c.q. randvoorwaarden voor tijdige realisatie | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Gemeente** | **Locatie** | **Plan-capa-citeit t/m 2030** | **Mobiliteit** | **Stikstof** | **Geluid** | **Energie-congestie** | **Programmering (2/3e aandeel betaalbaar nog niet geregeld en/of andere afspraken gemaakt)** | **Kennis en capa-citeit** | **Toekomst-bestendig (klimaat, duurzaam-heid, circulair)** | **Ruimte-lijke regel-geving** | **Subsidie Rijk (WBI / BO MIRT /anders)** |
| 9 | Amsterdam | Projectgebied Ringzone West - Diversen Ringzone West | 3.640 | | | | ! | | ! | | | |
| 10 | Amsterdam | Projectgebied Zuidoost - Arenapoort | 4.130 | | | | | | | | | *Grootschalige Woningbouwlocaties* |
| 11 | Amsterdam | Projectgebied Zuidoost - Amstel III | 5.360 | | ! | | | | | | | *BO Leefomgeving* |
| 12 | Amsterdam | Projectgebied Noord - Buiksloterham | 2.500 | ! | | ! | | ! | | | | |
| 13 | Amsterdam | Projectgebied Noord - Hamerkwartier | 2.700 | ! | ! | ! | | ! | ! | ! | | BO-Leefomgeving |
| 14 | Amsterdam | Projectgebied Nieuw West - Diversen Nieuw West | 6.080 | | | | ! | ! | ! | | | WBI (Roëlbuurten) |
| 15 | Amsterdam | Projectgebied Oost - Sluisbuurt/Baaibuurten | 4.600 | ! | | ! | | | | | | |
| 16 | Amsterdam | Projectgebied Havenstad - Sloterdijk Centrum en Zuid | 5.750 | ! | | ! | ! | | | | | WBI (SD-zuid) |
| 17 | Amsterdam | Projectgebied Schinkelkwartier - Diversen Schinkelkwartier | 3.000 | ! | | ! | ! | | ! | | | |
| 18 | Amsterdam | Projectgebied Oost - IJburg fase II &<br><br>Fase III | 5.160 | ! | | | | | ! | | | BO-Leefomgeving, WBI (fase II) Grootschalige Woningbouwlocaties (fase III) |
| 19 | Amsterdam | Weespersluis / Bloemendaler-polder | 2.380 | | ! | ! | | | | | | |
| 20 | Beverwijk | Spoorzone-West (stationsgebied) | 900 | ! | | | | | | | | |
| 21 | Beverwijk | Kuenenplein-buurt | 500 | | | | | | | | | WBI |
| 22 | Diemen | Holland Park | 2.970 | | | ! | | ! | ! | ! | | |

| | Projectkenmerken | | | Kritische succesfactoren c.q. randvoorwaarden voor tijdige realisatie | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Gemeente** | **Locatie** | **Plan-capa-citeit t/m 2030** | **Mobiliteit** | **Stikstof** | **Geluid** | **Energie-congestie** | **Programmering (2/3e aandeel betaalbaar nog niet geregeld en/of andere afspraken gemaakt)** | **Kennis en capa-citeit** | **Toekomst-bestendig (klimaat, duurzaam-heid, circulair)** | **Ruimte-lijke regel-geving** | **Subsidie Rijk (WBI / BO MIRT /anders)** |
| 23 | Haarlem | **Bereikbare steden**<br>Europaweg/ Nieuw-zuid<br>Oostpoort<br>Centrum / binnenstad | **10.573**<br>6.167<br>1.009<br>3.397 | ! | | | | | ! | ! | | WBI, BO-leefomgeving, BO-MIRT |
| 24 | Haarlem | Ontwikkelzone Zuid-West (incl. Plaza west) | 2.000 | ! | ! | | | | ! | | | WBI |
| 25 | Haarlemmermeer | **Bereikbare steden:**<br>Centrumontwikkelingen<br><br>Van Heuven Goedhartlaan | **10.286**<br>1.499<br><br>8.787 | ! | | ! | | ! | ! | ! | | BO-Leefomgeving, Grootschalige Woningbouwlocaties |
| 26 | Haarlemmermeer | Pionier-Bols terrein | 1.200 | ! | | | | ! | ! | | | WBI |
| 27 | Haarlemmermeer | Nieuw-Vennep west | 200 | ! | | | | ! | ! | | | Grootschalige Woningbouwlocaties |
| 28 | Haarlemmermeer | Cruquiushof – Zwaanshoek | 850 | ! | | | | ! | ! | | | Grootschalige Woningbouwlocaties |
| 29 | Haarlemmermeer | Lisserbroek | 2.250 | ! | | | | ! | ! | | | Grootschalige Woningbouwlocaties |
| 30 | Hilversum | **Bereikbare steden**<br>Stationsgebied<br>Arenapark<br>1.221 | **2.384**<br>626<br>500<br>1.258 | ! | | | | | ! | ! | | WBI |
| 31 | Lelystad | **Bereikbare steden**:<br>Stationsgebied-west | 525 | ! | ! | ! | | | | ! | | |
| 32 | Lelystad | **Bereikbare steden**:<br>Campus midden / Zorgcampus | 1.500 | ! | ! | ! | | | ! | ! | | |
| 33 | Lelystad | Kustzone | 1.200 | ! | ! | | | | ! | ! | ! | |
| 34 | Lelystad | **Bereikbare steden**<br>Stadshart | 1.700 | ! | ! | | | | | ! | | BOL (voor 482 woningen) |
| 35 | Lelystad | Warande | 4.000 | ! | ! | | | | ! | | ! | |
| 36 | Ouder-Amstel | De Nieuwe Kern | 1.800 | ! | | ! | | | ! | | | WBI |
| 37 | Purmerend | **Bereikbare steden:**<br>Ontwikkeling Stationsgebied, binnenstad/stadshart, Wheermolen-Oost | 4.171 | ! | | | | | ! | ! | | BO-MIRT, WBI |

| | Projectkenmerken | | | Kritische succesfactoren c.q. randvoorwaarden voor tijdige realisatie | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Gemeente** | **Locatie** | **Plan-capa-citeit t/m 2030** | **Mobiliteit** | **Stikstof** | **Geluid** | **Energie-congestie** | **Programmering (2/3e aandeel betaalbaar nog niet geregeld en/of andere afspraken gemaakt)** | **Kennis en capa-citeit** | **Toekomst-bestendig (klimaat, duurzaam-heid, circulair)** | **Ruimte-lijke regel-geving** | **Subsidie Rijk (WBI / BO MIRT /anders)** |
| 38 | Purmerend | Oostflank | 3.000 – 5.000 | ! | ! | | | | | | | |
| 39 | Waterland | Galgeriet Monnickendam | 700 | | | | | ! | | | | WBI |
| 40 | Zaanstad | **Bereikbare Steden**: Kogerveld | 775 | ! | | | ! | ! | ! | *2 | | BO MIRT |
| 41 | Zaanstad | Kogerveld | 1.733 | | | | | | ! | *2 | | WBI |
| 42 | Zaanstad | **Bereikbare Steden**: Zuiderhout Noord | 1.200 | ! | *1 | *1 | ! | ! | ! | *2 | ! | - |
| 43 | Zaanstad | Knooppunt Zaanse Schans (Guisweg) | 714 | ! | ! | ! | ! | ! | ! | *2 | | Mobiliteits-fonds |
| 44 | Zaanstad | Zaandam Centrum, inclusief **Bereikbare Steden** Centrum Oost | 4.274 | | ! | | ! | ! | ! | *2 | | WBI |
| 45 | Zaanstad | Maak.Noord | 1.900 | ! | *1 | *1 | ! | ! | ! | *2 | | WBI |
| 46 | Zaanstad | Grootschalige woningbouwlocatie Achtersluispolder Noordelijk deel | 750 | ! | *1 | ! | ! | ! | | | | Grootschalige Woningbouw-locaties |
| **Totaal van grotere gebiedsontwikkelingen** | | | **135.675** | | | | | | | | | |
| Aandeel t.o.v. totale opgave | | | **79%** | | | | | | | | | |
| | | *1 | Nog niet overal bekend afhankelijk van individuele projectberekeningen, moet voldoen aan geldende wet- en regelgeving | | | | | | | | | |
| | | *2 | Financiële haalbaarheid speelt hier in combinatie met allerlei andere eisen die gerealiseerd moeten in projecten zoals een betaalbaar programma | | | | | | | | | |




Kaart 1. Verstedelijkingsconcept MRA met bouwlocaties Woondeal en geüpdatete plancapaciteit.

## Bijlage 3: Generieke ondersteuning woningbouw

Het Rijk ondersteunt door:

- Het verstrekken van financiële middelen via diverse regelingen en subsidies waar de regio aanspraak op kan maken. Het gaat hierbij om middelen die generiek beschikbaar zijn, ook andere regio's kunnen hier aanspraak op maken. Het Rijk informeert via de woondealtafel over nieuwe regelingen en subsidiemogelijkheden. Ook dient het Rijk als vraagbaak bij eventuele onduidelijkheden omtrent de aanvraag van financiële middelen.
    - Procesgeld Woondeals
    - Woningbouwimpuls
    - Regeling flexpools
    - Regeling huisvesting aandachtsgroepen
    - Volkshuisvestingsfonds
    - Transformatie faciliteit
    - Regeling tijdelijke huisvesting
- Subsidieregeling VWS ten behoeve van geclusterde woonvormen, intergenerationeel wonen en de bouw van ontmoetingsruimtes. Het verstrekken van kennis en expertise wanneer projecten vastlopen. Het kan hierbij zowel gaan om concrete- als generieke vragen.
- Inzet expertteams (Expertteam Woningbouw)
- Taskforce Nieuwbouw Woningcorporaties
- Taskforce versnelling tijdelijke huisvesting
- Landelijke versnellingstafels
- Wet- en regelgeving voor de realisatie van de woningbouwopgave en de huisvesting van aandachtsgroepen. Voor versterking van dit instrumentarium wordt het wetsvoorstel versterken regie op de volkshuisvesting voorbereid.
- BZK coördineert de opgave die samenhangen met woningbouw en fungeert als eerste aanspreekpunt richting andere departementen. De minister voor VRO zet zich maximaal in om samen met de verantwoordelijke collega-ministers kritische succesfactoren als stikstof, geluid en de aansluiting op nutsvoorzieningen aan te pakken.
- Het Expertteam Woningbouw van RVO heeft een loketfunctie waar gemeenten, provincies en woningcorporaties terecht kunnen met vragen over ondersteuning (woningbouw@rvo.nl). Dit Expertteam beschikt over (o.a. juridische) experts die medeoverheden en woningcorporaties kunnen bijstaan met onafhankelijk advies en praktische ondersteuning. Deze experts kunnen in een periode van 6 tot maximaal 12 maanden meerdere malen kortstondig worden ingezet om een concreet woningbouwproject te versnellen. We onderzoeken hoe we de loketfunctie kunnen versterken, zodat gemeenten, provincies en woningcorporaties het Expertteam Woningbouw beter weten te vinden met hun vragen.
- Door middel van de flexpoolregeling kunnen provincies aan de slag met het opstellen van een regionale of provinciale pool van professionals die voor langere tijd kunnen worden ingezet. Provincies en gemeenten kunnen de bijdrage besteden aan capaciteit in de voorfase van woningbouw- en herstructureringsprojecten en het opstellen van integrale woon-zorgvisies. Zo kunnen zij bijvoorbeeld projectleiders, stedenbouwkundigen of planeconomen inhuren en deze ter beschikking stellen aan gemeenten waar een tekort aan ambtelijke capaciteit een knelpunt vormt. Zowel in 2022 als in 2024 stelt BZK hiervoor €40 miljoen beschikbaar, de tranche beschikkingen van 2022 wordt op dit moment uitgevoerd. De komende periode gaan we aan de slag om deze flexpoolfunctie samen met de provincies te versterken.
- Er is voor vier jaar extra budget van €3 miljoen voor uitbreiding van de capaciteit van de Afdeling bestuursrechtspraak (voor de Omgevingskamer) beschikbaar gesteld.

De provincie ondersteunt door:

Noord-Holland:

- Inzet van de bouwambassadeur en kernteam versnelling.
- Cofinanciering van extra inhuur via de flexibele schil (een regeling voor de kleinere gemeenten en de Flexibele schil MRA).
- Inzet OV-fonds (Aanpak OV-Knooppunten).
- Een knelpuntenbudget voor kleinere projecten (vanuit Masterplan Wonen, via bouwambassade).

- Subsidie voor uitvoering van de Woonakkoorden en uitwerking van de woningbouwopgave in 2023, voor de Woondeal.
- De provincie ondersteunt verder door de regelingen die te vinden zijn via https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Bouwen_Wonen
  (Zie o.a. 'Voor samenwerkende partijen', 'voldoende woningen', 'advies voor energiezuinige woningen', 'duurzaam bouwen en wonen').

Flevoland:
- Inzet van de bouwambassadeur en kernteam versnelling.
- Cofinanciering van extra inhuur via de flexibele schil (een regeling voor de gemeenten in Flevoland).
- Inzet OV-fonds (Aanpak OV-Knooppunten)
- Subsidie voor uitvoering van de Woonagenda en uitwerking van de woningbouwopgave in 2023, voor de Woondeal.
- De provincie ondersteunt verder door de regelingen die te vinden zijn via https://www.flevoland.nl/loket.

# Bijlage 4: Overzicht rijkssubsidies

## Rijksbijdragen BO MIRT 2022 aan MRA

### Toegekend voor Zuidas en schaalsprong metro: € 4,1 mrd

- Totaal investeringsbedrag € 5,4 mrd
- 75% voor rekening Rijk (€ 4,1 mrd)
- 25% voor rekening regio (€ 1,3 mrd)

Zuidas + flanken:

- -Realiseren van Zuidasdok
- -Aanpassing verkeersknopen Amstel en Nieuwe Meer
- -Realiseren van 3e perron/5e en 6e spoor (intern. OV-terminal)
- -Aanpak Rozenoordbrug

Schaalsprong metro:

- -Doortrekken Noord/Zuidlijn via Schiphol naar Hoofddorp
- -100% bekostiging gewenste voorkeursvariant
- -Start MIRT-Verkenning
- -Sluiten Ringlijn
- -1e fase t/m Hemknoop Haven Stad - 100% bekostiging
- -Start MIRT-Verkenning Isolatorweg- Amsterdam CS

### Toegekend voor versnelling woningbouw MRA: € 1,3 mrd

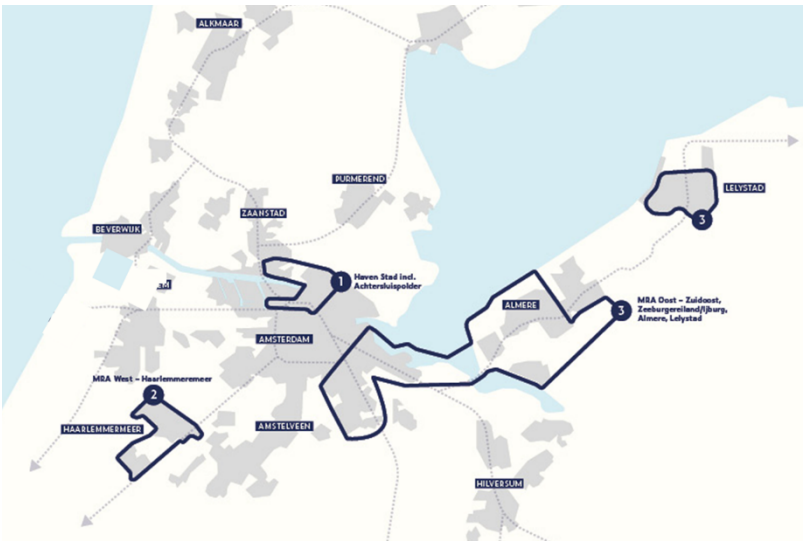
- Versnelling woningbouw t/m 2026 in twee tranches: € 158 mln toegekend door Rijk (en 35% cofinanciering gevraagd van regio)
- Grootschalige woningbouw t/m 2030: € 594 mln toegekend door Rijk (en ca 50% cofinanciering gevraagd van regio)
- Rijksinfrastructuur t/m 2030: € 503 mln van Rijk (en 0% cofinanciering gevraagd van regio)

| Gemeente | Toekenning 1e tranche (incl BTW x mln) | Toekenning 2e tranche (incl BTW x mln) |
|---|---|---|
| Amsterdam | € 30 | – |
| Almere | € 11 | – |
| Haarlem | € 62 | € 15 |
| Haarlemmermeer | € 14 | – |
| Lelystad | € 6 | – |
| Purmerend | – | € 16 |
| Zaanstad | – | € 4 |
| **Totaal** | **€ 123** | **€ 35** |

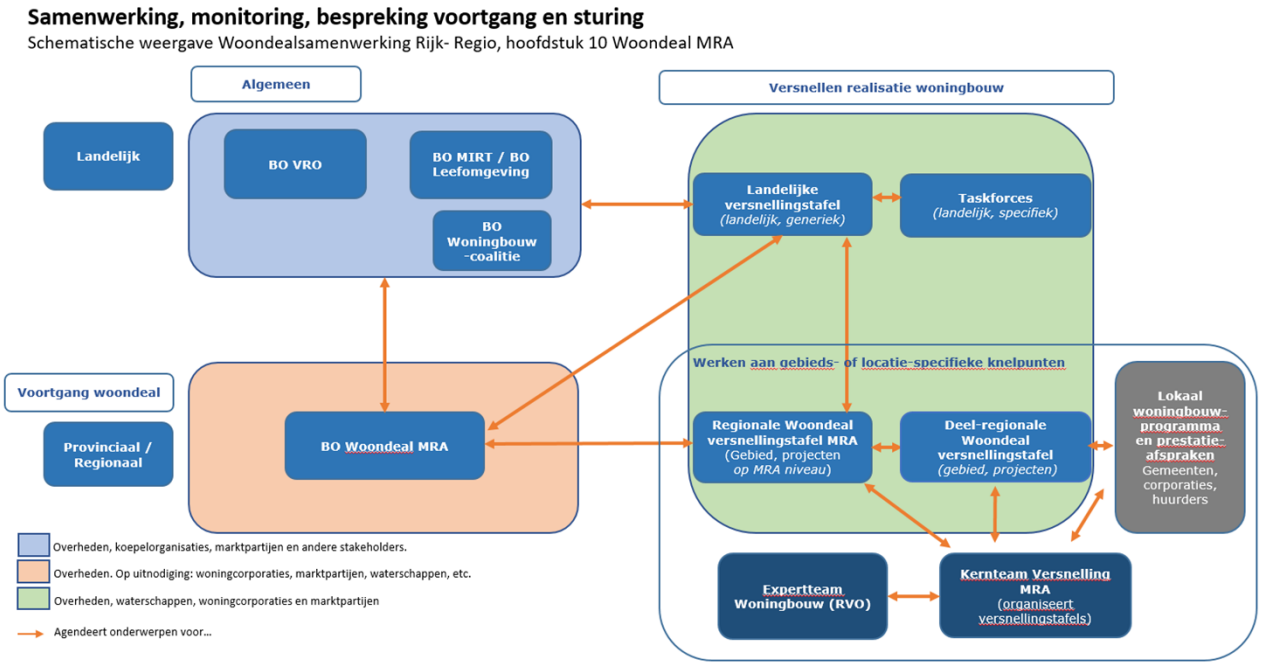
## Grootschalige woningbouwgebieden MRA

| Grootschalige woningbouw | Deelgebied | Aanvraag (incl BTW x mln) | Toegekend (incl BTW x mln) |
|---|---|---|---|
| Haven Stad | Haven Stad Zuid | € 80 | € 35 |
| | Haven Stad Noord + Achtersluispolder | € 120 | € – |
| MRA West | Haarlemmermeer | € 324 | € 100 |
| MRA Oost | Almere | € 217 | € 172 |
| | Zeeburgereiland/IJburg | € 192 | € 95 |
| | Zuidoost | € 192 | € 192 |
| | Lelystad | € 45 | € – |
| Totaal | | € 1.170 | € 594 |

| Grootschalig woningbouw-gebied | Deelgebied | Woningen t/m 2030 | Woningen na 2030 | Totaal woningen |
|---|---|---|---|---|
| Haven stad | Haven stad & achtersluispolder | 9.000 | 71.000 | 80.000 |
| Mra west | Haarlemmermeer | 25.000 | 10.800 | 35.800 |
| Mra oost | Almere | 25.000 | 50.000 | 75.000 |
| | Zeeburg/ijburg | 10.600 | 7.000 | 17.600 |
| | Zuidoost | 25.000 | 22.300 | 47.300 |
| | Lelystad | 9.950 | 30.000 | 39.950 |
| Totaal | | 104.550 | 191.100 | 295.650 |



# Bijlage 5: Schematische weergave governance woningbouw



## Bijlage 6. Totalen per provincie

| Aantallen Regio MRA, Noord-Hollandse deel | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bron:** | **A** | **B** | **B** | **A** | | | **C** | |
| Jaartal | Bruto nieuwbouw (te realiseren woningen) | Beschikbare netto plan-capaciteit (aantal woningen) | Aantal woningen in harde plan-capaciteit | Betaalbaarheid | | | Aantal woningen door woningcorporaties | |
| | | | | Sociale huurwoningen | Huur-woningen vanaf de sociale huurgrens tot €1000 per maand | Koop-woningen onder de €355.000 | Sociale huur-woningen | Midden huur woningen |
| 2022 | 14.000 | 26.135 | 13.034 | 4.200 | 3.849 | 1.285 | Zie tabel cijfers per gemeente (1.2) | |
| 2023 | 15.000 | 26.295 | 11.681 | 4.500 | 4.124 | 1.376 | | |
| 2024 | 15.000 | 29.927 | 10.800 | 4.500 | 4.124 | 1.376 | | |
| 2025 | 15.000 | 26.489 | 4.356 | 4.500 | 4.124 | 1.376 | | |
| 2026 | 15.500 | 25.697 | 3.394 | 4.650 | 4.261 | 1.422 | | |
| 2027 | 15.500 | 19.312 | 3.281 | 4.650 | 4.261 | 1.422 | | |
| 2028 | 16.000 | 16.496 | 3.244 | 4.800 | 4.399 | 1.468 | | |
| 2029 | 16.800 | 15.785 | 3.146 | 5.040 | 4.619 | 1.541 | | |
| 2030 | 17.000 | 11.668 | 1.255 | 5.100 | 4.674 | 1.560 | | |
| **Totaal** | **139.800** | **197.804** | **54.191** | **41.940** | **38.435** | **12.826** | **60.270** | **6.347** |

A) Gebaseerd op het bod van Noord-Holland & mogelijkheden gemeenten/deelregio's

B) Gebaseerd op de monitor plancapaciteit. Peildatum:22 augustus 2022

C) Deze informatie is niet beschikbaar in jaarschijven, maar opgenomen in de tabel met programma per gemeente.
Het totaal betreft de periode 2023 t/m 2030 en is dus exclusief 2022

Van deze aantallen zijn er 26.485 sociale huurwoningen en 3.076 middenhuurwoningen al opgenomen in plannen. Voor respectievelijk 33.297 en 3.224 woningen gaat het om ambities/voornemens van de corporaties die nog niet in concrete plannen zijn opgenomen.

| **Aantallen Regio MRA, Flevolands deel** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bron:** | **A** | **B** | **B** | **A** | | | **C** | |
| Jaartal | Bruto nieuwbouw (te realiseren woningen) | Beschikbare netto plan-capaciteit (aantal woningen) | Aantal woningen in harde plan-capaciteit | Betaalbaarheid | | | Aantal woningen door woningcorporaties | |
| | | | | Sociale huurwoningen | Huur-woningen vanaf de sociale huurgrens tot €1000 per maand | Koop-woningen onder de €355.000 | Sociale huur-woningen | Midden huur-woningen |
| 2022 | 2.360 | 3.272 | 2.242 | 1.848 | 929 | 551 | Zie tabel cijfers per gemeente (1.2) | |
| 2023 | 3.440 | 4.050 | 1.621 | 1.848 | 929 | 551 | | |
| 2024 | 4.440 | 5.157 | 1.891 | 1.848 | 929 | 551 | | |
| 2025 | 4.260 | 5.605 | 1.000 | 988 | 639 | 404 | | |
| 2026 | 3.680 | 3.763 | 1.583 | 988 | 639 | 404 | | |
| 2027 | 4.100 | 4.162 | 547 | 988 | 639 | 404 | | |
| 2028 | 2.850 | 2.985 | 776 | 988 | 639 | 404 | | |
| 2029 | 2.950 | 6.743 | 685 | 988 | 639 | 404 | | |
| 2030 | 3.320 | 3.937 | 280 | 467 | 153 | 143 | | |
| **Totaal** | **31.400** | **39.674** | **10.625** | **10.950** | **6.138** | **3.816** | **11.716** | **678** |

A) Gebaseerd op het bod van Flevoland en mogelijkheden gemeenten Almere, Lelystad

B) Gebaseerd op de monitor plancapaciteit. Peildatum:22 augustus 2022

C) Deze informatie is niet beschikbaar in jaarschijven, maar opgenomen in de tabel met programma per gemeente.
Het totaal betreft de periode 2023 t/m 2030 en is dus exclusief 2022

Van deze aantallen zijn er 3.411 sociale huurwoningen en 159 middenhuurwoningen al opgenomen in plannen. Voor respectievelijk 8.305 en 519 woningen gaat het om ambities/voornemens van de corporaties die nog niet in concrete plannen zijn opgenomen.

# Woondeal 2.0 Regio Noord-Holland Noord

**Partijen:**

**Gemeenten in Noord-Holland Noord**, zijnde de gemeenten: Alkmaar, Bergen, Castricum, Den Helder, Dijk en Waard, Drechterland, Enkhuizen, Heiloo, Hollands Kroon, Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, Schagen, Stede Broec, Texel en Uitgeest. Hierna gezamenlijk te noemen de regio of de regio Noord-Holland Noord, vertegenwoordigd door bestuurlijk trekkers M. van der Ven en G. van Iterson Scholten.

**Provincie Noord-Holland**, op grond van artikel 176 van de Provinciewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer C. Loggen, gedeputeerde Ruimtelijke ordening (inclusief wonen), hierna te noemen: provincie;

**Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening**, de heer H. de Jonge, hierna te noemen: minister / Rijk.

Woningcorporaties (ondertekenen/steunverklaring)

Bouwende partijen (steunverklaring)

# Inhoudsopgave

1. Inleiding ..... 3
1.1. Overwegingen voor de aanpak van een gezonde woningmarkt ..... 3
1.2. Rollen en verantwoordelijkheden ..... 5
2. Kaart van onze opgave: Versnellingslocaties woningbouw. ..... 7
3. Woningbouwafspraken en versnelling ..... 8
3.1 Woningbouwopgave en versnelling ..... 8
3.2 Betaalbaarheid ..... 15
3.3 Woningbouw voor ouderen en verpleegzorgplekken ..... 17
3.4 Herstructurering ..... 17
3.5 Vakantieparken ..... 17
3.6 Mobiliteit ..... 18
3.7 Duurzame en toekomstbestendige bouw ..... 20
3.8 Ruimtelijke ordeningsaspecten ..... 21
3.9 Samenwerking, sturing en monitoring ..... 22
3.10 Kritische succesfactoren en ondersteuning ..... 25

# 1. Inleiding

## 1.1. Overwegingen voor de aanpak van een gezonde woningmarkt

Noord-Holland Noord biedt snelle ontwikkelkansen en locaties voor een pallet aan onderscheidende urbane, groenstedelijke en landelijke woonmilieus, met appartementen en gezinswoningen. Woonmilieus die nabij historische stadskernen, polders en duingebieden liggen. De regio kenmerkt zich door een krachtige economie die is verweven met die van de MRA. Ook zijn er innoverende economische clusters, zoals de maritieme sector in Den Helder en de agriport A7. Kortom, een unieke kans om woningbouw te versnellen en de provincie als geheel te versterken en te verbinden. Noord-Holland Noord is goed bereikbaar als onderdeel van het daily urban system van de MRA, maar ook met de rest van Nederland. Via de Zaanse Corridor, de Hoornse corridor en de Helderse Lijn is er een dagelijkse forensenstroom van meer dan 100.000 mensen. Door woningbouw rond deze corridors te concentreren en de bestaande infrastructuur te optimaliseren kunnen we snel slagen maken. In 2020 zijn de regio, provincie en bouwende partijen (de Woningmakers en Woon Gangmakers) een langjarige relatie aangegaan met het ondertekenen van de Woondeal Noord-Holland Noord. Dit deden zij om een bijdrage te leveren aan het oplossen van enorme woningnood in de eigen regiogemeenten, maar ook om een handreiking te doen aan de Metropool Regio Amsterdam (MRA). Dit moet met name gebeuren in enkele grote versnellingsgebieden. Dit zijn:

- Alkmaar: 7.950 woningen aan kanaaloevers en overige binnenstedelijke locaties
- Hoorn: ongeveer 6.000 woningen (Holenkwartier, Poort van Hoorn etc.)
- Dijk en waard: 7.150 woningen (OV knooppunt Dijk en Waard etc.)
- Heiloo/Castricum Limmen: 1.650 woningen in de Zandzoom
- Den Helder: 1.500 woningen
- Zoeklocaties Oostelijk in West Friesland: circa 4.500 woningen

Zoeklocaties aan de Noordelijke Lijn Alkmaar Den Helder: circa 3.000 woningen in Schagen en Hollands Kroon, waaronder Schagen Oost en de kernen rond de A7.

Met het opstellen van de Woondeal 1.0 in 2020 is de basis voor versnelling van het woningbouwprogramma gelegd. De richting staat. Deze basis hebben de gemeenten, provincie en de bouwende partijen (vertegenwoordigd door de Woningmakers en Woon Gangmakers) in 2022 verdiept door de gebiedsgerichte knelpunten die gezamenlijk moeten worden opgelost uit te werken in een Addendum op de Woondeal 1.0. In het Addendum zijn alle locaties langsgelopen die moeten worden versneld. Ook zijn de benodigde investeringen in het optimaliseren en verduurzamen van de infrastructuur geïnventariseerd zodat we de regio bereikbaar houden ook als we de woningbouw versnellen. Dit kan bijvoorbeeld door het opheffen van spoorse doorsnijdingen bij de Beverwijkerstraatweg, rondom station Alkmaar, station Dijk en Waard, Hoorn binnenstad en Schagen-Zuid, het opwaarderen van stations en stationsgebieden evenals het investeren in nieuwe vormen van duurzame mobiliteit ook op plekken waar de trein niet komt. Denk aan snelfietsrouters, de verbetering van aansluiting van lokale infrastructuur op provinciale- en rijkswegen (rotondes, afritten, tunnels), etc. Hierin hebben we duidelijk aangegeven wat we zelf gaan doen de komende jaren en waar we hulp bij nodig hebben van het Rijk. Het Addendum vormt een belangrijke basis waarop we in deze woondeal voortbouwen. Het actualiseren van de Woondeal 1.0 naar de Woondeal NHN 2.0 is hierin een mooie stap. In de Woondeal is het Addendum samengevat in het hoofdstuk mobiliteit (3.6). Daarnaast is het Addendum integraal opgenomen als bijlage bij de Woondeal NHN 2.0.

Met deze Woondeal worden de krachten van de verschillende overheidslagen gebundeld met als doel om in samenwerking met marktpartijen en corporaties de realisatie van voldoende (betaalbare) woningbouw in de regio. Hiertoe leggen het Rijk, de provincies en de gemeenten hun wederzijdse verantwoordelijkheden en inspanningen vast en erkennen zij wederzijds de in deze Woondeal opgenomen kwantitatieve en kwalitatieve opgaven en de randvoorwaarden die moeten worden ingevuld om deze afspraken tot realisatie te kunnen brengen. Hierbij hanteren we het motto: We dagen elkaar uit tot het uiterste maar houden elkaar niet aan het onhaalbare. De bouw van woningen hangt samen met tal van andere ruimtelijke en volkshuisvestelijke opgaven, waaronder het borgen van de betaalbaarheid van opgeleverde nieuwbouw en de bestaande voorraad. Via de Woondealtafel (zie hoofdstuk 3.9: Samenwerking) kunnen knelpunten binnen deze opgaven vanuit rijk en regio

geagendeerd worden, om gezamenlijk het gesprek te voeren en naar oplossingen te zoeken. Indien hiervoor andere mogelijkheden zijn, wordt in gezamenlijkheid bekeken waar de regionale context en betrokkenheid daarin worden meegenomen.

In de Woondeal NHN 2.0 ligt de focus op de woningbouwopgave, maar is waar nodig met het oog op de woningbouwdoelen de verbinding gelegd met de bredere opgaven zoals mobiliteit. Het gaat niet alleen om het bouwen van woningen, maar om via woningbouw de samenleving te versterken, rekening houdend met opgaven zoals klimaat, klimaatadaptatie en circulariteit, werkgelegenheid, bereikbaarheid, energie, natuurinclusiviteit, voorzieningen, etcetera. Realisatie van de woningbouwopgave is alleen mogelijk indien de woningen goed bereikbaar zijn, de economie en werkgelegenheid een grote impuls krijgen, aanvullende voorzieningen gerealiseerd worden en alle aspecten van brede welvaart worden meegenomen.

- Om het woningtekort terug te dringen tot een gezond evenwicht, wordt met het programma Woningbouw nationaal ingezet op de realisatie van 900.000 woningen tot en met 2030. Om dit te realiseren wordt gestreefd naar een groei van de nieuwbouw tot 100.000 woningen per jaar vanaf 2024. Daarbij is het streven dat ten minste twee derde van de nieuwbouwwoningen betaalbaar zijn. Daarom is nationaal de bouw van 250.000 sociale corporatiewoningen en 350.000 woningen in het middensegment (midden huur- en koopwoningen onder de 355.000 euro) nodig. Met gemeenten, provincies en Rijk maken we afspraken over ieders aandeel in het behalen van deze doelstellingen.

- Met provincie Noord-Holland zijn in oktober 2022 afspraken gemaakt over het provinciale aandeel in de Nationale opgaven. Deze opgave is in bijlage 1 gevoegd. In deze Woondeal wordt een regionale doorvertaling gemaakt van deze afspraken tussen Rijk en provincie.

- In het najaar van 2022 hebben alle gemeenten in Noord-Holland Noord het Addendum op de Woondeal 1.0 vastgesteld. Dit is de basis voor de Woondeal 2.0 van waaruit we verder werken. Het Addendum is dan ook zoveel mogelijk integraal overgenomen in de teksten, met name rondom de mobiliteitsvraagstukken. In sommige gevallen zijn voorbeelden van specifieke mobiliteitsmaatregelen uit het Addendum benoemt. Deze zijn vooral ter illustratie en betekent niet dat de niet benoemde maatregelen uit het Addendum minder belangrijk zijn. Het Addendum op de Woondeal zit bijgesloten in bijlage 3.

- De Woondeal is het startpunt van een langjarig (tot en met 2030) partnerschap tussen gemeenten, provincie en Rijk, in nauwe samenwerking met corporaties, marktpartijen en maatschappelijke partners.

- In deze Woondeal geven de regiogemeenten, provincie en het Rijk aan welke inzet zij zullen plegen. **Tegelijkertijd zijn verschillende zaken randvoorwaardelijk om onze doelen te bereiken.** Zonder invulling van deze kritische succesfactoren zijn de doelen uit de Woondeal **niet** haalbaar. Denk onder andere aan het creëren van stikstofruimte of investeringen in de regionale bereikbaarheid. Wat dit precies inhoud is in detail uitgewerkt in hoofdstuk 3.10. Alle ondertekenende partijen spreken naar elkaar uit dat deze kritische succesfactoren niet van vandaag op morgen ingevuld kunnen worden als gevolg van de complexiteit van achterliggende vraagstukken. Wel dat de versnelling van de woningbouwopgave gebaat is bij vlotte agendering en aandacht. Dat geld zowel voor het Rijk, de provincie als de regiogemeenten.

- De langere horizon van deze afspraken (tot en met 2030) vereist ook realisme en aanpassingsvermogen als de omstandigheden wijzigen. De bouw van woningen kan complex zijn, lang duren en kost geld. Daarnaast is het een uitdaging voor de overheid en bouwsector om aan de benodigde mensen te komen voor de uitvoering van de gemaakte plannen. De sterk verslechterende marktomstandigheden vormen een extra bedreiging om de aantallen in de gewenste kwaliteiten te realiseren. Door de sterk gestegen bouwkosten en rente in combinatie met de grote opgave om betaalbare woningen te realiseren komt de businesscase onder druk te staan. We moeten er dan ook samen alles aan doen om de opgave te realiseren. Daarom bespreken de ondertekende partijen in samenwerking met corporaties en marktpartijen frequent de voortgang van de realisatie van de woningbouw en ondernemen in een vroegtijdig stadium actie als de voortgang daarvoor aanleiding geeft. Dit wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 3.9 (Samenwerking)

- In deze Woondeal hebben we ons, samen met onze partners (bouwende partijen en corporaties) gefocust op verdieping aanbrengen op enkele cruciale punten. Dit zit met name in de onderwerpen betaalbaarheid, samenwerking en realisatiecapaciteit (locaties). Op enkele overige thema's hebben we procesafspraken gemaakt.

## 1.2. Rollen en verantwoordelijkheden

Eén overheid: Gemeenten, provincies, en Rijk zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de versterking van de regie op de woningbouw en het realiseren van de woningbouwopgave. Alle overheidslagen dragen bij aan de woningmarktopgaven vanuit hun specifieke rol in aansluiting op het huis van Thorbecke, en wet- en regelgeving zoals de Woningwet, de Huisvestingswet, de Wet ruimtelijke ordening en de Omgevingswet. Duidelijk moet zijn wat de rol van eenieder is in de Woondeal. Overheden werken samen vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid en zetten gezamenlijk en gecoördineerd hun instrumenten en middelen in. In aansluiting daarop herbevestigen we het volgende:

- Het **College van B&W** is als eerste bestuursorgaan verantwoordelijk voor de zorg voor de fysieke leefomgeving met onder andere voldoende en passend woningaanbod. In aansluiting daarop zetten de gemeenten zich in voor voldoende bouwlocaties in ruimtelijke plannen voor de realisatie van de woningbouwafspraken uit de regionale Woondeals. Met inzet van de wettelijke instrumenten zorgen gemeenten voor de benodigde (harde) plancapaciteit in de verschillende prijs/kwaliteitssegmenten, de programmering (sociale huur, middenhuur en betaalbare koop en overig) en voor verlening van omgevingsvergunningen. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het maken van lokaal beleid in de vorm van een woon(zorg)visie en het maken van prestatieafspraken met de corporaties.

  Het **Dagelijks Bestuur van het waterschap** is verantwoordelijk voor een doelmatig waterbeheer. In het Omgevingsplan houdt de gemeenteraad rekening met het waterbelang met het oog op behoud van waterkwaliteit en het voorkomen van wateroverlast, droogte en overstromingen om te komen tot een evenwichtige toedeling van functies aan locatie, onder meer woningbouwlocaties. Daarbij geldt onder meer het uitgangspunt van ''water en bodem sturend''. De concrete uitwerking daarvan vindt plaats in het programma water en bodem sturend.

- Het college **van Gedeputeerde Staten van de provincie** is verantwoordelijk voor de gebiedsgerichte coördinatie en ruimtelijke doorvertaling van de provinciale woningbouwopgave. Daarmee is de Gedeputeerde staten van de provincie regieverantwoordelijk voor het halen van de woningbouwafspraken gemaakt in deze Woondeal. De provincie doet dit in regionaal verband met de gemeenten en kan die niet zonder de benodigde ondersteuning vanuit het Rijk. Het college **van Gedeputeerde Staten van de provincie** stuurt actief op de kwantitatieve (voldoende plancapaciteit en bouwlocaties bij gemeenten) en kwalitatieve woningbouwprogrammering (de prijssegmentering: verdeling sociale huur, middenhuur, betaalbare koop en overig), waarbij het kwalitatieve in deze afspraken voor nu vooral de betaalbaarheid betreft.- Dit gebeurt op provinciaal niveau via bijvoorbeeld de Provinciale Omgevingsvisie, omgevingsverordening en omgevingsprogramma. Deze vormen het bovenliggende beleidskader en bevat de regels en voorwaarden voor de regionale woonakkoorden en regionale woningbouwprogramma's. Vanuit deze wettelijke bevoegdheid is het doel om toe te werken naar meer balans in de woningvoorraad, met een streven naar 30% sociale huurwoningen in de bestaande voorraad op provinciaal niveau en regionaal niveau. Het percentage van 30% sociale huur is geen bovengrens: gemeenten hebben de ruimte om een hoger percentage sociale huur aan te houden. Daarbij kunnen provincies rekening houden met specifieke situaties in regio's waarbij het toegroeien naar 30% evident niet logisch of haalbaar is. Provincies bevorderen door actieve sturing deze evenwichtige verdeling tussen én in de Woondealregio's. De provincie agendeert en neemt de verantwoordelijkheid voor de monitoring en planning van zowel de voortgang als het proces. Eventueel extra noodzakelijk juridisch instrumentarium zal onderdeel uitmaken van de wet Regie op de volkshuisvesting.

- **De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening** is verantwoordelijk voor de realisatie van de nationale opgave en stelselverantwoordelijk voor de versterking van het wettelijk instrumentarium voor de medeoverheden voor de woningbouwopgaven en voor ondersteuning van de uitvoering via inzet van (financiële) middelen. De minister stuurt actief op de realisatie van de nationale opgave door intensief en periodiek overleg met medeoverheden en mededepartementen evenals monitoring van de woningbouw. Daarnaast coördineert de minister de opgaven die samenhangen met de woningbouw met de medeoverheden en andere departementen. Zo nodig hakt de minister voor VRO samen met collega-bewindspersonen knopen door.

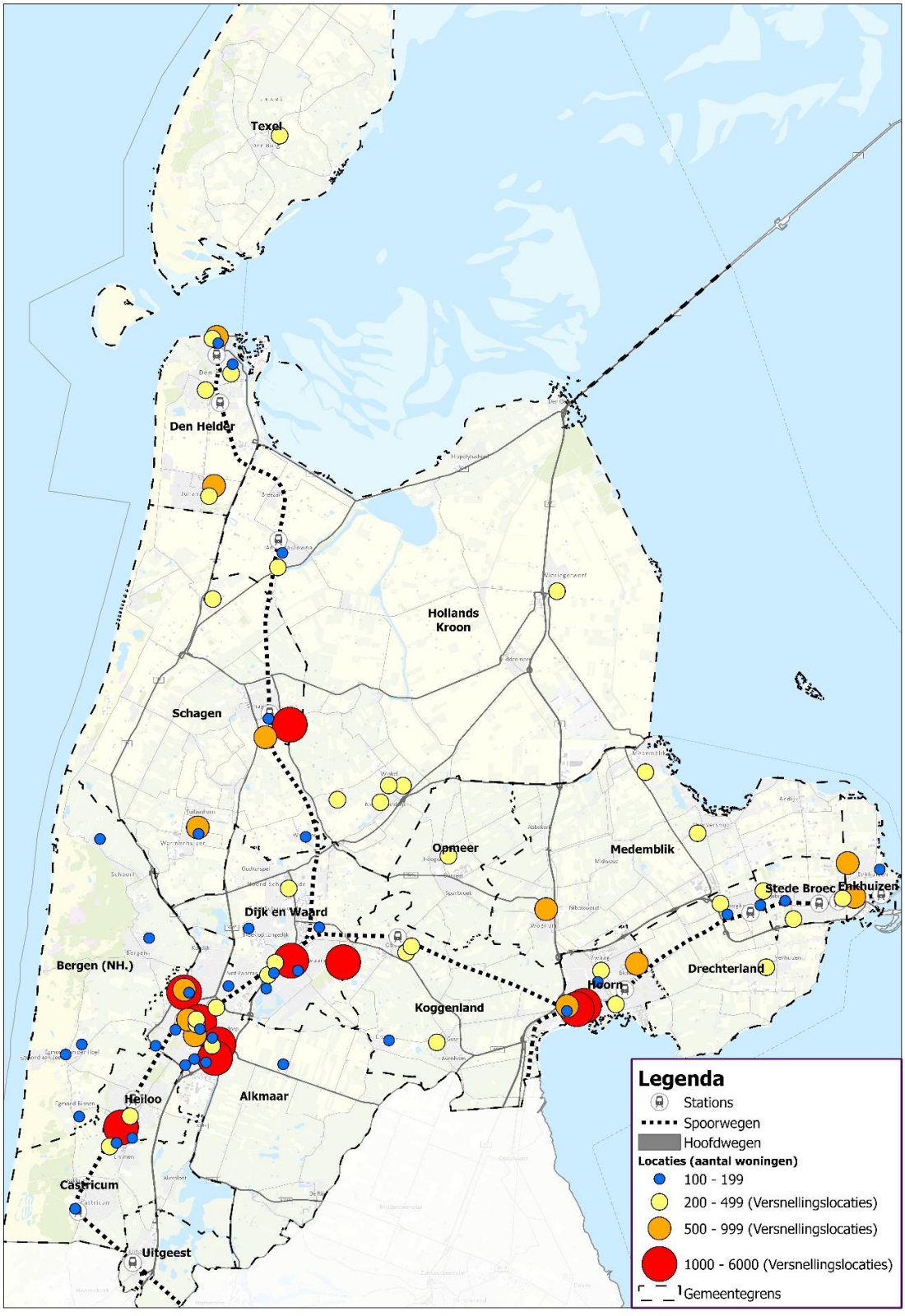
Hoewel marktpartijen en corporaties formeel geen partij zijn bij deze Woondeal, zijn ze essentieel voor de realisatie van de opgave. Daarom brengen zij gedurende het proces van totstandkoming en doorontwikkeling van deze Woondeal informatie en expertise in. Zij worden betrokken als essentiële partner in de realisatie, en daarmee in de vraag over het realisme in de plannen en de te halen doelen. Daarbij wordt gestreefd naar consensus en het tekenen van een steunverklaring.

- **Marktpartijen en corporaties** zijn de realiserende partijen en investeerders in de woningbouw. Zij zijn verantwoordelijk voor de daadwerkelijke realisatie van woningen. In de samenwerking en afstemming tussen overheid en investerende partijen kan het verschil gemaakt worden of een project al dan niet snel tot realisatie komt. Marktpartijen realiseren woningen in zowel het huur- als het koopsegment voor mensen met lage, midden- als hogere inkomens. De belangrijkste taak van woningcorporaties is bouwen, verhuren en beheren van goede, betaalbare en energiezuinige woningen voor mensen met lage inkomens. Woningcorporaties moeten hun betaalbare woningen bijna volledig toewijzen aan huishoudens onder een bepaalde inkomensgrens[1].

[1] In 2022 is dat 85% aan huishoudens met een inkomen van €40.765 voor een éénpersoonshuishouden en €45.014 voor een meerpersoonshuishouden (prijspeil 2022; deze grenzen worden jaarlijks herijkt)

## 2. Kaart van onze opgave: Versnellingslocaties woningbouw.

Op de onderstaande kaart staat de bekende plancapaciteit tot 2030 afgebeeld. Dit zijn de tot nog toe bekende locaties met 100 woningen of meer. Gele, oranje en rode bollen zijn aangemerkt als versnellingslocaties. Dit is in verder detail uitgewerkt in hoofdstuk 3.10 (kritische succesfactoren)



# 3. Woningbouwafspraken en versnelling

## 3.1 Woningbouwopgave en versnelling

**Constatering:**

In de regio Noord-Holland Noord wonen 700.000 inwoners in zeventien gemeenten. Door groei van de bevolking en verdunning van huishoudens is de druk op de woningmarkt groot, te groot. In grote delen van de regio is er een tekort aan woningen, jongeren kunnen geen wooncarrière starten, ouderen kunnen maar moeilijk een passende woning vinden omdat het gewenste aanbod om naar door te stromen er niet altijd is. Daardoor komen er onvoldoende woningen beschikbaar voor o.a. gezinnen. Daarnaast wordt de regio door mensen uit de MRA als steeds aantrekkelijker gezien. Het is de verwachting dat deze groei de komende jaren verder zal toenemen. In die context heeft de regio in afstemming met de MRA afgesproken om een deel van de behoefte uit die regio te laten landen in Noord-Holland Noord. Daarom voegen we bovenop de behoefte tot en met 2030 (ongeveer 26.000 woningen[2]), 14.000 extra woningen toe in deze periode voor een totaal van 40.000 woningen tot 2030. Daarmee helpt de regio de MRA in haar woningbouwopgave en ziet de regio dat als ze dat niet doet er verdringing op de markt zou ontstaan met als ongewenst gevolg een nog krappere woningmarkt voor eigen bevolking. Zo wordt ook meer recht gedaan aan de al lang met elkaar integrerende woningmarkten van beide Noord-Hollandse regio's. We voegen met name woningen toe in de aangewezen gebieden in alle delen van de regio (zie tabel 3). Tot 2030 gaat dit om ongeveer 33.000 woningen. De overige delen van de opgave wordt met name op kleinere locaties, ook in de kleinere dorpen en kernen ingevuld. Dit is een flinke opgave voor onze regio waar alle partijen hard aan moeten trekken om het te realiseren. Zeker nu de marktomstandigheden in korte tijd flink zijn veranderd. De rentes zijn gestegen, evenals de bouwkosten. Tegelijkertijd is het consumentenvertrouwen gedaald. In combinatie met nieuwe doelstellingen rondom betaalbaarheid, duurzaamheid, water en bodem sturend en circulair bouwen maakt dit het steeds moeilijker om de businesscase voor projecten sluitend te krijgen. Daarnaast spelen grotere vertragende vraagstukken zoals het stikstof probleem en een gebrek aan capaciteit op het elektriciteitsnet. De afgelopen jaren zat de conjunctuur mee, maar hebben we onze doelstellingen niet gehaald. Als we de woningbouw in de gehele regio willen versnellen betekent dit dat alle partijen de aandacht moeten focussen, problemen gezamenlijk op moeten lossen en keuzes moeten maken. Denk aan gericht werken aan grote locaties waar snel grote slagen gemaakt kunnen worden, en keuzes voor het zo efficiënt mogelijk inzetten van menselijke capaciteit.

**Afspraken**

3.1.1 Alle partijen[3] hebben een gezamenlijke opgave. Om het huidige woningtekort aan te pakken is het noodzakelijk om de komende jaren het bouwtempo flink te verhogen en sneller en meer woningen bij te bouwen. In heel Nederland zijn tot en met 2030 in totaal 900.000 woningen nodig. 184.000 van deze woningen moeten worden gerealiseerd in provincie Noord-Holland. 40.000 woningen moeten in Noord-Holland Noord worden gerealiseerd waarvan 2/3 betaalbaar (zie hoofdstuk 3.2). De regio zet zich, in samenwerking met corporaties en marktpartijen, in voor de realisatie van deze opgave (tabel 1). In 2023 wordt dit vertaald naar een opgave per gemeente.

3.1.2 Elke gemeente neemt een fair share van de regionale opgave en verbindt zich aan de opgave om volgens een reëel tijdpad toe te groeien naar twee derde betaalbaar segment in de nieuwbouw op programmaniveau. Dit hebben we in tabel 1 en 2 en de toelichting op deze tabellen verder uitgewerkt. Momenteel zijn er plannen voor ongeveer 50.000 woningen tot en met 2030 in Noord-Holland Noord. Rekening houdend met planuitval[4] lijkt dit in theorie voldoende om de aantallen uit de woningbouwopgave te realiseren. Als we naar de netto plancapaciteit kijken (bruto – sloop), moeten

[2] Provinciale prognose 2021
[3] Texel heeft een status aparte in de woningbouwprogrammering. Dit is verder toegelicht op p.11
[4] Hierbij zijn we uitgegaan van minimaal 130% harde en zachte plancapaciteit benodigd om de opgave (100%) te halen

we echter plannen toevoegen. De monitor plancapaciteit wordt door de provincie jaarlijks geüpdatet om actueel inzicht in de planvoorraad te houden. Zie Monitor plancapaciteit [link].

3.1.3 Met marktpartijen en corporaties zijn de grootste locaties (1.000+ woningen) besproken. Zij stellen dat tenminste de helft vertraagd tot ontwikkeling zal komen als gevolg van veranderende marktsituaties en complexe locaties waarbij aan veel kritische succesfactoren moet worden voldaan . Dit betreft ongeveer 12.000 woningen in de Regio Noord-Holland Noord (50% van de grootste locaties). Als blijkt dat het vertraagd tot realisatie komen van deze locaties de algehele productie onder druk zet, dan wijzen de gemeenten en provincie in samenspraak met marktpartijen en corporaties planlocaties aan (achtervanglocaties) waarin deze vertraging opgevangen kan worden door deze te versnellen of om op deze locaties meer woningen te ontwikkelen. Marktpartijen geven aan dat dit bij voorbaat aan de orde is.

3.1.4 De “achtervanglocaties” in afspraak 3.1.3 worden in 2023 aangewezen door regiogemeenten en provincie in samenspraak met marktpartijen en corporaties. In eerste instantie kijken partijen naar locaties die voor 2040 op de planning staan en die versneld gerealiseerd kunnen worden. Daarna kan gekeken worden naar locaties waar reeds over gesproken wordt maar nog niet in Woonakkoorden, deze Woondeal of de Plancapaciteit zijn opgenomen. De achtervanglocaties kunnen enkel ingezet worden als vertraging op versnellingslocaties onontkoombaar is plus dat deze vertraging de totale productie van 40.000 woningen tot en met 2030 onmogelijk maakt. De beoogde achtervanglocatie(s) die worden versneld of opgeschaald moeten ook bijdragen aan het halen van de doelen rondom betaalbaarheid in deze Woondeal.

3.1.5 Om de woningbouwopgave uit tabel 1 te realiseren, is het noodzakelijk dat er steeds voldoende harde plancapaciteit is. Dit gebeurt door jaarlijks voldoende plannen uit de zachte plancapaciteit planologisch hard te maken middels vastgestelde bestemmingsplannen. Om vertraging in de productie op te kunnen vangen sturen gemeenten en provincies erop dat de voorraad harde plannen steeds hoger is ten opzichte van de woningbouwopgave voor de komende drie jaar[5]. Marktpartijen en corporaties kunnen hier via Bouwberaden, de Woon Gangmakers en de Woningmakers Westfriesland een bijdrage aan leveren. Bijvoorbeeld door het leveren van de benodigde capaciteit om bestemmingsplannen op te stellen etc.

3.1.6 Alle regiogemeenten werken volgens het principe van adaptief programmeren[6]. Dat betekent dat de plancapaciteit voor drie jaar en verder deels zacht blijft. Daarbij wordt op transparante wijze rekening gehouden met onzekerheden, kansen en nieuwe ontwikkelingen. Marktpartijen en corporaties dragen indien mogelijk bij aan dit proces.

3.1.7 De gemeenten dragen zorg voor het afgeven van voldoende vergunningen voor de realisatie van de met de provincie afgesproken woningbouwopgave in de regio. Mochten er onvoldoende plannen zijn om vergunningen voor te verstrekken werken gemeenten samen met marktpartijen en corporaties om de plancapaciteit te vergroten.

3.1.8 Gemeenten en provincie monitoren de realisatiecapaciteit (opgave Woondeal versus plancapaciteit en feitelijke realisatie). De gemeenten registreren plannen, de provincie zorgt tweemaal per jaar voor een overzicht. Waar plannen vast komen te zitten werken ondertekenende partijen gezamenlijk om ze los te trekken, bijvoorbeeld door gerichte extra inspanning te leveren met hulp van de Provinciale Bouwambassadeur. Of door verschuiving van plancapaciteit tussen gemeenten. We streven naar het

[5] Dit vraagt om een lokale doorvertaling van de woningbouwopgave per gemeente. Hierover zijn afspraken opgenomen in 3.1.1 en 3.2.8

[6] In regio Kop van Noord-Holland zijn hier al reeds afspraken over gemaakt in het Kwalitatief woningbouwprogramma Kop van Noord-Holland (KWK)

gebruik van één monitoringsysteem (Primavera of vergelijkbaar) in 2023. De Provincie draagt zorg voor de implementatie van dit monitoringsysteem.

Tabel 1: Regionale aandeel in de provinciale opgave

| Aantallen Regio Noord-Holland Noord | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bron | A | B | B | A | | | C | |
| Jaartal | Bruto nieuwbouw (te realiseren woningen) | Beschikbare netto plancapaciteit (aantal woningen) | Aantal woningen in harde plancapaciteit[7] | Betaalbaarheid[8] | | | Aantal woningen door woningcorporaties | |
| | | | | Sociale huurwoningen bod (en nog in te vullen)[9] | Huurwoningen vanaf de sociale huurgrens tot €1000 per maand bod (en nog in te vullen) | Koopwoningen onder de €355.000 | Sociale huur woningen – In plannen (extra ambitie) | Midden huur woningen – In plannen (extra ambitie) |
| 2022 | 3.800 | 5.300 | 3.800 | 680 (0) | 170 (0) | 1.150 (0) | Zie tabel 2 | |
| 2023 | 3.800 | 5.800 | 3.400 | 1.140 (0) | 275 (0) | 1.150 (0) | | |
| 2024 | 4.400 | 8.100 | 3.450 | 1.300 (0) | 325 (0) | 1.330 (0) | | |
| 2025 | 4.400 | 7.200 | 1.650 | 670 (670) | 285 (0) | 1.330 (0) | | |
| 2026 | 4.600 | 5.650 | 1.300 | 510 (870) | 295 (0) | 1.390 (0) | | |
| 2027 | 4.700 | 4.650 | 500 | 160 (1.250) | 110 (190) | 1.290 (130) | | |
| 2028 | 4.700 | 3.900 | 550 | 120 (1.290) | 40 (260) | 460 (960) | | |
| 2029 | 4.800 | 4.450 | 500 | 80 (1.360) | 10 (300) | 290 (1.160) | | |
| 2030 | 4.800 | 1.300 | 0 | 0 (1.440) | 0 (310) | 10 (1.440) | | |
| **Totaal** | **40.000** | **46.400** | **15.150** | **4.680 (6.880)** | **1.510 (1.060)** | **8.400 (3.696)** | **8.400 (3.300)** | **335 (0)** |
| **A. Gebaseerd op het bod van Noord-Holland** | | | | | | | | |
| **B. Gebaseerd op de monitor plancapaciteit. Peildatum 22 augustus 2022** | | | | | | | | |
| **C. Deze informatie is niet beschikbaar in jaarschijven. Het totaal betreft de periode 2023 t/m 2030 en is dus exclusief 2022. Van deze aantallen zijn er 4.680 sociale huurwoningen en 1.510 middenhuurwoningen opgenomen in plannen waarvan 335 door corporaties kunnen worden gerealiseerd. Voor respectievelijk 3.720 sociale huurwoningen gaat het om ambities/voornemens van de corporaties die zijn opgenomen in de meerjarenbegroting van corporaties maar deze zijn nog niet in concrete plannen zijn opgenomen. Op basis van de ambities in de portefeuillestrategieën van corporaties is er aanvullend ruimte voor de realisatie van 3.300 woningen.** | | | | | | | | |

**Toelichting bij tabel 1**

Bovenstaande tabel geeft een overzicht van de aantallen op regioniveau. In tabel 2 is een verdere uitsplitsing naar deelregio (Alkmaar, West Friesland en Kop van Noord-Holland) toegevoegd.

Programmering in jaarschijven suggereert een mate van voorspelbaarheid die – helaas – niet reëel is bij woningbouw. Dit geldt voor de planning, waar sprake is van een zogenaamde 'boeggolf' van plannen waaraan wordt gewerkt en waarvan oplevering op korte termijn is voorzien, maar waarvan een deel alsnog doorschuift. Daarnaast geldt dat er vaak ook een verschil is tussen daadwerkelijke oplevering en de administratieve afhandeling daarvan. De verdeling over jaarschijven in bovenstaande tabel is daarom indicatief. We kunnen nu al met zekerheid stellen dat hierin jaarlijks verschillen op gaan treden. Dit komt ook doordat deze aantallen afhankelijk zijn van de mate waarin gemeenten er zelf in slagen om plannen

[7] Onder harde plancapaciteit verstaan we onherroepelijke of plannen met een vastgesteld bestemmingsplan.
[8] Onder het betaalbare segment vallen de sociale huurwoningen, huurwoningen vanaf de sociale huurgrens tot een max van €1000 per maand en koopwoningen onder de €355.000.
[9] Aantal van de bruto nieuwbouw

door het planproces te loodsen en hard te maken. Daarnaast zal ook moeten worden voldaan aan de randvoorwaarden van het bod. Indien dit (nog) niet het geval is, zijn de jaarschijf-aantallen uit de tabel niet haalbaar en zal de jaarlijkse productie lager uitvallen. In het hoofdstuk Kritische succesfactoren (hoofdstuk 3.10) is aangegeven om hoeveel woningen per succesfactor het (ongeveer) gaat. Daarnaast speelt in de regio een groot mobiliteitsvraagstuk dat direct samenhangt met de woningbouwdoelstellingen. Zonder deze mobiliteitsinvesteringen in de gehele regio is de totale woningbouwopgave niet haalbaar. Dit is in detail uitgewerkt in het Addendum op de Woondeal 1.0 (zie bijlage 3) en op hoofdlijnen verwerkt in het hoofdstuk mobiliteit (hoofdstuk 3.6) van deze Woondeal.

De gemeente Texel heeft in het regionaal programma Kop van NH een “status aparte”. Er is geen relatie tussen de woningbouwproductie op Texel en de woningbouwproductie in de regio. De woningmarkt op Texel functioneert daarmee grotendeels onafhankelijk. Texel heeft als eiland een eigen woningbouwprogramma voor mensen die maatschappelijk en economisch gebonden zijn. Het programma van Texel maakt onderdeel uit van de woningbouwopgave in de Woondeal Noord-Holland Noord en het woningbouw bod van de provincie Noord-Holland. Diverse gebied specifieke knelpunten zijn ook voor Texel van toepassing (stikstof, energie-infra).

De ambitie van de ’regio NHN is het oppakken van de A7 corridor als ontwikkelspoor voor woningbouw. Bij de uitwerking van de provinciale ruimtelijke puzzel zal dit worden geagendeerd en verdere uitwerking naar realisatie vindt plaats via bestaande verbanden en samenwerkingsafspraken tussen partijen.

Via de samenwerkingsafspraken wordt de planning en realisatie gevolgd. Hierop wordt waar nodig door stakeholders – overheden, corporaties en marktpartijen – geanticipeerd. Voor meer inzicht in de korte termijn productie wordt daarbij gebruik gemaakt van het sturingsinstrument Primavera of vergelijkbaar. Omdat niet de volledige productie in Primavera is opgenomen, wordt in de bovenstaande tabellen van de monitor plancapaciteit uitgegaan.

Tabel 2: Overzicht van woningbouwopgave naar deelregio

| **Aantallen Regio Noord-Holland Noord** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Regio | Bruto nieuwbouw (te realiseren woningen) | Beschikbare netto plan-capaciteit (aantal woningen) | Aantal woningen in harde plan-capaciteit[10] | Betaalbaarheid[11] | | | Aantal woningen door woningcorporaties | |
| | | | | Sociale huurwoningen plancapaciteit (en nog in te vullen)[12] | Huurwoningen vanaf de sociale huurgrens tot €1000 per maand plancapaciteit (en nog in te vullen) | Koopwoningen onder de €355.000 plancapaciteit (en nog in te vullen) | Sociale huur-woningen – In plannen (extra ambitie) | Midden huur-woningen – In plannen (extra ambitie) |
| Kop van Noord-Holland | 7.400 | 9.250 | 3.100 | 625 (1.530) | 125 (350) | 920 (1.330) | 2.160 (50) | 70 (0) |
| West Friesland | 12.500 | 12.200 | 4.200 | 2.345 (1.260) | 345 (455) | 1.985 (1.790) | 3.600 (2.000) | 265 (0) |
| Alkmaar | 20.100 | 25.850 | 7.850 | 1.590 (4.215) | 1.100 (191) | 1.885 (4.190) | 2.610 (1.230) | 0 (0) |
| **Totaal*** | **40.000** | **47.300** | **15.150** | **4.560 (7.000)** | **1.570 (1.000)** | **4.790 (7.300)** | **8.370 (3.280)** | **335 (0)** |

[10] Onder harde plancapaciteit verstaan we onherroepelijke of plannen met een vastgesteld bestemmingsplan.
[11] Onder het betaalbare segment vallen de sociale huurwoningen, huurwoningen vanaf de sociale huurgrens tot een max van €1000 per maand en koopwoningen onder de €355.000.
[12] Aantal van de bruto nieuwbouw

**Let op: Deze aantallen zijn gebaseerd op de plancapaciteit en kunnen licht afwijken van de woningbouwafspraken (tabel 2) als gevolg van afronding en wijzigingen in de plancapaciteit sinds de realitycheck. Het woningbouwbod (tabel 1) van 1 oktober blijft ongewijzigd en het uitgangspunt van deze Woondeal.*

**Toelichting bij tabel 2**

In tabel 2 is de totaalopgave uit tabel 1 nader uitgewerkt en opgenomen welk aandeel elke regio neemt in het totaal van de bouwopgave. Het deel dat elke deelregio op zich neemt is gebaseerd op:

- De provinciale prognose (gemeenten realiseren ten minste hun behoefte aan nieuwbouwwoningen)
- De locaties uit tabel 3 van deze Woondeal (gebaseerd op het Addendum)
- De plancapaciteit van de gemeenten in de deelregio (gemeenten met een hoge plancapaciteit kunnen meer realiseren)

Het overzicht in tabel 2 is indicatief en vraagt nadere uitwerking in 2023. Bij de uitwerking van de regionale opgave naar gemeente worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Bestaande verbanden en samenwerkingsafspraken tussen gemeenten en/of de provincie vormen het startpunt voor de uitwerking van de lokale verdeling.
- Rekening houden met de omvang van de voorraad in het sociale huur- en middensegment en de behoefte van elke regio op basis van de Provinciale prognose. De afspraak is dat alle gemeenten in 2023 in de nadere uitwerking van hun programmering stappen zetten om op termijn (na 2030) naar een fair share in de voorraad toe te groeien. Indien dit ook op termijn evident niet logisch of haalbaar is, kan hierop via het Bestuurlijk Woondeal overleg tussen Rijk en regio een uitzondering worden gemaakt.
- De nadere uitwerking van de programmering loopt parallel met het opstellen van de woonzorgvisies (of vergelijkbaar) in 2023 en met de lokale mogelijkheden voor huisvesting van aandachtsgroepen.
- De mogelijkheden om in de programmering daadwerkelijk aan de richtinggevende betaalbaarheidsdoelstelling in het betaalbare segment te voldoen, worden beïnvloed door bestaande afspraken voor projecten, in anterieure overeenkomsten of anderszins. Om vertraging in de realisatie te voorkomen is daarbij het uitgangpunt dat plannen met een vastgesteld bestemmingsplan, een anterieure overeenkomst of een intentieovereenkomst niet hoeven te worden opengebroken. Dit betekent dat er mogelijk pas op een later moment aan de doelstelling in de programmering kan worden voldaan.
- Om duidelijk te maken welke bijdrage de corporaties kunnen leveren om het programma bij te stellen naar tot twee derde betaalbaarheid, is per gemeente in beeld gebracht hoeveel woningen corporaties kunnen en willen bouwen. Dit betreft zowel bestaande plannen als ambitie. Duidelijk is dat de bestaande plannen nog onvoldoende zijn om de doelstelling in Noord-Holland Noord rondom betaalbare woningbouw te realiseren. Gemeenten werken daarom samen met corporaties aan de hand van de opgave per gemeente (uit te werken in 2023) en de ambities van de corporaties uit in welke projecten (waarin het programma nog niet is vastgelegd in overeenkomsten) een aanvullend aandeel in het betaalbare segment wordt gerealiseerd. Waarbij inzet is om aan de gezamenlijke NHN-doelstelling te voldoen, toe te groeien naar twee derde betaalbaar in de productie en – op een reële termijn – een fair share in de voorraad.
- De aantallen die voortkomen uit de ambities van de corporaties kunnen binnen deelregio's anders worden ingezet, rekening houdend met de locatie- en bouwmogelijkheden en fair share in de voorraad.
- De corporaties hebben momenteel onvoldoende positie en middelen (ambitie) om een betekenisvolle bijdrage te leveren aan het realiseren van woningen in het middeldure huursegment. Daarom is slechts een beperkte opgave middeldure huurwoningen voor corporaties in de regio voorzien.

**Enkele aandachtspunten bij tabel 1 en 2:**

- De plancapaciteit is nu nog tot en met 2029 in beeld en valt hierdoor lager uit dan deze in werkelijkheid is. Dit wordt in 2023 aangepast in de monitor plancapaciteit.
- In de cijfers van de woningcorporaties is het jaar 2022 niet meegenomen.
- De opgenomen aantallen **zijn afhankelijk van de mate waarin voldaan wordt aan de randvoorwaarden** opgeschreven in deze Woondeal (zie hoofdstuk 3.10 Kritische succesfactoren). Zolang deze

randvoorwaarden (nog) niet – of niet geheel – zijn ingevuld, zal de productie per gemeente en/of regio lager uitvallen.

3.1.9 Flexibele, tijdelijke woningen kunnen snel en fabrieksmatig/conceptueel worden gerealiseerd en ook worden geplaatst op locaties die slechts tijdelijk beschikbaar zijn om te wonen. Daarmee helpt dit type woningen om de acute woningnood te verkleinen. Hierin zit nu nog beperkte tijdswinst ten opzichte van reguliere woningbouw. Daarom wordt landelijk gestreefd te versnellen naar de realisatie van 15.000 flexwoningen per jaar. Hierbij wordt ingezet op kwalitatief hoogwaardige woningen. De regio zet zich in om hieraan een bijdrage te leveren. Deze wordt in 2023 nader uitgewerkt. Dit aantal is onderdeel van de totale opgave opgenomen in tabel 1. Omdat het woningen betreft op tijdelijke locaties stelt het Rijk een herplaatsingsgarantie beschikbaar.

3.1.10 Met het transformeren van vastgoed worden extra woningen gecreëerd. Daarnaast kan het bijdragen aan de vitaliteit van steden, dorpen en gebieden. Daarom wordt landelijk gestreefd naar de realisatie van 15.000 woningen doormiddel van transformatie per jaar. Gemeenten en provincie zetten zich in om vastgoed niet leeg te laten staan en waar mogelijk en wenselijk woningen door transformatie te realiseren. Deze woningen zijn onderdeel van de totale opgave opgenomen in tabel 1.

**Afspraken over bouwlocaties en prioritering**

3.1.11 Gemeenten en provincie geven prioriteit aan grotere woningbouwontwikkelingen van 200 woningen of meer nabij OV en mobiliteitsknooppunten/mobipunten om de bereikbaarheid van onze steden en dorpen te borgen. Vanuit het principe 'Water en bodem sturend' houden partijen rekening met de toekomstbestendigheid van deze locaties. Focus op grote locaties moet eraan bijdragen dat de woningproductie een voldoende omvang heeft en we als regio Noord-Holland Noord snel slagen kunnen maken. Daartoe selecteren partijen in samenwerking met marktpartijen en corporaties kansrijke gebiedsontwikkelingen waar de inzet van ondersteunende middelen vanuit Rijks- en provinciale regelingen met prioriteit worden ingezet. De gerichte aanpak van exploitatietekorten bij deze gebieden is nodig om de ambities uit deze Woondeal waar te kunnen maken. Daarbij gaat het zowel om de publieke onrendabele top (waaronder mobiliteit) als de onrendabele top door een omvangrijk(er) betaalbaar programma. Overheden werken hierin samen vanuit de gemeenschappelijke doelen (wonen en bereikbaarheid). Hierbij staan realisatie van woningbouw en het stimuleren van smart mobility centraal. Zonder extra financiële ondersteuning zullen de ambities blijven steken op hoogstens het realisatieniveau van 2020 en 2021: ongeveer 2.500 woningen per jaar.

Bij deze focus gaat het om gebieden die voldoen aan meerdere van onderstaande voorwaarden:

- Voldoende omvangrijk zijn: minimaal 200 woningen met extra aandacht voor locaties met minimaal 500 woningen rondom HOV locaties of mobiliteitsknooppunten/mobipunten. Hiermee zijn circa 33.000 van de 40.000 woningen in beeld.
- Snel in uitvoering zijn: start realisatie op afzienbare termijn en met focus vanuit markt (reality-check) en overheid.

Kleine plannen verspreid over de regio behouden hun waarde. De aandacht voor die plannen komt primair vanuit de lokale gemeentelijke inzet en generieke maatregelen.

3.1.12 Op de kaart in hoofdstuk 2 zijn de sleutelprojecten in de regio aangegeven die noodzakelijk voor realisatie van de regionale opgave. Eventuele knelpunten voor de realisatie van deze locaties zijn in tabel 3 opgenomen. Deze knelpunten zijn geïnventariseerd als onderdeel van het Addendum op de Woondeal 2020. De ondertekenende partijen blijven via de Woondealtafel met elkaar het continue gesprek voeren om gesignaleerde knelpunten ten behoeve van de realisatie aan te pakken. Voor een overzicht van de overlegstructuur met alle bestaande en op te richten tafels, zie hoofdstuk 3.9.

**Afspraken rond versnelling**

Vanwege de grote urgentie van de opgave is het nodig dat woningen sneller worden gerealiseerd; sneller dan de gemiddeld 10 jaar die nu landelijk gebruikelijk is. Het is daarom cruciaal dat er wordt gewerkt aan het sneller, slimmer en efficiënter inrichten van de processen en procedures die bij de realisatie van woningbouw van toepassing zijn. Hierbij bezien gemeenten, bouwende partijen, en provincie het gehele bouwproces tot en met de oplevering. Ook is het van belang dat gemeenten een goed participatieproces inrichten, informeel en formeel. Door BZK is in overleg met medeoverheden en marktpartijen een actieplan Versnellen Processen en Procedures opgesteld. De volgende aanbevelingen – voor zover nodig – worden (regionaal) gezamenlijk opgepakt;

- Bij de initiatieffase, bij het organiseren van het plan- en realisatieproces, zorgen voor heldere beslismomenten en benodigde mandaten. Dit zorgt voor het efficiënt en binnen termijnen doorlopen van procedures.
- Versterking van de samenwerking tussen provincie en gemeenten bij het zo efficiënt mogelijk inzetten van de beschikbare ambtelijke capaciteit en expertise. Bijvoorbeeld door het makkelijker toegankelijker maken van de provinciale flexpool voor gemeenten in Noord-Holland Noord waarmee op regionaal niveau experts ingehuurd worden, waar meerdere gemeenten gebruik van kunnen maken en samenwerking met onderwijsinstellingen.
- Actueel houden van ruimtelijke beleidskaders en beleid rondom participatie en ruimtelijke plannen ten behoeve van een transparant en zorgvuldig proces.

*Algemene afspraken*

3.1.13 Om de woningbouwproductie te versnellen en de regionale woningbouwopgave te realiseren, is samenwerking met alle partijen in de woningbouwketen essentieel, met besef van ieders rol en verantwoordelijkheid. Dit vraagt om een nauwe betrokkenheid van corporaties en marktpartijen bij de regionale Woondeal. Deze betrokkenheid wordt in het hoofdstuk samenwerking verder geconcretiseerd.

3.1.14 Partijen richten een regionale versnellingstafel in waaraan afspraken gemaakt kunnen worden om specifieke woningbouwprojecten te versnellen en thematische knelpunten op te lossen (zie hoofdstuk samenwerking). Naast de provincie, de gemeente(n) en het Rijk, sluiten ook marktpartijen en corporaties, en waterschappen aan. Afhankelijk van het vraagstuk kunnen kennisinstellingen en bewonersorganisaties ook worden aangesloten. Partners aan deze tafel prioriteren met elkaar de te bespreken gebiedsspecifieke thema's. Indien er sprake is van landelijke thema's kunnen deze worden doorgezet naar de landelijke versnellingstafel. Het is van belang bij vertraging samen naar oplossingen te zoeken.

3.1.15 Om ervoor te zorgen dat bij planuitval reserveplannen beschikbaar zijn, maken partijen afspraken over voldoende plancapaciteit en harde plancapaciteit. Partijen zetten in op voldoende harde plancapaciteit voor de realisatie van de woningbouwproductie de komende drie jaren. Partijen continueren daarbij de afspraak om in de gebieden met een groot tekort in te zetten op minimaal 130% plancapaciteit (afspraak 1.3).

3.1.16 Naast afspraken over flexibele of tijdelijke woningen wordt ook ingezet op innovatie, standaardisatie en industrialisatie om de bouwproductie te versnellen (zie afspraken 1.6, 1.7 en 8.1), waaronder bijvoorbeeld het innovatief en projectoverstijgend inkopen van woningen via bouwstromen.

3.1.17 In de realisatie van de regionale woningbouwopgave geven partijen prioriteit aan projecten die in het Addendum op de Woondeal 1.0 2020 zijn aangewezen. Ook bekijken we welke projecten die tussen 2030 en 2040 op de planning staan versneld kunnen worden gerealiseerd of naar voren gehaald. De afspraken uit het Addendum zijn hiervoor het uitgangspunt.

## 3.2 Betaalbaarheid

**Constatering**

Er is een grote behoefte aan betaalbare woningen in Nederland. Om aan te sluiten bij die grote behoefte streven we ernaar dat twee derde (600.000 woningen) van de nieuwe woningen betaalbaar zijn: op landelijk, provinciaal en regionaal niveau. Onder het betaalbare segment vallen:

- De sociale huurwoningen tot maximaal circa € 806,06 per maand (prijspeil 2023)
- Middenhuur tot maximaal circa € 1.000 (prijspeil 2020; of 187 punten[13])
- koopwoningen met een aankoopprijs van maximaal € 355.000 (VON).

In de provincie Noord-Holland wordt gestreefd om tot en met 2030 ongeveer 122.000 betaalbare huur- en koopwoningen te realiseren. Gezien de veranderende marktsituatie met hogere rentes, en gestegen bouwkosten, wordt het realiseren van betaalbare woningen steeds lastiger. De businesscase is niet of steeds moeilijker rond te rekenen. Dit leidt mogelijk tot vertraging en vraagt inzet van alle partijen. Evenals een permanente vinger aan de pols om de thema's haalbaarheid en betaalbaarheid samen te laten komen. De eerste jaren zal het aandeel betaalbare huur- en koopwoningen lager zijn. Gemeenten gaan reeds vastgelegde afspraken met ontwikkelaars niet openbreken in verband met voorkomen van vertraging. Extra inzet op betaalbare woningbouw komt daarom op de middellange termijn terug in de realisatiecijfers. Ook hebben we als regio oog voor het type woningen dat we toevoegen. Betaalbare woningen moeten onder andere ten goede komen aan starters en kleine huishoudens. Daarnaast is er oog voor geschikte woningen voor senioren. Zo krijgt de regio doorstroom op gang en spelen we bestaande gezinswoningen vrij.

**Afspraken over Betaalbaarheid**

3.2.1 De regio zet zich tot en met 2030 in om vanaf 2025, richting 2030 toe te groeien naar het realiseren van ongeveer 26.000 betaalbare huur- en koopwoningen. Hiermee wordt ongeveer 66% van de opgave in de regio gerealiseerd in het betaalbare segment. Dit kan alleen onder een aantal randvoorwaarden of kritische succesfactoren, zie paragraaf 3.10 kritische succesfactoren.

3.2.2 In de Nationale prestatieafspraken met de corporatiesector is opgenomen dat corporaties verantwoordelijk zijn voor de bouw van nationaal 250.000 sociale huurwoningen en 50.000 middenhuur woningen. Binnen de provincie Noord-Holland wordt ingezet op de realisatie van 54.620 sociale huur en 42.050 middenhuurwoningen waarvan ongeveer 6.700 middenhuurwoningen gerealiseerd worden door corporaties. Voor de sociale huursector is het belangrijk dat de totale voorraad hierdoor weer groeit om de wachtlijsten terug te dringen. De corporaties in Noord-Holland Noord zetten zich in voor de realisatie van 8.735 corporatiewoningen. Hiervan is ongeveer 8.400 sociale huur en 335 middenhuur. Daarnaast hebben corporaties aangegeven in potentie meer woningen te kunnen realiseren. Dit gaat om ongeveer 3.300 woningen. Hiervoor zijn nog geen concrete plannen. In de lokale prestatieafspraken die gemeenten, corporaties en huurders maken wordt deze ambitie op lokaal niveau verder ingevuld. Niet alle gemeenten in de regio bezitten grond waarop zij kunnen sturen op kwalitatief programma. Corporaties en marktpartijen zullen hier samen moeten werken om voldoende locaties voor sociale huur ook in deze gemeenten beschikbaar te maken. De gemeenten zetten hun instrumentarium en de lokale regierol in.

3.2.3 Momenteel is het aandeel betaalbaar in bestaande plannen nog onvoldoende. Gemeenten zorgen, in lijn met de Nationale prestatieafspraken, voor voldoende steun (samen met Rijk en provincie) en locaties om de afgesproken aantallen sociale huurwoningen daadwerkelijk te realiseren.

3.2.4 Gemeenten kunnen niet in een keer van de kelder naar de zolder en de woningbouwproductie bijsturen. Om vertraging te voorkomen is het uitgangspunt dat bestaande/contractuele afspraken zoals een intentieovereenkomst, vastgestelde bestemmingsplannen en vastgestelde anterieure

[13] Op basis van het Woningwaarde Stelsel (WWS)

overeenkomsten) van woningbouwprojecten niet worden opengebroken om het aandeel betaalbaar te verhogen. Wel worden in projecten waar de kwalitatieve verdeling nog niet vast ligt, de mogelijkheden benut om het aandeel betaalbaar te verhogen. Omdat de kwalitatieve verdeling van ongeveer 60% van de plancapaciteit nog niet bekend is, is hier ruimte om vanaf 2025 op het gewenste aandeel van twee derde betaalbaarheid in de programmering te komen, rekening houdend met de 'fair share' doelstelling van het toegroeien naar 30% sociale huurwoningen in de voorraad in elke regio. In 2023 wordt gewerkt aan de uitwerking van de betaalbaarheidsdoelstellingen in de nieuwbouwprogrammering van de individuele gemeenten in Noord-Holland Noord. Afspraken worden dan vastgelegd in de te actualiseren Woondeal.

3.2.5 Om provincies, gemeenten en corporaties te ondersteunen bij het realiseren van versnelling van de nieuwbouw van sociale woningen, kunnen de expertteams, de Taskforce Nieuwbouw Woningcorporaties en de Taskforce versnellen tijdelijke huisvesting worden ingezet. De Taskforce Nieuwbouw Woningcorporaties, die bestaat uit leden namens alle betrokken partijen, kan bestuurlijk hulp bieden wanneer er belemmeringen worden geconstateerd bij het realiseren van de gemeentelijke bouwopgave voor sociale huurwoningen, waaronder flexwoningen.

3.2.6 Om te zorgen dat er voldoende woningen zijn voor starters en mensen met een middeninkomen zijn tot en met 2030 nationaal 350.000 betaalbare koop- en midden huurwoningen nodig. In het beleidsprogramma 'betaalbaar wonen' is dan ook opgenomen dat 40% van de nieuwbouw dient plaats te vinden in deze segmenten. Het provinciale aandeel in deze nationale opgave is ongeveer 42.000 middenhuurwoningen en ongeveer 25.250 goedkope koopwoningen. De regio zet zich in voor de realisatie van ongeveer 2.500 middenhuurwoningen en ongeveer 12.000 goedkope koopwoningen. Dit is ongeveer 22% van de totale opgave.

3.2.7 In het beleidsprogramma 'Een thuis voor iedereen' is opgenomen dat via de regionale woningbouwprogrammering de nieuwbouw van sociale huurwoningen zo wordt ingepland dat wordt toegewerkt naar een meer evenwichtige verdeling van de woningvoorraad met een streven naar 30% sociale huurwoningen in de woonvoorraad. Dit betekent dat de gemeenten met minder dan 30% sociale huur in de bestaande woningvoorraad moeten bijdragen aan dit streven door in de programmering minimaal 30% sociale huurwoningen op te nemen en voor gemeenten die dit al hebben te zorgen dat hun voorraad minimaal op 30% blijft. Zo wordt regionaal gekomen tot een betere balans in de woningvoorraad waarbij tevens het uitgangspunt is dat het aantal sociale huurwoningen in de regio voldoet aan de totale behoefte naar deze woningen.

3.2.8 De bijdrage die individuele gemeenten leveren aan bovenstaande doelstellingen wordt via hun nieuwbouwprogramma of op een andere wijze (bijv. splitsen) in 2023 afgestemd en uitgewerkt in lokale woon(zorg)visies of een vergelijkbaar beleidsstuk. Regionaal vindt het gesprek hierover plaats in het kader van het programma huisvesting aandachtsgroepen. Hiervoor maken gemeenten een analyse van zowel de woon-, de zorg- als ondersteuningsbehoefte van de aandachtsgroepen in de eigen gemeente en de regio (hoeveel mensen, welke aandachtsgroepen, wat is de woonbehoefte en wat is de eventueel langdurige ondersteuningsbehoefte) Als naar aanleiding hiervan afspraken over sociale woningbouw wijzigen, worden deze vervolgens weer opgenomen in de Woondeal.

3.2.9 Na het opstellen van de woon(zorg)visies of vergelijkbaar vindt een herijking plaats van de afspraken die in de Woondeal gemaakt zijn m.b.t. de huisvesting van aandachtsgroepen, en wonen en zorg voor ouderen. De uitkomsten van de woonbehoefte uit de woonzorgvisies zullen leidend zijn voor het actualiseren van de bestaande Woondealafspraken.

## 3.3 Woningbouw voor ouderen en verpleegzorgplekken

**Constatering**

Specifieke aandacht is nodig voor de ondersteuning van de woonbehoeften van ouderen. Door de vergrijzing zijn er over twintig jaar naar schatting in heel Nederland 1,6 miljoen 80+ers. Dat is twee keer zoveel als op dit moment. Er is een toenemende behoefte aan woningen die aansluiten bij de wensen van ouderen. Denk aan geclusterde woningen, bijvoorbeeld in de vorm van hofjes. In het beleidsprogramma 'wonen en zorg' is aangekondigd dat er nationaal behoefte is aan 250.000 woningen geschikt voor ouderen. Het betreft 170.000 nultredenwoningen[14] en 80.000 geclusterde woonvormen[15] die ook geschikt zijn voor ouderen. Noord-Holland Noord heeft deze cijfers nog niet in beeld. Dit wordt vanaf 2023 meegenomen in de monitor plancapaciteit. Het regionale aandeel in deze opgave werken we uit na het opstellen van de woon(zorg)visies of vergelijkbaar beleidsstuk in 2023 (zie afspraak 3.2.9).

## 3.4 Herstructurering

**Constatering**

In het Nationaal programma leefbaarheid en veiligheid is aangekondigd dat er naast afspraken over woningbouw, ook afspraken over herstructurering worden gemaakt. Het betreft zeer slecht onderhouden woningen in een onaantrekkelijke woonomgeving waardoor de leefbaarheid onder druk staat. Deze woningen sluiten niet aan op de lokale behoefte. In deze herstructureringsopgave onderscheiden we drie categorieën: vervangende nieuwbouw, sloop en grootschalige renovatie[16]. De regio West-Friesland deed reeds onderzoek om het aandeel herstructurering in kaart te brengen. Met uitzondering van de regio West-Friesland, is het aandeel in deze opgave momenteel nog niet voldoende in beeld. In 2023 maken gemeenten een overzicht van het aandeel te herstructureren woningen als onderdeel van het actualiseren van de Woondeal NHN. De provincie coördineert deze inventarisatie.

## 3.5 Vakantieparken

**Constatering**

In Nederland bevinden zich bijna 4000 vakantieparken, hieronder bevindt zich een grote variëteit, zoals campings, stacaravanparken en bungalowparken. Een groot aantal van deze parken vervult een belangrijke recreatieve en economische rol in onze gemeenten. Voor een deel van deze parken geldt echter dat zij deze rol minder of niet meer kunnen vervullen. In die gevallen kan er gedacht worden aan een nieuw toekomstscenario voor het park, wat deze scenario's zijn is afhankelijk van veel factoren, zoals ruimtelijke ordening, veiligheid en lokale economie. Eén van de toekomstscenario's die in deze tijden van het woningtekort extra aandacht krijgt, is het transformeren van vakantieparken naar wonen. Enkele jaren geleden heeft de provincie Noord-Holland een onderzoek gedaan naar vitale vakantieparken. In 2023 maakt de provincie in samenspraak met de

[14] Nultredenwoningen zijn waarbij je niet hoeft trap te lopen, zowel binnen het huis als om naar binnen te komen. Vaak betreffen het gelijkvloerse woningen/appartementen in de buurt van voorzieningen.

[15] Geclusterde woonvormen, vaak met ontmoetingsruimtes, zijn onder andere hofjeswoningen (zoals de Knarrenhof), serviceflats en seniorenflats. Geclusterde woonvormen voorzien niet alleen in prettige huisvesting, maar verminderen ook eenzaamheid doordat ze het aangaan van sociale contacten vergemakkelijken. Woningen in geclusterde woonvormen zijn nultredenwoningen en bij voorkeur rollatortoe- en doorgankelijk.

[16] Definities herstructurering:
**Vervangende nieuwbouw:** het uit de voorraad halen van incourante woningen en vervangen door toekomstbestendige nieuwe woningen in het zelfde plangebied.
**Grootschalige renovatie:** het verbeteren van de woonkwaliteit van het gebouw door het toekomstbestendig maken van bestaande particuliere woningvoorraad. Het gaat uitdrukkelijk om ingrijpende fysieke ingrepen die doeltreffend de courantheid van de woning verbeteren. Denk aan: het splitsen, samenvoegen, optoppen of uitbouwen van woningen, aanpakken gespikkeld bezit en/of achterstallig onderhoud. Verduurzaming van de woning kan hier deel van uitmaken, maar slechts als nevendoel.
**Sloop**: betreft sloop zonder nieuwbouw, om de woningvoorraad te verkleinen. Doel hier is om te komen tot betere marktspanning en voorkomen van leegstand. Hiervan is in principe zelden sprake, maar kan aan de orde zijn in regio's waar bevolkingskrimp plaatsvindt.

gemeenten op basis van dit onderzoek een overzicht van het aandeel te transformeren vakantieparken als onderdeel van het actualiseren van de Woondeal NHN. Gemeenten dragen bij door het aangeven van mogelijke vakantieparken die zij geschikt achten voor transformatie.

## 3.6 Mobiliteit

**Constatering**
Extra woningbouw in Noord-Holland Noord heeft grote impact op ons mobiliteitssysteem. Gegeven de grote voorziene groei aan woningen en werkgelegenheid ontstaan knelpunten in het mobiliteitssysteem. De oplossing voor deze bereikbaarheidsknelpunten zit in het uitbreiden van infrastructuur en verduurzamen van mobiliteit. Financiële middelen voor infrastructuur zijn noodzakelijk en moet gelijk op gaan met de woondeal. Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk: voorkom verplaatsingen, verander naar schone en actieve vervoerwijzen zoals fiets, lopen, openbaar vervoer, en stimuleer schoner gebruik van de auto door het gebruik te delen en de elektrische auto te stimuleren.

De mobiliteitstransitie in de regio draait om het anders invullen van vervoer – passend bij de lokale omstandigheden - om zo toe te werken naar een aantrekkelijkere omgeving voor iedereen. De regiogemeenten vullen dit in door in het mobiliteitsbeleid in te zetten op vervoer per trein, snelle busverbinding en/of verbetering van fietsvoorzieningen en het inzetten van stadrandhubs of mobipunten. Daarmee vangen we automobiliteit af en leveren zo een bijdrage aan de doorstroming op bestaande wegen, waardoor ruimte ontstaat voor noodzakelijk economisch verkeer.

Voor de bereikbaarheid van heel Noord-Holland Noord heeft het verbeteren van de Zaancorridor en de Hoornse Lijn corridor prioriteit. Deze corridors zijn essentieel voor het faciliteren van duurzaam woon-werkverkeer met belangrijke voorzieningen- en werkgelegenheidsfuncties in de MRA. Investeringen hangen samen met het realiseren van 43.000 woningen tot 2040 in de regio Alkmaar en regio Kop van Noord-Holland en 28.500 tot 2040 in de regio West Friesland. Door via economisch beleid rondom stations, met onder andere mobiliteitshubs, ruimte te bieden aan dienstverlenende bedrijven, ontstaat een voor de exploitatie noodzakelijke en voor overheden wenselijke tegenpendel. Wonen, bereikbaarheid en economie lopen hierin samen op. Provincie en Rijk faciliteren middels PHS, ov-concessies en uitrol van een regionaal netwerk van doorfietsroutes dat dit duurzame vervoer functioneert en continue wordt geoptimaliseerd.

De verstedelijkte zuidflank van de regio (op de lijn Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn) vormt een scharnierpunt tussen het daily urban system van de MRA en NHN. In grote delen van Noord-Holland Noord blijft de auto een belangrijke rol vervullen vanwege de afstanden en lage woondichtheden waardoor er te weinig passagiers zijn voor OV. Hier is een duurzaam, robuust, veilig en betrouwbaar verkeerssysteem nodig dat aandacht heeft voor de auto en innovatieve vormen van OV. Koppeling van de Helderse- en Westfrieselijn aan de Zaanse en Hoornse corridors vergroot de bereikbaarheid van heel Noord-Holland Noord en vormt zo de ruggengraat voor het OV. Daarnaast wordt ook het gebruik van de (elektrische) fiets door middel van het realiseren van doorfietsroutes in landelijk gebied gestimuleerd.

Naast de inzet op bovenstaande duurzame mobiliteitsoplossingen blijft het noodzakelijk om een toekomstbestendig wegennet te realiseren. Dit speelt met name op de grote verkeersaders waar doorstroming essentieel is (denk aan de ring Alkmaar, de A9 en de A7). Maar ook op regionale wegennetten waar weinig ruimte is voor meer verkeersbewegingen (denk bijvoorbeeld aan het wegennet in West-Friesland of de verkeersveiligheid rondom de N9, N99, N240 en N250 in de Kop richting Den Helder).

Bij het prioriteren van de mobiliteitsmaatregelen hanteren we de Ladder van Verdaas:
1. verminderen van verkeersbewegingen;
2. inzetten op duurzame mobiliteit (meer OV, fietsen en duurzame materialen);
3. optimaliseren door de bestaande infrastructuur beter te benutten;
4. aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Zo zetten de gemeenten in op efficiënte investeringen in het optimaliseren van de bestaande bereikbaarheidsinfrastructuur, verminderen van de uitstoot van CO2 en het realiseren van gezonde, groene en prettige woonmilieus (grotendeels nabij OV-knooppunten of mobipunten). Essentieel is dat op al deze opgaven (Rijks)middelen beschikbaar komen. Het gaat concreet om:

- ontwikkelen van de grote OV-knooppunten Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn als stedelijk hart, regionaal centrum en belangrijke hub voor NHN.
- concentreren van woningbouw bij de OV-knooppunten langs de Zaancorridor, Helderselijn en de West-Frieselijn;
- realiseren van ongelijkvloerse spoorkruisingen (Hoorn, Alkmaar, Dijk en Waard, Castricum, Schagen);
- inzetten op duurzame modaliteiten door verbetering en toevoeging van OV- en fietsinfrastructuur in de hele regio, inclusief het landelijk gebied, waaronder een samenhangend netwerk van doorfietsroutes;
- verbeteren van de aansluiting van de corridors op de regionale netwerken voor fiets, OV en auto;
- behoud en onderhoud van doorgaande regionale lijnen in de Kop van Noord-Holland;
- een toekomstbestendige Ring Alkmaar.

Al deze opgaven vragen aandacht en haken op elkaar in. Het belang, de maatregelen en investeringen zijn uitgewerkt en onderbouwd in het addendum op de Woondeal 1.0 uit 2020 (zie bijlage 3) en gebaseerd op kengetallen voor vergelijkbare investeringen.

**Afspraken:**

3.6.1 Om de directe (negatieve) effecten van locatieontwikkeling op de bereikbaarheid te beperken, benutten gemeenten zoveel mogelijk hun verhaalmogelijkheden binnen gebiedsexploitaties. Waar dit onvoldoende is, of waar maatregelen effect hebben voor meerdere locaties, wordt gezocht naar alternatieve financieringsmogelijkheden (bijvoorbeeld Wbi-gelden of gelden uit het Actieplan Wonen van de Provincie).

3.6.2 Naast locatiespecifieke maatregelen zetten gemeenten en provincie in eerste instantie in op algehele bereikbaarheid per fiets en het OV evenals de verbinding daartussen (versterken van de visgraat regionale bereikbaarheid). Aanpak van weginfrastructuur is hierop aanvullend en gebeurt indien nodig. Smart mobility en ketenreisoptimalisatie (aansluiting op stadsrandhubs mobipunten en vervolgens richting OV-knooppunten) wordt gefaciliteerd conform de bereikbaarheidsvisie. Met deze aanpak vangt de regio mobiliteit af en beperkt zij de belasting van het hoofdwegennet.

3.6.3 Gemeenten en provincie werken het bovenstaande (3.6.2) uit in hun begroting en zoeken daarbij gericht naar aanvullende middelen als Nationaal Toekomstbeeld Fiets, het programma provinciale doorfietsroutes, of EU-fondsen.

3.6.4 Om het mobiliteitssysteem in de regio Noord-Holland Noord draaiende te houden, en gegeven de grote voorziene groei aan woningen en werkgelegenheid moet wat betreft de regio de nadruk liggen op het remmen van de mobiliteitsgroei door middel van een mobiliteitstransitie. Extra woningbouw is alleen mogelijk als het regionale 'bereikbaarheidssysteem' in alle facetten versterkt is. De regio is van mening dat de noodzakelijke inzet een geschatte totale investering van ongeveer 350 miljoen euro vraagt, waarvoor binnen de regio momenteel geen dekking is. Dit voorstel is uitgewerkt in het Addendum op de Woondeal 2020 (bijlage 3). Dit betreft onder andere het versterken van de corridors: Hoornse Lijn-Corridor en de Zaancorridor/Helderse Lijn. Via de afspraken uit het BO MIRT worden door het Rijk, met co-financiering van de regio, grote investeringen in de mobiliteitsopgave gedaan. Bij het BO MIRT 2022 is daar een significante stap in gemaakt. Van de aanvraag van regio Noord-Holland Noord is uiteindelijk ongeveer €40 miljoen toegekend. Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio van het Rijk om samen met de regio te zoeken naar een financiële oplossing. Dit zit met name

in kosten rondom de scharnierpunten Alkmaar en Hoorn. Deze investering hebben we verder uitgewerkt in het Addendum op de Woondeal 2020 (zie bijlage 3).

3.6.5 Naast investeringen in de hoofdinfrastructuur is met name in delen van de Kop van Noord-Holland en delen van West-Friesland van belang om woningbouwlocaties aan te sluiten op het bestaande wegennet. Vaak kunnen deze bovenplanse kosten niet uit de gebiedsexploitatie worden gedekt. In eerste instantie maken gemeenten gebruik van de uitgebreide criteria voor de Wbi waardoor woningbouwplannen van 200 woningen of meer in aanmerking komen. Ook onderzoeken gemeenten of zij van de nieuwe mogelijkheid om gezamenlijk een Wbi aanvraag voor meerdere gemeenten/locaties gebruik kunnen maken. Daarnaast is het van belang om de veiligheid op het bestaande wegennet te borgen (denk bijvoorbeeld aan de veiligheid op de N9, N99 en N250 richting Den Helder).

## 3.7 Duurzame en toekomstbestendige bouw

**Constatering**

Duurzaamheid is een leidend motief bij de realisatie van de woningbouwopgave. We dragen daarmee bij aan de opgave van 55% minder CO2 (Nationaal Klimaatakkoord), 50% minder gebruik van primaire grondstoffen en 50% minder uitstoot van stikstof in 2030 evenals andere duurzaamheidsdoelstellingen zoals het klimaatbestendig, natuurinclusief en waterrobuust inrichten van de omgeving voor 2050. Bovendien vragen oplopende bouwkosten, tekort aan opgeleide arbeidskrachten, toenemende grondstoffen- en materiaalschaarste en hoge faalkosten rigoureuze verandering in onze manier van bouwen: meer innoveren, industrialiseren, verslimmen en verduurzamen.

Daarom stimuleert de provincie en de regio, ondersteund door het Rijk, de transitie naar een circulaire economie en naar het zogenaamde circulair en conceptueel bouwen.

**Afspraken**

3.7.1 Het versneld bouwen van voldoende duurzame en betaalbare woningen vraagt – versterkt door de beperkte capaciteit in de bouwsector, de klimaatdoelen, en de stikstofproblematiek – om vormen van innovatie, standaardisatie en industrialisatie zodat de gewenste bouwproductie slimmer kan worden gerealiseerd. Daarbij hebben alle partijen aandacht voor zowel duurzaamheidsprestaties in gebruik (energie) als duurzaamheidsprestaties in de realisatie (milieu-impact & stikstof).

3.7.2 De regio spant zich in om in 2030 minimaal de helft van het aantal woningen circulair en industrieel te laten bouwen, zoals ook benoemd in het Programma Woningbouw van BZK. Deze verschuiving leidt onder meer tot een kortere bouwtijd, minder stikstofuitstoot op de bouwplaats en een betere milieuprestatie.

3.7.3 Woningbouw met een lage milieu-impact (uitgedrukt in de Milieuprestatie Gebouwen, MPG) is technisch mogelijk. Betrokken partijen zetten binnen aanbestedingen in op het verbeteren van de milieuprestatie tot minimaal een MPG (Milieu Prestatie Gebouwen) van 0,5 of hoger, vooruitlopend op de voorgenomen aanscherping van nationale wetgeving. Woningcorporaties nemen dit mee in opdrachtverlening; gemeenten nemen dit mee bij eventuele grondverkoop, en ontwikkelaars nemen dit mee bij nieuwe en lopende projecten. De huidige MPG biedt onvoldoende perspectief om actief te kunnen sturen op CO2-impact van gebouwen. Het Rijk zorgt er voor dat er naast de MPG een tweede sturingsnorm komt die is gebaseerd op de GWP-waarde (Global Warming Potential) van bouwmaterialen inclusief de bijdrage van biogene CO2-opslag daaraan.

3.7.4 Toepassing van biobased materialen levert een grote bijdrage aan het verbeteren van de milieuprestatie en slaat bovendien $CO_2$ op. Deze toepassing wordt actief gestimuleerd in nieuw te realiseren projecten, waarbij partijen zich inspannen om het gebruik van hernieuwbare (biobased)

bouwmaterialen en/of het hergebruik van bouwmaterialen te verhogen naar 25% in 2025 en 50% in 2030. De regio Westfriesland is via Circulair West Friesland met kennisorganisaties, bouwketenpartners en overheden bezig met het realiseren van een Biobased Bouw LAB dat vooral gaat inzetten op de toepassingen van regionale organische restmaterialen voor de geschiktheid als bouwmateriaal. Als regionale biobased bouwmaterialen in de eigen regio ingezet gaan worden, neemt de positieve milieu- en omgevingsimpact enorm toe.

3.7.5 We hanteren Het Nieuwe Normaal[17] als eenduidige taal voor circulair bouwen, en gemeenten gebruiken "Het nieuwe normaal" raamwerk als gunningscriterium bij gronduitgiftes of bij het opstellen van overeenkomsten met ontwikkelaars. Daarmee dragen we bij aan de nationale transitie naar een circulaire bouweconomie.

3.7.6 Om te zorgen voor een toekomstbestendige woningvoorraad besteden we aandacht aan de aanpasbaarheid, demonteerbaarheid en flexibiliteit van woningen, om in te kunnen spelen op toekomstige behoeften.

3.7.7 Woningen die nu gebouwd worden moeten ook in het toekomstige klimaat veilig, aantrekkelijk en betaalbaar zijn. Partijen in deze Woondeal spannen zich dan ook in om klimaatadaptief en natuurinclusief te (ver)bouwen en in te richten. Ze passen hiertoe - vooruitlopend op mogelijke wettelijke borging - de 'landelijke maatlat voor een groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving' toe.

3.7.8 Voor een aantal locaties per provincie financiert het Rijk projectevaluaties op basis van Het Nieuwe Normaal (in totaal max. 400 evaluaties verspreid over het land). Voor uitvoering van een evaluatie dient het project zich minimaal in definitieve ontwerpfase te bevinden en de realisatie voor 1 januari 2025 hebben plaatsgevonden. Een evaluatie geeft inzicht in de prestaties van het project op de thema's van Het Nieuwe Normaal en de lessen uit alle evaluaties worden landelijk gedeeld.

## 3.8 Ruimtelijke ordeningsaspecten

**Constatering**

Het realiseren van de in deze Woondeal opgenomen woningen moet samengaan met verschillende andere grote ruimtelijke opgaven als klimaat, landbouw, natuur en energie.

**Afspraken**

*Algemeen*

3.8.1 Met het programma NOVEX wordt deze brede ruimtelijke indeling de komende maanden door het Rijk opgepakt. De woningbouwaantallen die bestuurlijk afgesproken zijn in oktober, en regionaal uitgewerkt en bestuurlijke afgesproken in deze Woondeal, zijn hiervoor uitgangspunt.

*Water en bodem sturend*

3.8.2 Partijen in deze Woondeal spannen zich in om het water- en bodemsysteem sturend te laten zijn bij gebiedsontwikkeling en locatiekeuze. Hiertoe worden waterschappen door gemeenten vanaf het begin in het planvormingsproces betrokken. In het Omgevingsplan houden gemeenten rekening met het waterbelang met het oog op behoud van waterkwaliteit en het voorkomen van wateroverlast, droogte en overstromingen om te komen tot een evenwichtige toedeling van functies aan locatie, onder meer woningbouwlocaties. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt verdere richtinggevende uitspraken en randvoorwaarden uit in het programma 'Water en Bodem Sturend'.

3.8.3 In de water en bodem brief van 25 november 2022 is aangegeven dat IenW en BZK gezamenlijk een richtinggevend kader ontwikkelen, in overleg met medeoverheden. Doel van dit kader is om ondersteuning te bieden aan het regionale proces en om een bewuste afweging te maken over waar wordt gebouwd gegeven het water en bodem systeem en de risico's vanuit wateroverlast,

[17] I voorziet nu in een aantal criteria die gezamenlijk de circulariteit van een bouwwerk kwantificeren.

overstromingen, bodemdaling en drinkwaterbeschikbaarheid. Hiermee worden water en bodem sturend bij ruimtelijke planvorming. Ook wordt binnenkort de Landelijke maatlat 'Groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving' gepresenteerd.

3.8.4 Voor bouwplannen op locaties die op dit moment al in een vergevorderd stadium van ontwikkeling zijn[18] en waarvoor geldt dat heroverweging vanuit water en bodem tot onevenredige vertraging zou leiden, wordt het richtinggevend kader niet toegepast. Deze plannen blijven onveranderd. Voor alle andere ontwikkellocaties wordt het richtinggevend kader zoveel mogelijk toegepast, waarbij de locatiekeuze wordt geëvalueerd en lokale afwegingen en keuzes worden gemaakt voor inrichting van de locatie en de bouwwijze voor nieuwe bebouwing.

3.8.5 Knelpunten als gevolg van de uitgangspunten van water en bodem sturend, worden geagendeerd in het BO Wonen en aan de regionale versnellingstafel. Desgewenst kan het aan de orde worden gesteld bij de landelijke versnellingstafel.

## 3.9 Samenwerking, sturing en monitoring

**Constatering**

Met de Woondeal wordt de basis gelegd voor een langjarige (t/m 2030) samenwerking tussen Rijk, provincie en gemeenten samen met marktpartijen en corporaties als partner in de realisatie. Het Rijk kent hierin een normstellende en voorwaarden scheppende rol. De Provincie is kaderstellend, regisserend en ondersteunend. De gemeentelijke rol is gericht op uitvoering. Marktpartijen en corporaties nemen de daadwerkelijke realisatie voor hun rekening. Dit partnerschap is van groot belang om uitvoering te geven aan versnelling van de complexe woonopgave. In het Addendum op de Woondeal 2020 geven de regiogemeenten aan dat er momenteel onvoldoende capaciteit is om deze opgave met de huidige manier van werken uit te voeren. De regio wil, in samenwerking met de provincie en het Rijk, daarom snel doorpakken om de realisatiecapaciteit te verhogen. We maken daarom – naast de afspraken over de woningbouwopgave - ook afspraken over onderstaande elementen, de governance:

- Monitoring en rapportage om zicht te houden op de voortgang.
- De overlegstructuur om de voortgang en eventuele knelpunten te bespreken.
- Het indien nodig oplossen van belemmeringen en nemen van besluiten

**Afspraken**

*Overlegstructuur:*

3.9.1 Om gezamenlijk zicht te houden op de voortgang van de uitvoering van de voorliggende bestuurlijke afspraken vinden er reguliere overleggen plaats tussen vertegenwoordigers van het Ministerie van BZK, de provincie en de regio in samenwerking met marktpartijen en corporaties. Deze overleggen vinden plaats op ambtelijk en bestuurlijk niveau.

3.9.2 De frequentie van reguliere overleggen over de voortgang van de Woondeal NHN wordt in onderling overleg tussen rijk, provincie en regio bepaald. Deze overleggen bestaan minimaal uit de volgende onderdelen:

a. Een regulier overleg op ambtelijk niveau (kernteam) tussen accounthouders vanuit het Ministerie van BZK, provincie Noord-Holland en de Regiogemeenten vindt maandelijks plaats, of zoveel vaker als nodig is. Hierbij sluiten mogelijk marktpartijen vertegenwoordigd via de Woningmakers en Woon Gangmakers aan.
b. Een BO Wonen waar de voortgang van de Woondeal 2.0 een vast onderdeel is. Voor dit onderdeel van het BO sluit de directeur Woningbouw van BZK, bestuurders van de provincie Noord-Holland en de regiogemeenten evenals een vertegenwoordiging van de woningmakers/Woon Gangmakers aan. Dit overleg vindt vier keer per jaar plaats. Via het kernteam en tafels als de landelijke versnellingstafel

[18] In de water en bodem brief van 25 november wordt uitgegaan van plannen die voor 1-1-2025 een vastgesteld bestemmingsplan hebben.

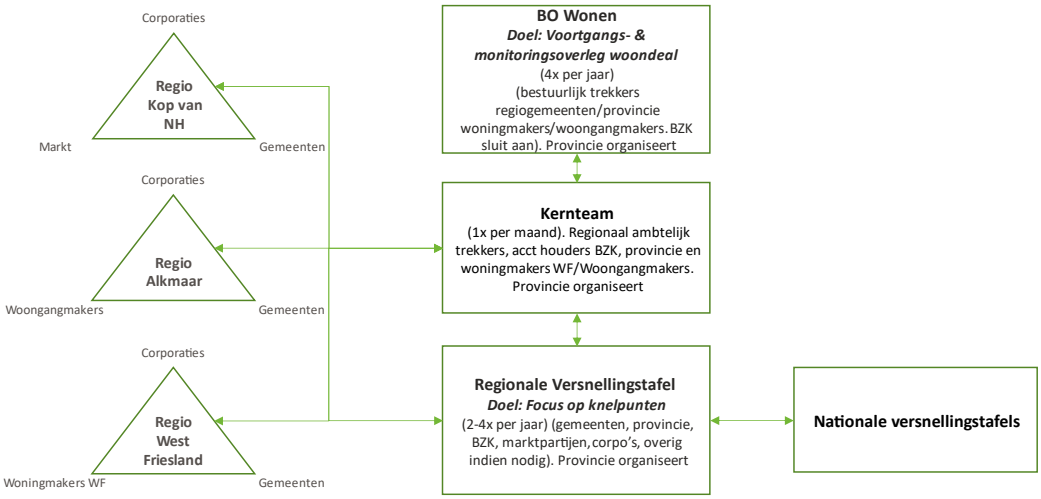
worden eventuele knelpunten in het BO Wonen geagendeerd. Het BO Wonen wordt voorbereid door het ambtelijk kernteam van de genoemde partijen.

3.9.3 De afspraken worden jaarlijks gemonitord en indien nodig herijkt samen met alle partijen (inclusief marktpartijen en corporaties). Daarbij wordt de nieuwste prognose van de woningbouwbehoefte tot en met 2030 betrokken. Deze wordt eveneens jaarlijks bijgewerkt. De richtinggevende doelstelling voor de woningbouwproductie per jaar tot en met 2030 wordt bijgewerkt op basis van deze prognose, de gerealiseerde bouwproductie en ontwikkeling van de woningvoorraad. Dit komt jaarlijks op de agenda van het ambtelijk trekkersoverleg. In 2023 wordt de herijking gepland na het beschikbaar komen van de volgende prognose van de woningbouwbehoefte en het provinciaal ruimtelijk arrangement, waarbij in de herijking ook randvoorwaarden zoals water en bodem, stikstof en geluid aan bod kunnen komen. Daarnaast wordt in 2023 eenmalig een tussenbalans opgemaakt ten aanzien van het provinciale aandeel in de nationale opgave na het afsluiten van de Woondeals. Waar nodig wordt deze tussenbalans bestuurlijk besproken.

3.9.4 Vanuit de taskforce nieuwbouw woningcorporaties en tafels als de landelijke versnellingstafel agenderen partijen waar nodig eventuele knelpunten in ambtelijke en bestuurlijke overleggen.

De onderstaande figuur geeft een schematisch beeld van de hierboven beschreven overlegstructuur in de regio Noord-Holland Noord.

*Figuur 1: Overlegstructuur Woondeal NHN*




Deze overlegstructuur heeft impact op de wijze van informatiedeling en samenwerking tussen partijen. Partijen zijn zich bewust van hun onderlinge afhankelijkheid en de noodzaak tot gezamenlijke inspanning om resultaten te boeken. De provincie is verantwoordelijk voor de organisatie van het BO wonen waar de Woondealtafel een onderdeel van is, en welke toegankelijk is voor alle in het schema genoemde partijen. Onder invloed van een onafhankelijk voorzitter vindt hier vier maal per jaar monitoring van gestelde doelen plaats. Ook worden knelpunten vastgesteld, waaraan maatregelen/acties en verantwoordelijken gekoppeld worden.

*Samenwerking*

3.9.5 De regiogemeenten werken in 2023 de opgaven uit deze Woondeal en het Addendum op de Woondeal 1.0 2022 uit in een regionaal investeringsprogramma en programma-aanpak. Zo brengen we focus aan op wat we wanneer oppakken. Dit doen we op regionaal niveau onder verantwoordelijkheid van het IBAO (Integrerend Bestuurlijk Afstemmings Overleg). Dit vergt een domeinoverstijgende samenwerking

op het gebied van wonen, mobiliteit en economie. Hier maken alle gemeenten capaciteit voor beschikbaar.

3.9.6 Om de afspraken uit deze Woondeal uit te voeren is aanvullende ambtelijke capaciteit en kennis nodig in de gehele regio. In de kleinere gemeenten gaat het veelal om specifieke kennis. In de regio als geheel speelt een gebrek aan ambtelijke capaciteit. De gemeenten gaan haar procedures verder stroomlijnen, in afstemming met marktpartijen. Dit doen ze door in 2023 hun plantoetsingsprocessen op regionaal niveau met elkaar af te stemmen. Dit doen we op een natuurlijk moment, parallel aan de invoering van de Omgevingswet. De regiogemeenten betrekken hierbij marktpartijen en corporaties door te inventariseren waar plannen vast komen te zitten en waar processen mogelijk parallel kunnen lopen. Een jaar na het invoeren van de omgevingswet werken alle gemeenten met een vergelijkbaar plantoetsingsproces (afhankelijk van de invoering van de wet wordt verwacht dat dit in 2024 zal zijn). Ook zoeken we naar manieren waarop marktpartijen een bijdrage kunnen leveren, bijvoorbeeld bij het opstellen van bestemmingsplannen/omgevingsplannen of het leveren van capaciteit (denk aan een planoloog etc.).

3.9.7 Naast het versnellen van processen en procedures zullen we de beschikbare capaciteit beter, en op regionaal niveau moeten benutten. Dit vraagt om het delen van onze gezamenlijke expertise en menskracht om projecten los te trekken. Het Rijk en provincie ondersteunen de regio bij het aanstellen van aanvullende expertise (zoals middels het expertteam woningbouw), met maatregelen uit het provinciale Actieplan Wonen en waar mogelijk met ambtelijke capaciteit. De regiogemeenten zetten in 2023-2024 een pilot op waar ambtelijke capaciteit uitgewisseld kan worden tussen gemeente en ingezet kan worden waar deze het meest nodig is. Dit moet in eerste instantie gebeuren op een nader te bepalen locatie waar een woningbouwlocatie op of nabij de gemeentegrens ligt en beide gemeenten belang hebben dat deze locatie tot ontwikkeling komt. Op basis van de pilot werken we een regionale aanpak uit in 2024

*Monitoring, belemmeringen oplossen en besluiten nemen:*

3.9.8 De provincie is regieverantwoordelijk om ervoor te zorgen dat de afspraken die gemeenten maken op lokaal en regionaal niveau in lijn zijn met de woningbouwafspraken gemaakt in oktober 2022 en monitort hierop.

3.9.9 Doel is door monitoring en intensief en kort-cyclisch ambtelijk en bestuurlijk overleg in samenwerking met corporaties en marktpartijen goed zicht te krijgen en te houden op de uitvoering. Hierdoor signaleren de ondertekenden partijen vroegtijdig wanneer de voortgang van de woningbouw en de uitvoering van de bestuurlijke afspraken stokt. Wanneer (gezamenlijk) wordt geconstateerd dat de voortgang stokt, stellen we gezamenlijk vast wat de achterliggende oorzaken daarvan zijn (fact finding). Hierbij betrekken we marktpartijen nadrukkelijk, omdat zij vaak een scherper beeld hebben waar zaken op locatieniveau in de knel komen. Op basis daarvan worden de benodigde en gewenste acties in gang gezet. Hierbij kan ondersteuning worden ingeschakeld van de landelijke versnellingstafel voor regio overstijgende vraagstukken, tafels van andere ministeries, de taskforce nieuwbouw woningcorporaties of expertteams zoals de Provinciale Bouwambassadeur en de Circulair bouwexpert. Uitgangspunt is: ‘los het op, of schaal het op’.

3.9.10 Gemeenten en provincie monitoren de realisatiecapaciteit (opgave Woondeal versus plancapaciteit en feitelijke realisatie), Daardoor kunnen we adaptief reageren op veranderingen in plannen. De regiogemeenten streven naar het gebruik van één monitoringsysteem (Primavera of vergelijkbaar) in 2023. Marktpartijen kunnen complementaire, locatie specifieke, informatie leveren.

3.9.11 De voortgang ten aanzien van de wederkerige bestuurlijke afspraken wordt gemonitord met de interbestuurlijke landelijke monitor voortgang woningbouw. Daarover is bestuurlijk afgesproken dat het doel van de monitor is enerzijds het voorzien van de (semi)overheden in informatie over plancapaciteit (woningbouwplannen), de voortgang van de woningbouw en opgeleverde

(gerealiseerde) woningen. Anderzijds draagt de monitor bij aan inzicht in eventuele knelpunten en in informatie in verband met voor de woningbouw noodzakelijke opgaven ten einde deze te kunnen oplossen. Voor de monitoring is het relevant dat er overeenstemming is over de te gebruiken definities en dat (eenduidige en betrouwbare) data beschikbaar zijn voor relevante indicatoren (onder andere gerealiseerde sociale woningen). Het Ministerie zorgt in afstemming met provincies en gemeenten, dat hier per [invullen datum] overeenstemming over is en wie verantwoordelijk is voor het aanleveren van data.

3.9.12 In het geval dat uit monitoring blijkt dat één van de ondertekenende partijen geen “fair-share” bijdrage levert aan de afspraken in deze Woondeal kunnen bestuurlijke of in het uiterste geval juridische interventies nodig zijn. Bestuurlijk overleg blijft het uitgangspunt. Juridische interventie vindt plaats door de naastgelegen overheid in aansluiting bij het huis van Thorbecke. Via de Woondeals kunnen alle partijen die in de keten zijn betrokken bij de woningbouw - zoals marktpartijen, corporaties, zorgkantoren - hun knelpunten agenderen. Dit kan ook via andere tafels zoals de taskforce nieuwbouw woningcorporaties en de landelijke versnellingstafel.

## 3.10 Kritische succesfactoren en ondersteuning

**Constatering**

Noord-Holland Noord wil graag een bijdrage leveren aan de nationale woningbouwopgave, door 40.000 woningen te bouwen tot en met 2030. Of dit gaat lukken, hangt niet alleen af van gemeenten, woningcorporaties, marktpartijen, de provincies en andere stakeholders af, maar ook van de kaderstellende, faciliterende, stimulerende en financierende rol die het Rijk kan nemen. Deze hoge productie is alleen haalbaar als tijdig in de kritische succesfactoren/randvoorwaarden – inclusief ‘wat de regio vraagt’ - wordt voorzien. Deze randvoorwaarden zijn behalve van deze Woondeal ook onderdeel van de provinciale afspraken tussen Rijk en de twee regio’s.

Dit vraagt wederkerige afspraken tussen Rijk en regio over onderstaande randvoorwaarden, het wegnemen van knelpunten en financiële ondersteuning van de opgave. Indien de randvoorwaarden niet of niet tijdig worden ingevuld en er geen alternatieve oplossingen voor het wegnemen van knelpunten worden gevonden, zal dit ertoe leiden dat we de woningbouwdoelstelling tot en met 2030 niet (tijdig) kunnen realiseren.

Indien er binnen het Rijk al acties lopen om de juiste randvoorwaarden te creëren, is dit hieronder toegelicht. De Minister voor VRO spant zich maximaal in om samen met de verantwoordelijke collega-ministeries de kritische succesfactoren in relatie tot woningbouw aan te pakken. In het geval het creëren van de juiste randvoorwaarden onder de verantwoordelijkheid van een ander Ministerie valt, geldt dat het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties fungeert als ‘toegangspoort’ naar het Rijk. We scheppen duidelijkheid, door het maken van afspraken en stellen van kaders. Het doel is om de voortgang op de woningbouw te behouden. Voor onduidelijkheden in beleid, die belemmerend kunnen werken op het besluitvormingsproces en de bouw van woningen, zal het Rijk zich inspannen om deze weg te nemen.

**Afspraken:**

3.10.1 Het realiseren van de opgave is complex. Kritische succesfactoren zijn bepalend voor het kunnen realiseren van de woningbouwopgave. Hiervoor is zowel inzet vanuit het Rijk nodig als vanuit provincie en gemeenten. Onderstaand wordt aangegeven op welke wijze Rijk en provincies ondersteunen in de realisatie van de regionale woningbouwopgave. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen locatie specifieke- en generieke ondersteuning.

3.10.2 Het Rijk ondersteunt in het opstellen en uitvoeren van de regionale Woondeal middels procesgeld. Dit bedrag kan onder meer gebruikt worden voor de inhuur van capaciteit om gemeenten en provincies te ondersteunen bij het opstellen en uitvoeren van de Woondeals. Dit procesgeld wordt uitgekeerd via de

provincies. De provincies zijn verantwoordelijk voor de verdeling van dit geld over de verschillende Woondealregio's.

3.10.3 Rijk en medeoverheden zorgen ervoor dat knelpunten om te kunnen voldoen aan randvoorwaarden voor woningbouw zoveel mogelijk worden weggenomen. Dit met oog voor een gezond, veilig en schoon leefmilieu voor nu en in de toekomst. Het gaat om knelpunten op het vlak van klimaat- en toekomstbestendig bouwen, natuur inclusief bouwen, verduurzaming, geluid, stikstof, een gezond, klimaatbestendig en veilig leefmilieu, luchtkwaliteit, energievoorziening en erfgoed. We scheppen duidelijkheid, door het maken van afspraken en het stellen van kaders. Het streven is om onduidelijkheden in beleid, die belemmerend kunnen werken op het besluitvormingsproces en de bouw van woningen, weg te nemen.

3.10.4 Daar waar het kan, worden de kritische succesfactoren zoveel mogelijk lokaal of regionaal opgelost en daar waar nodig, worden ze landelijk besproken.
- De meeste van de belemmeringen kunnen gebiedsgericht worden opgelost. Hierbij kan er gebruik worden gemaakt van de landelijke regelingen die er zijn voor bijdragen aan de realisatie van woningbouw. Daar waar nodig kan de regionale versnellingstafel en/of het expertteam woningbouw worden ingezet.
- De landelijke versnellingstafel is opgericht voor alle bovenregionale problematiek waar een oplossing voor moet worden gevonden. Dit team zorgt ervoor dat de juiste experts en ministeries worden aangesloten om gezamenlijk de problematiek te analyseren en te zoeken naar een oplossing.
- Voor een aantal van de kritische succesfactoren is al een governance structuur ingericht en wordt naar besluitvorming toegewerkt. Daarbij zal worden aangesloten.

3.10.5 Voor alle opgenomen (afspraken over) kritische succesfactoren geldt dat deze periodiek besproken zullen worden in de Woondealoverleggen om de voortgang te monitoren. Het Rijk informeert de regio indien er nieuwe regelingen of subsidiemogelijkheden worden opengesteld. Ook dient het Rijk als vraagbaak bij eventuele onduidelijkheden omtrent de aanvraag van financiële middelen.

**Kritische succesfactoren**

**A. Energie-infrastructuur**
Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren is er voldoende capaciteit op het energienetwerk nodig. Door congestie op het regionale energienetwerk is aansluiten van grootgebruikers in vrijwel geheel NHN lastig. Hierdoor kunnen op woningbouwlocaties geen commerciële en maatschappelijke functies met een grootverbruik aansluiting zoals een supermarkt, school of sporthal worden gerealiseerd. Ook kunnen bedrijven van binnenstedelijke locaties niet verhuizen naar bedrijventerreinen, omdat zij daar niet worden aangesloten, waardoor woningbouwlocaties in transformatiegebieden niet vrijkomen. De regio constateert dat, om de woningbouwopgave (tijdig) te kunnen realiseren, de netcongestie aangepakt moet worden. Dit vergt een versnelde uitbreiding van het energienetwerk en het vergroten van netcapaciteit.

Het Rijk heeft hiertoe de volgende acties uitgezet:
- In samenspraak met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat wordt door BZK gekeken of- en waar er in het energienetwerk moet worden geïnvesteerd, zodat woningbouw en voorzieningen in wijken geen vertragingen oplopen.
- De P-MIEK[19]-tafels worden benut om knelpunten ten aanzien van het netwerk en het aansluiten aan de orde te stellen. Mocht er een te grote netwerkvraag zijn om op te lossen in de P-MIEK overleggen, dan wordt het geagendeerd bij het landelijke MIEK overleg.

[19] P-MIEK is het provinciaal meerjarenprogramma infrastructuur energie en klimaat. Hierin staat centraal hoe de provincie Noord-Holland de komende jaren met stakeholders bouwt aan het energiesysteem van de toekomst.

Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio aan het rijk hierbij specifiek aandacht voor:

- Tijdige realisatie van voldoende netcapaciteit in relatie tot het tempo van woningbouw en bijbehorende voorzieningen.
- Voldoende capaciteit bij de rechtelijke macht en bij netbeheerders.
- Experimenteerruimte in regelgeving.
- Innovatie (smart grids, energieopslag).
  Verdere energiebesparing van de gebouwde omgeving.

**B. Stikstof**

Rijk en regio constateren dat, om de woningbouwopgave (tijdig) te kunnen realiseren, er voldoende stikstofruimte nodig is.

De uitspraak over de bouwvrijstelling was een tegenslag voor de woningbouwopgave. Het betekent zeker niet dat het land 'op slot gaat'. Grote projecten moesten vaak al deposities berekenen, beoordelen en compenseren. De stikstofdepositie in de gebruiksfase (bovenal door verkeersstromen) is daar immers ook groot. Kleinere projecten zullen veelal doorgang kunnen vinden. Hun stikstofdeposities zijn klein en kortstondig, en daarmee veelal niet vergunningplichtig. Wel moeten initiatiefnemers als gevolg van de uitspraak berekeningen uitvoeren en ecologisch beoordelen om vast te stellen of de activiteit vergunningplichtig is. Dit leidt tot vertraging en toename van kosten, wat wordt versterkt door capaciteitstekorten bij onderzoeksbureaus en overheden.

Het Rijk zet hiertoe de volgende acties uit:

- Het Rijk heeft op 25 november 2022 een stikstofbrief gepubliceerd. Er is een aanpak voor piekbelasters. Hierdoor kan de natuur herstellen en ontstaat op termijn ruimte voor vergunningverlening aan o.a. de woningbouw.
- Het Stikstofregistratiesysteem (SSRS) is en blijft een belangrijk instrument om stikstofruimte die vrijkomt centraal te registreren en gericht toe te wijzen aan woningbouwprojecten.
- Ook stimuleert het Rijk schoon en emissieloos bouwmaterieel met €400 mln. (bovenop de € 500 mln die al beschikbaar was).
- Op de korte termijn (oplevering eerste kwartaal 2023) werkt het Rijk aan de standaardisatie van berekeningen d.m.v. kengetallen/ vuistregels. Dit met als doel om de administratieve lasten voor initiatiefnemers, die als gevolg van de extra onderzoeksplicht ontstaan, zoveel mogelijk te beperken. Een volgende stap is om deze standaardisatie te formaliseren in regelgeving. Het Rijk onderzoekt hoe door het breder beschikbaar maken van kennis en kunde capaciteitsproblemen bij gemeenten, provincies en onderzoeksbureaus kunnen worden aangepakt. Op de langere termijn kan vereenvoudiging van het stelsel van vergunningverlening verhelpen dat kleine woningbouwprojecten vergunningplichtig zijn.
- Stikstof knelpunten en vraagstukken bij de ontwikkeling van locaties kunnen worden geadresseerd aan de regionale en/of landelijke versnellingstafel.

Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio het Rijk om aanvullende maatregelen te treffen:

- Het meenemen van de industrie en daarmee maatwerkafspraken te maken. Dit vraagt een specifieke aanpak voor de industrie, zoals Tata Steel en Schiphol, via de betreffende NOVEX-gebieden.
- Een ADC-toets[20] voor de regionale woningbouwopgave. Rijk en provincies werken de mogelijkheden hiertoe samen uit.

[20] De ADC-toets is voor activiteiten met een negatief effect op de natuur, maar waarvoor geen alternatieven (A) zijn, en waarbij sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang (D). Als dit het geval is, kunnen de nodige compenserende maatregelen (C) worden genomen om ervoor te zorgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

- Spoedige duidelijkheid over doorrekening zonder de meetcorrectie (17%) en andere wijze van meten[21].
- Het vullen van de stikstofbank voor woningbouw, waarbij het Rijk via gerichte bronmaatregelen depositieruimte toevoegt zodat de Rijkstoezegging wordt ingevuld[22].

**C. Mobiliteit**

Rijk en regio constateren dat het versnellen van de woningbouw direct impact heeft op het goed functioneren van het mobiliteitssysteem in de regio. Om het mobiliteitssysteem in de regio Noord-Holland Noord draaiende te houden, en gegeven de grote voorziene groei aan woningen en werkgelegenheid moet wat betreft de regio de nadruk liggen op het remmen van de mobiliteitsgroei door middel van een mobiliteitsstransitie. Het accent op grootschalige woningbouw rondom OV-Knooppunten- vergt een schaalsprong in het mobiliteitssysteem. Via de afspraken uit het BO MIRT worden door het Rijk, met co-financiering van de regio, grote investeringen in de mobiliteitsopgave gedaan. Bij het BO MIRT 2022 is daar een significante stap in gemaakt. Van de aanvraag van regio Noord-Holland Noord is uiteindelijk ongeveer €40 miljoen toegekend. Gezamenlijke invulling van de mobiliteitsopgave blijft echter nodig. De afspraken uit deze Woondeal (zie hoofdstuk 3.6) geven hier invulling aan.

Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio aan het Rijk:

- De regio is van mening dat de noodzakelijke inzet een geschatte totale investering van ongeveer 350 miljoen euro vraagt, waarvoor binnen de regio momenteel geen dekking is. Dit voorstel is uitgewerkt in het Addendum op de Woondeal 2020 (bijlage 3). Dit betreft onder andere het versterken van de corridors: Hoornse Lijn-Corridor en de Zaancorridor/Helderse Lijn. Via de afspraken uit het BO MIRT worden door het Rijk, met co-financiering van de regio, grote investeringen in de mobiliteitsopgave gedaan. Bij het BO MIRT 2022 is daar een significante stap in gemaakt. Van de aanvraag van regio Noord-Holland Noord is uiteindelijk ongeveer €40 miljoen toegekend. Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio van het Rijk om samen met de regio te zoeken naar een financiële oplossing.
- Voortzetting van de WBI of een daarmee vergelijkbare vereenvoudigde regeling. Hoewel die regeling niet primair bedoeld is voor mobiliteitsinvesteringen worden veel kleinere mobiliteitsprojecten via die regeling financieel haalbaar gemaakt.
- Gezien de grote nadruk op het bouwen rondom OV-knooppunten, voortkomend uit de mobiliteitstransitie en bovengenoemde kaders van Rijk en regio samen, roept de regio op om samen met het rijk te voorkomen dat afschaling van trein-dienstregeling nadelige (bereikbaarheids)effecten heeft op de beoogde woningbouwlocaties.
- Samen te zoeken naar duurzame mobiliteitsoplossingen.

**D. Betaalbaarheid**

Rijk en regio constateren dat, om voldoende sociaal en betaalbaar aanbod te genereren voor de huishoudens die hierop zijn aangewezen, het nodig is dat het aandeel betaalbaar in de nieuwbouwplannen stijgt en daadwerkelijk wordt gerealiseerd en daarbij geborgd wordt dat deze woningen langdurig betaalbaar blijven. Dit vergt het nemen van verantwoordelijkheid en inzet van alle partijen. Hiertoe zijn in hoofdstuk 3.1 en 3.4 (proces)afspraken gemaakt.

---

[21] De “meetcorrectie” heeft betrekking op de bron van stikstof die voorheen werd aangeduid als 'ammoniak uit zee’. Omdat het bij de gevonden ammoniak in kustgebieden onduidelijk is waar het vandaan komt, is er een verschil tussen model en meting. Dit wordt nu aangeduid als ‘meetcorrectie’, RIVM doet onderzoek naar de bron.

[22] Zie:
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/11/13/maatregelenpakket-voor-de-stikstofproblematiek-in-de-woningbouw--en-infrastructuursector-en-voor-de-pfas-problematiek

https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/04/01/hoofdlijnen-van-de-gecombineerde-aanpak-van-natuur-water-en-klimaat-in-het-landelijk-gebied-en-van-het-bredere-stikstofbeleid

Om dit mogelijk te maken zet het Rijk in op onderstaande maatregelen:

- Het Rijk geeft voorjaar 2023 duidelijkheid hoe de beschikbare middelen vanuit de Woningbouwimpuls worden aangepast waardoor projecten met 200 woningen of meer in aanmerking komen én gemeenten gezamenlijk een aanvraag in kunnen dienen voor een combinatie van projecten. Zo wordt deze subsidiestroom ook toegankelijk voor kleinere gemeenten. Het Rijk, provincies en regio blijven in gesprek over de werkwijze van de WBI en eventuele aanpassingen hierin. Het Rijk biedt ondersteuning aan gemeenten in de voorbereiding van WBI-aanvragen door middel van de inzet van Impulskamers.
- Het Rijk heeft het voornemen om via de Wet versterking regie Volkshuisvesting het instrumentarium om in ruimtelijke plannen regels te kunnen stellen over de bouw van sociale huurwoningen en door aanscherping van de definitie van sociale huur, met als uitgangspunt dat deze langjarig betaalbaar blijft en de huisvesting van onder meer aandachtsgroepen waarborgt.
- Het Rijk werkt aan regulering van de middenhuur (Kamerbrief dd 9 december 2022). Gezamenlijk streven van Rijk en regio om voldoende betaalbaar aanbod te realiseren en langdurig betaalbaar te houden. Gemeenten behouden de mogelijkheid om bij nieuwbouw via privaatrechtelijke afspraken (anterieure overeenkomsten, gronduitgifte of erfpachtuitgifte) aanvullende eisen te stellen.
- Rijk en Regio gaan monitoren of de voorgestelde regulering in de NHN voldoende bijdraagt aan de betaalbaarheidsdoelstellingen van 2/3 betaalbare nieuwbouw.
- Het Rijk voorziet in een Nationaal Fonds Betaalbare Koopwoningen gericht op het financieel helpen van starters bij het kopen van een woningen.
- Het Rijk onderzoekt of aanpassing van de huidige instrumenten (financieel en juridisch) gewenst is ten einde de effectiviteit van grondbeleid te vergroten. Daarbij is een van de aandachtspunten hoe het grondbeleid kan bijdragen aan versnelling van de woningbouw en het terugdringen van publieke tekorten bij gebiedsontwikkeling. Partijen zetten zich in om het bestaande instrumentarium ter voorkoming van vertraging van woningbouwplannen optimaal in te zetten. Een overzicht van de instrumenten is te vinden in de Handreiking Vertraging Voorkomen met Grondbeleid[23].
- Het Rijk zal met haar grondposities en/of vastgoedbezit bijdragen aan het realiseren van de woningbouwopgave inclusief een reële bijdrage aan de betaalbaarheidsdoelstellingen.

Om de woningbouwdoelstellingen tijdig te kunnen realiseren vraagt de regio het Rijk daarnaast:

- De regio acht het noodzakelijk, om de afspraken voor betaalbare woningbouw te kunnen realiseren, dat er een nieuwe vorm van langjarige financiering komt (bijvoorbeeld door objectgebonden financiering, zoals de voormalige BLS subsidies). Uitgangspunten daarbij zouden moeten zijn: substantieel lagere administratieve last voor zowel Rijk als gemeenten, zekerheid aan de voorkant over de verwachte bijdrage, en gelijk profijt voor alle betaalbare bouwprojecten ongeacht omvang. Zo draagt dit direct bij aan versnelling van de bouw van de broodnodige betaalbare woningen in álle gemeenten, groot en klein. Daarmee is het direct ook voor iedere gemeente een stimulans om hun bijdrage te kunnen leveren aan de sociale woningbouwopgave en het huisvesten van aandachtsgroepen.
- De regio vraagt in dit kader ook aandacht voor de mogelijkheid van een financiële stimulans om bestaande afspraken en grondexploitaties van projecten waar al overeenkomsten zijn gesloten, en die op korte termijn tot uitvoering kunnen komen, open te breken om het aandeel betaalbare woningen te verhogen. Voorwaarde zou daarbij moeten zijn dat dit binnen de bestaande ruimtelijke afspraken en participatie mogelijk is, zodat er geen vertraging ontstaat, dat de betrokken partijen (marktpartijen, corporaties en overheden) deze aanvraag gezamenlijk doen en dat zij zelf ook een financiële bijdrage aan de programma-omzetting leveren.
- De regio vraagt het Rijk om over bovenstaande maatregelen gezamenlijk gedachten te ontwikkelen en dit mee te nemen bij de eventuele aanpassing van bestaande of nieuwe vormen van financiering.

23 https://www.volkshuisvestingnederland.nl/documenten/publicaties/2022/04/01/handreiking_vertraging_voorkomen_met_grondbeleid)

- Rijk en regio willen ervoor zorgen dat betaalbare woningen in de nieuwbouw van voldoende kwaliteit en oppervlakte zijn, met het oog op een divers aanbod (voor onder meer gezinnen die een grotere woning nodig hebben) en doorstroming. De regio vraagt het Rijk gezamenlijk te verkennen welke aanvullingen mogelijk zijn op het instrumentarium om hier eisen aan te kunnen stellen.
- De regio vraagt het Rijk om aandacht te hebben voor het beter in positie brengen van woningcorporaties bij nieuwbouw en dit goed te verankeren in de Wet Versterking Regie Volkshuisvesting. Bijvoorbeeld door het aandeel sociale woningbouw te relateren aan toegelaten instellingen of partijen die ook aandachtsgroepen huisvesten. Dit speelt met name op de beoogde bouwlocaties waar gemeenten geen grondeigenaar zijn.
- De regio vraagt aandacht voor de gestegen vennootschapsbelasting, stijgende kosten voor lonen, onderhoud, nieuwbouw en verduurzaming en stijgende rente en de gevolgen daarvan voor de financiële positie van corporaties en marktpartijen. Realisatie van de in deze Woondeal benoemde aantallen sociale huur- en middenhuurwoningen door corporaties in NHN zijn alleen haalbaar, als de financiële positie van corporaties niet verder onder druk komt te staan. In de Nationale Prestatieafspraken hebben Rijk, Aedes, VNG en de Woonbond ook (proces)afspraken gemaakt over monitoring van o.a. de fiscale lastendruk voor corporaties en de betaalbaarheidssituatie voor huurders in relatie tot de financiële haalbaarheid van de maatschappelijke opgaven. Vanwege de sterk veranderende macro-economische omstandigheden wordt de geplande update over de financiële haalbaarheid een jaar naar voren gehaald en reeds in 2023 uitgevoerd. Daarin worden ook de fiscale aspecten meegenomen.
- Gelet op het Fonds betaalbare koop wijst de regio erop dat het realiseren van voldoende betaalbare koopwoningen, die, ondanks de hoge marktdruk in de NHN, langdurig behouden blijven voor het betaalbare segment, lastig is. Een koopregeling kan hierbij helpen, maar voorkomen moet worden dat dergelijke regelingen leiden tot prijsopdrijvende effecten.

**E. Geluidscumulatie**
Rijk en regio constateren dat geluidsproblematiek in NHN niet los gezien kan worden van het realiseren van (een deel van) de woningbouwopgave. Dit speelt met name in het zuiden van de regio (tot ongeveer de gemeente Alkmaar.

Rijk en regio werken daarom samen aan het volgende:

- Op locaties waar geluidsproblematiek een belemmering vormt voor woningbouw kan dit op de regionale versnellingstafel en/of Woondealtafel aangekaart worden, zodat gezamenlijk naar oplossingen gezocht kan worden binnen de kaders van de wet- en regelgeving.
- TU Delft en AMS Institute doen onderzoek naar de mogelijkheden voor geluidsadaptief bouwen vooral vanwege luchtvaartgeluid. Het Rijk draagt hieraan bij met een subsidie. De uitkomsten hiervan zullen worden gepubliceerd.

Om tijdige realisering van de woningbouw te bevorderen werken Rijk en regio samen aan:

- Op korte termijn: oplossingsrichtingen t.a.v. de geactualiseerde cumulatieregels geluid in de Omgevingswet die bijdragen aan tijdige realisatie van de woningbouwopgave in een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.
- Op langere termijn: een betere aansluiting tussen de Omgevingswet en de Wet luchtvaart.

**F. Focus op de uitvoering**
Rijk en regio constateren dat, om de hoge doelstellingen te kunnen halen, het belangrijk is om zo snel mogelijk over te gaan van denken naar doen - en daartoe te zorgen voor voldoende personele capaciteit bij alle betrokken partijen. Samenwerking, afstemming en vertrouwen tussen partijen onderling zijn noodzakelijk om tot voldoende versnelling van de woningbouw te komen. Dit vraagt inzet van alle betrokken partijen vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheden, en een sterkere regie vanuit de overheid. Zeker nu de marktsituatie is verslechterd door gestegen rentes en bouwkosten is dit van groot belang. Ook speelt er in de regio een gebrek aan ambtelijke capaciteit om alle plannen te begeleiden. Knelpunten als gevolg van gebrek aan capaciteit en

expertise bij medeoverheden worden geagendeerd op de regionale versnellingstafel. Desgewenst kan via de regionale versnellingstafel de landelijke versnellingstafel worden ingezet. Rijk en regio nemen hiertoe de volgende acties:

- Gemeenten zullen zich vooral richten op het hard maken en waar nodig toevoegen van grotere locaties van 200 woningen of meer;
- Gemeenten en provincie zorgen gezamenlijk voor voldoende ambtelijke capaciteit om plannen te versnellen. Dit betekent het beschikbaar stellen van de flexibele schil van de provincie en het uitvoeren van een pilot waarbij gemeenten ambtelijke capaciteit uitruilen. Daarnaast zoeken we samen met marktpartijen hoe zij een bijdrage kunnen leveren (bijvoorbeeld bij het opstellen van bestemmingsplannen);
- Het Expertteam Woningbouw van RVO heeft een loketfunctie waar gemeenten, provincies en woningcorporaties terecht kunnen met vragen over ondersteuning (woningbouw@rvo.nl). Dit Expertteam beschikt over (o.a. juridische) experts die medeoverheden en woningcorporaties kunnen bijstaan met onafhankelijk advies en praktische ondersteuning. Deze experts kunnen in een periode van 6 tot maximaal 12 maanden meerdere malen kortstondig worden ingezet om een concreet woningbouwproject te versnellen. We onderzoeken hoe we de loketfunctie kunnen versterken, zodat gemeenten, provincies en woningcorporaties het Expertteam Woningbouw beter weten te vinden met hun vragen.
- Er is voor vier jaar landelijk extra budget van 3 miljoen euro voor uitbreiding van de capaciteit van de ambtelijke capaciteit. Door middel van de Flexpoolregeling kunnen provincies aan de slag met het opstellen van een regionale of provinciale pool van professionals die voor langere tijd kunnen worden ingezet. Provincies en gemeenten kunnen de bijdrage besteden aan capaciteit in de voorfase van woningbouw- en herstructureringsprojecten en het opstellen van integrale woon-zorgvisies. Zo kunnen zij bijvoorbeeld projectleiders, stedenbouwkundigen of planeconomen inhuren en deze ter beschikking stellen aan gemeenten waar een tekort aan ambtelijke capaciteit een knelpunt vormt. Zowel in 2022 als in 2024 stelt het ministerie van BZK hiervoor 40 miljoen euro beschikbaar, de tranche beschikkingen van 2022 wordt op dit moment uitgevoerd. De komende periode gaan we aan de slag om deze flexpoolfunctie samen met de provincies te versterken.
- Gemeenten vragen de Provincie, zoals is afgesproken in het Addendum en de Woondeal 1.0, gezamenlijk te kijken hoe de laddertoets voor duurzame verstedelijking en het proces daaromheen soepeler geïnterpreteerd kan worden om woningbouw (sneller) mogelijk te maken.
- Alle partijen werken aan stabiliteit in (rijks)beleid, wet & regelgeving. De beleidsnota's en beleidsvoornemens volgen elkaar in dusdanig hoog tempo op dat dit zowel bij marktpartijen, corporaties als bij medeoverheden voor onzekerheid en/of overbelasting zorgt. Onzekerheid verlaagt de investeringsbereidheid van partijen en vertraagt de bouw;
- Gemeenten, provincie en Rijk werken aan het verkorten van de doorlooptijd van planologische procedures;
- Gemeenten, provincie en Rijk zetten het juridisch instrumentarium in om te sturen op (onder andere) betaalbare woningbouw, onder andere via de wet Versterking regie op de Volkshuisvesting;
- Gemeenten, provincie en Rijk betrekken marktpartijen en corporaties op vaste momenten bij de monitoring en uitvoering van de afspraken in deze Woondeal.

**Kritische succesfactoren naar versnellingslocaties**

Voor de versnellingslocaties met 200 woningen of meer, opgenomen op kaart 1 in deze Woondeal, zijn de belangrijkste kritische succesfactoren en hun effecten geïdentificeerd. Een schematisch overzicht hiervan is weergegeven in tabel 3. De locaties in deze tabel zijn gebaseerd op het Addendum op de woondeal. Dit is slechts een globale inventarisatie van de knelpunten rondom deze locaties. Voor een gedetailleerd overzicht van alle knelpunten per locaties verwijzen we naar het Addendum op de Woondeal in bijlage 3 waarin deze in detail zijn uitgewerkt. Dit Addendum is ook vastgesteld door de colleges van alle gemeenten en de Gedeputeerde Staten van de Provincie

Tabel 3: Versnellingslocaties, kenmerken en kritische succesfactoren

| Projectkenmerken | | | Kritische succesfactoren (*√ is waar deze succesfactor een randvoorwaarde voor versnelling is)* | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Locatie | Gemeente | Woningen tot en met 2030* | Stikstof | Energie infrastructuur | Geluids-cumulatie | Betaalbaarheid | Mobiliteit | Toekomst-bestendig bouwen | Focus op de uitvoering |
| **Versnellingslocaties Regio Alkmaar** | | | | | | | | | |
| Station Noord | Alkmaar | 800 | √ | | | √ | √ | √ | √ |
| Overstad | Alkmaar | 1.450 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Viaanse Molen | Alkmaar | 2.100 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Alkmaar Station | Alkmaar | 500 | √ | | | √ | √ | √ | √ |
| Alkmaar centrum locaties | Alkmaar | 750 | √ | | | √ | √ | √ | √ |
| Overdie | Alkmaar | 1.150 | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ |
| Oudorp | Alkmaar | 1.200 | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ |
| OV knooppuntontwikkelingen | Dijk en Waard | 5.500 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Westerdel | Dijk en Waard | 140 | √ | | | | √ | | √ |
| De Draai fase 3,4, en 5 | Dijk en Waard | 1.510 | √ | | | √ | √ | √ | √ |
| Zuiderloo en Zandzoom | Heiloo | 1.630 | √ | | √ | √ | √ | √ | √ |
| **Versnellingslocaties West Friesland** | | | | | | | | | |
| Bangert, Oosterpolder, Siriusstraat en Holenkwartier | Hoorn | 1.600 | √ | √ | | | √ | √ | √ |
| Pelmolen Prisma, Station Noord-Zuid, Dampten/Berkhouterweg en Rozenbuurt | Hoorn | 2.500 | √ | √ | | | √ | √ | √ |
| Grote Waal Oost, Hof van Hoorn, en Nieuwe Steen | Hoorn | 1.590 | √ | √ | | | √ | √ | √ |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tuindersweijde Zuid deel 1 & 2 | Koggenland | 310 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Avenhorn De Goorn West | Koggenland | 325 | √ | √ | | | √ | √ | √ |
| Tuindersweijde Noord en Zuidoost | Koggenland | 430 | √ | √ | | | √ | √ | √ |
| Hoogwoud Oost | Opmeer | 300 | √ | √ | | | √ | √ | √ |
| Molenblik | Medemblik | 217 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Combinatielocatie Tegel, TV de Kaag, | Medemblik | 250 | | √ | | | √ | √ | √ |
| Zoeklocatie Wognum | Medemblik | 500 | √ | √ | | | √ | √ | √ |
| Waterweide en Kweeklust | Stede Broec | 347 | | | | | | | |
| Florapark | Stede Broec | 300 | √ | √ | | | √ | √ | √ |
| Centrum-West Venhuizen en Tolweg | Drechterland | 450 | √ | √ | | | √ | √ | √ |
| Westeinde Zuid | Enkhuizen | 700 | | √ | | | √ | √ | √ |
| Gommerswijk West West | Enkhuizen | 510 | | √ | | √ | √ | √ | √ |
| **Versnellingslocaties Kop van Noord-Holland** | | | | | | | | | |
| Julianadorp Oost/Alexanderhof | Den Helder | 300 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Elshof Zuid | Hollands Kroon | 90 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| ‘t Veld fase 2 en 3 | Hollands Kroon | 305 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Dahliapark, Winkel | Hollands Kroon | 200 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Julianadorp Oost/ONS en sportvelden | Den Helder | 526 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Westoever | Den Helder | 250 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Bijlweggebied | Den Helder | 200 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Dijkkwartier | Den Helder | 400 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Zoekgebied Zuid | Anna Paulowna | 300 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Limmerschouw, Winkel | Hollands Kroon | 400 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Oosterweg – Westerweg, Nieuwe Niedorp | Hollands Kroon | 390 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Oosterterp, Wieringerwerf | Hollands Kroon | 200 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Muggenburg Zuid | Schagen | 650-850 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Zoekgebied Warmenhuizen/Tuitjenhorn | Schagen | 400-650 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Schagen Oost | Schagen | 1.100 | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| Flexwoningen Marsweg** | Texel | 222 | √ | √ | | | | | √ |
| **Overige locaties in NHN***:** | | **+/-7.500** | | | | | | | |
| **Totaal** | | **+/-40.000** | | | | | | | |

* Let op, dit betreft het aantal woningen dat gepland staat tot 2030. Sommige van deze locaties zullen ook na 2030 ruimte voor woningen bieden. Deze kunnen mogelijk worden versneld.

** Voor de ca. 100 woningen van Deelgebied Noord van het project Flexwoningen Marsweg geldt dat de herplaatsingsgarantie waar momenteel door het Rijk aan wordt gewerkt een belangrijke bijdrage kan opleveren aan de financiële haalbaarheid.

*** Let op: Dit moet met name worden ingevuld door middel van kleine locaties met minder dan 200 woningen of het versneld realiseren van grote locaties die (gedeeltijk) na 2030 in de planning staan.

**Afspraken:**

3.10.6 Het realiseren van de opgave is complex. Kritische succesfactoren[24] zijn bepalend voor het kunnen realiseren van de woningbouwopgave. Hiervoor is zowel inzet vanuit het Rijk nodig als vanuit provincie, gemeenten marktpartijen en corporaties. Onderstaand wordt aangegeven op welke wijze Rijk en provincies ondersteunen in de realisatie van de regionale woningbouwopgave. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen locatie specifieke- en generieke ondersteuning.

3.10.7 Het Rijk ondersteunt in het opstellen en uitvoeren van de regionale Woondeal middels procesgeld. Dit bedrag kan onder meer gebruikt worden voor de inhuur van capaciteit om gemeenten en provincies te ondersteunen bij het opstellen en uitvoeren van de Woondeals. Dit procesgeld wordt uitgekeerd via de provincies. De provincies zijn verantwoordelijk voor de verdeling van dit geld over de verschillende Woondealregio's.

3.10.8 Rijk en medeoverheden zorgen ervoor dat knelpunten om te kunnen voldoen aan randvoorwaarden voor woningbouw zoveel mogelijk worden weggenomen. Dit met oog voor een gezond, veilig en schoon leefmilieu voor nu en in de toekomst. Het gaat om knelpunten op het vlak van klimaatbestendig bouwen, natuur inclusief bouwen, verduurzaming, stikstof, een gezond en veilig leefmilieu, luchtkwaliteit, energievoorziening en erfgoed. We scheppen duidelijkheid, door het maken van afspraken en het stellen van kaders. Het streven is om onduidelijkheden in beleid, die belemmerend kunnen werken op het besluitvormingsproces en de bouw van woningen, weg te nemen.

3.10.9 Daar waar kan, worden de kritische succesfactoren zoveel mogelijk lokaal of regionaal opgelost en daar waar nodig, worden ze landelijk opgelost.

- De meeste van de belemmeringen kunnen gebiedsgericht worden opgelost. Hierbij kan er gebruik worden gemaakt van de landelijke regelingen die er zijn voor bijdragen aan de realisatie van woningbouw. Daar waar nodig kan de regionale versnellingstafel en/of het expertteam woningbouw worden ingezet.

- De landelijke versnellingstafel is opgericht voor alle bovenregionale problematiek waar een oplossing voor moet worden gevonden. Dit team zorgt ervoor dat de juiste experts en ministeries worden aangesloten om gezamenlijk de problematiek te analyseren en te zoeken naar een oplossing.

- Voor een aantal van de kritische succesfactoren is al een governance structuur ingericht en wordt naar besluitvorming toegewerkt. Daarbij zal worden aangesloten.

3.10.10 Voor alle opgenomen (afspraken over) kritische succesfactoren geldt dat deze periodiek besproken zullen worden in de Woondealoverleggen om de voortgang te monitoren. Het Rijk informeert de regio indien er nieuwe regelingen of subsidiemogelijkheden worden opengesteld. Ook dient het Rijk als vraagbaak bij eventuele onduidelijkheden omtrent de aanvraag van financiële middelen.

**Afspraken over ondersteuning specifieke locaties**

3.10.11 Met het oog op verduurzaming van ons mobiliteitsnetwerk ontwikkelen regiogemeenten met name woningbouw rondom stationslocaties. Voor deze gebiedsontwikkelingen geldt dat – naast uitdagingen rond het realiseren van bijvoorbeeld voldoende betaalbaar aanbod of de uitplaatsing van bedrijven – er omvangrijke ingrepen in de omliggende mobiliteitssystemen nodig zijn om de beoogde volumes te realiseren. Hiervoor maken betrokken overheden, woningcorporaties, marktpartijen en andere stakeholders. langdurige samenwerkingsafspraken, gebaseerd op best practices vanuit de publiek/private gebiedsontwikkelingspraktijk. Op het BO MIRT van november 2022 is door het Rijk een bedrag van ongeveer €40 miljoen gereserveerd voor de volgende maatregelen rondom het

[24] Kritische succesfactoren zijn factoren die invloed hebben op realisatie van de woningbouw, dit kan zowel op landelijke schaal als regio-specifiek zijn.

stationsgebied en het Stadshart Hoorn (Poort van Hoorn). Hiermee kunnen versneld ongeveer 5.974 woningen gerealiseerd worden.

3.10.12 Tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in het voorjaar van 2022 is een eerste ronde afspraken gemaakt over financiële investeringen vanuit het Rijk om de woningbouw te versnellen. In deze regio heeft locatie rondom Station Alkmaar en Overstad een bijdrage van ongeveer €13 miljoen ontvangen voor de volgende maatregelen: de herinrichting van het Ringersplein, de aanleg van interwijkverbindingen over het spoor en een rode loper tussen de historische binnenstad, station Alkmaar en Overstad. Hiermee kunnen versneld 2.068 aantal woningen gerealiseerd worden. De bouw hiervan wordt gestart in X.

3.10.13 In de eerste drie tranches van de woningbouwimpuls is in totaal €20.565.750,56 toegekend vanuit het Rijk aan de regio. Het gaat om locaties in Alkmaar (Viaanse Molen, Overstad), Dijk en Waard (Westpoort-De Scheg) en Hoorn (Poort van Hoorn). Met de bouw van 3,375 woningen wordt in 2023 gestart.

3.10.14 In 2023 wordt door het Rijk de vijfde tranche van de woningbouwimpuls opengesteld. De regio spant zich in om voor de volgende prioritaire locaties: Muggenburg Zuid een aanvraag in te dienen.

3.10.15 Gemeenten en provincies zetten zich in om de beschikbare ambtelijke capaciteit en expertise zo efficiënt mogelijk in te zetten. Daartoe delen we indien nodig ambtelijke capaciteit. Dit doen we in eerste instantie middels een pilot. Op basis van de resultaten van de pilot werken we een regionale aanpak uit.

3.10.16 Op regionaal niveau huren we experts in waar meerdere gemeenten gebruik van kunnen maken. De provincie stelt hiervoor in de periode 2022-2024 bedrag beschikbaar vanuit de flexpoolmiddelen voor de regio.

3.10.17 Een knelpunt voor de voortgang van realisatie op buitenstedelijke locaties is de laddertoets en de doorlooptijd die hiermee gemoeid is. De regiogemeenten werken samen met de provincie om naar mogelijkheden te zoeken om de laddertoets sneller en flexibeler toe te passen (denk aan processen rondom regionale afstemming en dat locaties met een positieve beoordeling eerst in het regionale Woonakkoord moeten worden opgenomen). Dit geldt in eerste instantie voor een aantal versnellingslocaties benoemd in het Addendum, maar kan ook worden ingezet om kleinere locaties van 100-200 woningen los te trekken. Kijkend naar het Addendum is de laddertoets op de volgende locaties als knelpunt benoemt: Tegel, Zeehoek, TV de Kaag, Zoeklocatie Wognum, Westeinde Zuid en Florapark, De Goorn West, Hoogwoud Oost, Schagen Oost, Julianadorp Oost/ONS, Zoekgebied Zuid Anna Paulonwa, Limmerschouw Winkel en Oosterterp Wieringerwerf. Dit zal de realisatie van ongeveer 4.900 woningen aanzienlijk versnellen.

3.10.18 Naast de locatie specifieke ondersteuning, ondersteunen Rijk en provincie ook via generieke (financiële) regelingen. Een overzicht van deze regelingen is opgenomen in bijlage 3. Rijk en provincie informeren gemeenten wanneer er nieuwe regelingen opengesteld worden en dienen als eerste vraagbaak bij eventuele onduidelijkheden.

**Handtekeningen**

**Bijlagen**

**Bijlage 1: Provinciale woningbouwafspraken**

INGEKOMEN - 2 NOV. 2022

# Provinciale woningbouw afspraken 2022-2030

# Noord-Holland

# Bestuurlijke afspraken woningbouw 2022-2030

# Provincie Noord-Holland

Het college van Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Holland (hierna: College van GS) en de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening (hierna: Minister voor VRO) bevestigen dat ze gezamenlijk alle inspanningen zullen verrichten ter uitvoering van onderstaande afspraken, gebaseerd op het randvoorwaardelijk provinciaal bod, dat integraal onderdeel is van deze bestuurlijke afspraken (zie bijlage 1):

## 1. Woningbouwopgave: van landelijke naar provinciale opgave

1.1 We hebben een gezamenlijke en urgente opgave. Om het huidige woningtekort aan te pakken en de betaalbaarheid van het wonen te verbeteren, is het noodzakelijk de komende jaren versneld meer woningen bij te bouwen. Met het programma Woningbouw zet de minister voor VRO nationaal in op de bouw van in totaal 900.000 woningen tot en met 2030. Het streven is dat ten minste twee derde van deze nieuwbouwwoningen betaalbaar zijn. Voor die betaalbaarheidsdoelstelling is nationaal de bouw van 250.000 sociale corporatiewoningen, 350.000 woningen in het middensegment (midden huur- en koopwoningen onder de 355.000 euro, waarvan 50.000 corporatiewoningen in de middenhuur. Met het randvoorwaardelijk provinciaal bod (zie bijlage 1) draagt het college van GS bij aan realisatie van de nationale opgave. Het college van GS en de minister voor VRO zetten zich gezamenlijk in voor de realisatie van de kwantitatieve en kwalitatieve provinciale woningbouwopgave, zoals opgenomen in het randvoorwaardelijk provinciaal bod en in onderstaande tabel. [1]

| Overzicht randvoorwaardelijk bod woningbouw **Noord-Holland**<br>**LET OP: ONDERSTAANDE PRODUCTIE IS ALLEEN HAALBAAR INDIEN AAN DE RANDVOORWAARDEN WORDT VOLDAAN.** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jaartal | Bruto nieuwbouw (te realiseren woningen) | Beschikbare netto plancapaciteit (aantal woningen) | Aantal woningen in harde plancapaciteit | Betaalbaarheid | | | Aantal woningen door woningcorporaties | |
| | | | | Sociale huur-woningen | Huurwoningen vanaf de sociale huurgrens tot €1000 per maand | Koop-woningen tot aan de NHG grens (€355.000) | Sociale huur-woningen<br>Onder voorbehoud woondeal | Midden huur-woningen |
| 2022 | 17.800 | 31.609 | 19.264 | 4.880 | 4.100 | 2.430 | 4.635 | |
| 2023 | 18.800 | 32.266 | 17.674 | 5.640 | 3.670 | 2.520 | 5.360 | |
| 2024 | 19.900 | 38.186 | 18.082 | 5.970 | 4.450 | 2.750 | 5.670 | |
| 2025 | 20.400 | 33.866 | 7.972 | 6.120 | 4.680 | 2.800 | 5.810 | |
| 2026 | 20.600 | 31.560 | 6.259 | 6.180 | 4.700 | 2.860 | 5.870 | Uitwerking in de woondeals, |
| 2027 | 21.300 | 24.185 | 3.607 | 6.390 | 4.860 | 2.950 | 6.070 | |
| 2028 | 21.400 | 21.061 | 3.799 | 6.420 | 4.900 | 2.950 | 6.100 | |
| 2029 | 21.600 | 20.469 | 3.726 | 6.480 | 4.920 | 3.000 | 6.160 | |
| 2030 | 21.800 | 13.256 | 1.282 | 6.540 | 4.980 | 3.010 | 6.210 | |
| **Totaal** | **183.600** | **246.457** | **81.665** | **54.620** | **42.050** | **25.270** | **51.885** | **n.t.b.** |

In bovenstaande tabel is het aandeel betaalbaar gebaseerd op het bod en de - door Rijk en provincie gedeelde - ambitie om te voldoen aan de doelstelling van twee derde betaalbaar (waarbij is uitgegaan van bijna 30% sociaal en circa 36% middensegment). De aantallen betaalbare

[1] De in deze tabel opgenomen aantallen zijn afhankelijk van de mate waarin voldaan wordt aan de ranvoorwaarden van het bod.

woningen liggen daarmee hoger dan nu al in de plancapaciteit is opgenomen. Het programma van de woondealregio's is deels nog niet bepaald, wat ruimte biedt om dit nader in te vullen. Dit is daarmee onderdeel van de verdere uitwerking in regionale woondeals, evenals het aandeel middenhuurwoningen dat door woningcorporaties wordt gerealiseerd. Bij deze verdere uitwerking wordt rekening gehouden met berekeningen van het Rijk, gebaseerd op zowel de behoefteraming in Socrates als de Nationale prestatieafspraken over corporatiewoningen, die uitkomen op een indicatief aantal van 7600 middenhuur corporatie-woningen in Noord-Holland.

1.2 Het college van GS zet zich - in samenwerking met gemeenten, corporaties, de bouwsector en andere relevante partijen op het gebied van wonen - in voor tijdige realisatie van de provinciale woningbouwopgave zoals beschreven in het randvoorwaardelijk bod.

Realisatie van deze opgave is randvoorwaardelijk. De minister voor VRO zet zich in door (eventuele) verstrekking van financiële middelen en met wet- en regelgeving die gemeenten, provincies en Rijk nodig hebben voor de realisatie van de bouwopgave ook in relatie tot de kritische succesfactoren (zie paragraaf 4).

## 2. Voldoende (harde) plancapaciteit en tijdige vergunningverlening voor realisatie van de provinciale woningbouwopgave

2.1 Voldoende plancapaciteit is cruciaal voor het bouwen van woningen. De primaire verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de gemeenten. Het college van GS zet zich er - samen met gemeenten in regionaal verband - voor in dat de optelsom van de gemeentelijke plancapaciteit voldoende is voor de realisatie van de afgesproken kwantitatieve en kwalitatieve provinciale woningbouwopgave.

2.2 Het college van GS zet zich in voor het tijdig omzetten van zachte woningbouwplannen naar harde plannen door gemeenten, (onder andere) via afspraken in de regionale woondeals. Om vertraging in de productie op te kunnen vangen stuurt de provincie er vanuit de provinciale Woonagenda al op dat de voorraad harde plannen steeds minimaal 130% is ten opzichte van de woningbehoefte voor de komende vijf jaar. Om wel te kunnen anticiperen op wijzingen in voorkeuren en de vraag, is adaptief programmeren het uitgangspunt. Plancapaciteit voor vijf jaar en verder blijft deels zacht om dit adaptief programmeren mogelijk te maken.

2.3 Om het woningtekort in te lopen, moet landelijk worden toegewerkt naar de bouw van 100.000 woningen per jaar in 2024. Een sterkere focus op realisatie van plannen – en tijdig hard maken daarvan - is nodig voor deze versnelling van de woningbouw. Het college van GS voert daartoe frequent overleg met gemeenten over tijdige vergunningverlening voor de bouw van woningen en zet in op een hoge jaarlijkse woningbouwproductie om daarmee versneld het woningtekort in te lopen. Voor dit volgen van de voortgang wordt gebruik gemaakt van bestaande instrumenten van de provincie en regio's:

- de monitor plancapaciteit,
- de 'projectenlijst versnellingsmogelijkheden' (waarin de grotere projecten vanaf 250 in NHN en vanaf 500 in de MRA) zijn opgenomen),
- voortgangsgesprekken van de bouwambassadeur,
- het sturingsinstrument primavera,
- de jaarlijkse rapportage 'Monitor Woningbouw'.

## 3. Toewerken naar meer balans in de woningvoorraad

3.1 Het college van GS draagt bij aan het toewerken naar meer balans in de woningvoorraad in de provincie en een evenwichtige verdeling van de opgave tussen gemeenten. Deze evenwichtige verdeling is gericht op het streven om toe te groeien naar 30% sociale huurwoningen in de bestaande voorraad, zowel in regionaal verband als per gemeente. Dit streven is opgenomen

in het nationale beleidsprogramma 'Een thuis voor iedereen'. Het college van GS doet dit door waar nodig te sturen op voldoende plancapaciteit voor de bouw van de sociale huurwoningen in regionaal verband en in gemeenten die nu een sociale huurvoorraad hebben die onder de 30% van de totale gemeentelijke woonvoorraad ligt. De minister voor VRO zal in de in de voorbereiding zijnde Wet versterking regie op de Volkshuisvesting zorgen voor versterking van het instrumentarium dat hiervoor nodig is voor gemeenten, provincies en Rijk.

## 4. Woningbouw voor ouderen

Specifieke aandacht is nodig voor de ondersteuning van de woonbehoeften van ouderen. Door de vergrijzing zijn er over twintig jaar naar schatting 1,6 miljoen 80+ers, dat is twee keer zoveel als op dit moment. Er is een toenemende behoefte aan woningen die aansluiten bij de wensen van ouderen. Dit kan ook de doorstroming helpen en daarmee eengezinswoningen vrijspelen.

Het huidige beeld is dat er op landelijk niveau een behoefte is aan 170.000 nultredenwoningen en 80.000 geclusterde woningen. In de plancapaciteit van Noord-Holland zijn tot en met 2030 momenteel ruim 113.000 appartementen voorzien, dit zijn normaal gesproken grotendeels nultreden-woningen.

4.1 Afspraken over nultredenwoningen, geclusterde woningen en verpleegzorgplekken zijn niet standaard onderdeel van het provinciale bod, aangezien hierin niet eerder een rol voor de provincie lag en de benodigde informatie nog niet beschikbaar is. Het uitwerken van afspraken over het provinciale aandeel van deze opgave is maatwerk. In Noord-Holland geldt dat dit in 2023 nader wordt uitgewerkt als onderdeel van de aanpak voor (deel-)regionale woonzorgvisies, waarna dit onderdeel wordt van de twee regionale woondeals.

## 5. Doorvertaling van de afspraken in de regionale woondeals

5.1 In december 2022- met beperkte uitloop naar januari 2023- vertaalt het college van GS de voorliggende bestuurlijke afspraken via regionale woondeals naar gemeenten. In de regionale woondeal MRA geldt dat – in lijn met de Verstedelijkingsstrategie van de Rijk en MRA - ook Flevoland partij is.

De kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwopgave per regio, die wordt vastgelegd in de regionale woondeals, telt op tot de in het provinciaal bod opgenomen provinciale woningbouwopgave. Indien nodig worden hier op onderdelen procesafspraken over gemaakt, die in 2023 nader worden ingevuld. De Minister voor VRO ondertekent, naast de provincie en de gemeenten, alle regionale woondeals.

5.2 In de woondeals vertaalt het college van GS samen met gemeenten -in regionaal verband- de provinciale woningbouwopgave afspraken over de uitvoering van de woningbouw, op het niveau van plancapaciteit. Voor zover er in de woondeal afspraken over specifieke projecten worden gemaakt, gaat het om grotere projecten, die cruciaal zijn om de (deel)regionale of provinciale opgave te behalen, of projecten waar het Rijk een bijdrage aan verleend (bijvoorbeeld via de Woningbouwimpuls, versnellingsmiddelen, grootschalige woningbouwlocaties of anderszins). De focus ligt op realisatie van bestaande plannen. In de woondeals maken partijen aanvullend (proces)afspraken over flex- en transformatiewoningen, bouwen voor aandachtsgroepen (waaronder ouderen), toekomstbestendige ruimtelijke ontwikkeling, ruimtelijke ordeningsaspecten, de herstructureringsopgave, studentenhuisvesting en de verdere uitwerking en doorvertaling van de woon- zorgvisies in relatie tot de regionale woondeals. Ook maken partijen afspraken die bijdragen aan het toewerken naar meer balans in de woningvoorraad, in lijn met 'fair share'.

5.3 Onderstaande kritische succesfactoren, ofwel de randvoorwaarden uit het bod van de provincie (zie paragraaf 6 en het randvoorwaardelijk bod van de provincie, bijlage 1) worden

bij de uitwerking in de regionale woondeals vertaald naar de regio-specifieke situatie waarover het college van GS en de minister voor VRO in de woondeals wederkerige afspraken zullen maken met gemeenten in regioverband. Partijen maken hierbij afspraken over zowel de Rijksbijdrage en inzet als de bijdrage en inzet vanuit de provincie.

## 6. Kritische succesfactoren en ondersteuning

Woningen worden gerealiseerd onder een aantal afhankelijkheden, door het Rijk de kritische succesfactoren genoemd en in het bod van de provincie als randvoorwaarden voor de woningbouwaantallen opgenomen.

6.1 Realisatie van de woningbouwopgave is complex, met invloed en afhankelijkheid van veel direct en indirect betrokken (bouw)partijen en externe factoren waaronder prijsontwikkelingen, de beschikbaarheid van locaties en bouwmaterialen en bouwpersoneel, energie en tijdige beschikbaarheid van energie-infrastructuur, voldoende (ambtelijke) capaciteit, investeringscapaciteit van woningcorporaties, milieuvraagstukken, economische ontwikkelingen etc.).

6.2 De provincie Noord-Holland wil graag een grote bijdrage leveren aan de nationale woningbouwopgave. Of dit kan, hangt niet alleen af van gemeenten, woningcorporaties, marktpartijen en de provincie, maar ook van de kaderstellende, faciliterende, stimulerende en financierende rol die het Rijk kan nemen. Het Rijk participeert daarom actief gedurende de gehele looptijd van de woondeals (tot en met 2030) in de twee regionale woondeals in Noord-Holland namens het gehele kabinet en speelt een actieve rol in het oplossen van knelpunten waar het Rijk een bijdrage aan kan leveren dan wel voor aan de lat staat.

6.3 Het randvoorwaardelijk bod van de provincie Noord-Holland kan alleen worden gerealiseerd indien er door Rijk en provincie wederkerige afspraken worden gemaakt over onderstaande randvoorwaarden, het wegnemen van knelpunten en financiële ondersteuning van deze opgave. Het randvoorwaardelijk bod is daarom integraal onderdeel van voorliggende bestuurlijke afspraken.

Overzicht van deze randvoorwaarden voor woningbouw in Noord-Holland:

A. Stikstof
B. Energie-infrastructuur
C. Geluidscumulatie
D. Betaalbaarheid
E. Mobiliteit
F. Toekomstbestendig bouwen
G. Focus op de uitvoering

In het randvoorwaardelijk provinciaal bod is waar mogelijk toegelicht op welk deel van de geplande woningen de randvoorwaarde betrekking heeft. Indien de randvoorwaarden niet tijdig worden ingevuld, zal dit onvermijdelijk tot – door beide partijen ongewenste - vertraging van de woningbouwproductie leiden.

6.4 Het is zaak om ons als overheden, samen met marktpartijen (ontwikkelaars en corporaties) en waterschappen, in te spannen om vanuit ieders eigen rol, verantwoordelijkheden en mogelijkheden de juiste randvoorwaarden te creëren. Hierover worden in de regionale woondeals wederkerige afspraken gemaakt.

## 7. Samenwerking en sturing: governance

7.1 Een intensievere samenwerking, actieve sturing en monitoring van de uitvoering is noodzakelijk voor de realisatie van de voorliggende bestuurlijke afspraken. Het college van GS en de minister voor VRO maken daarom – naast de afspraken over de woningbouwopgave - ook afspraken over een gezamenlijk overleg, over het gezamenlijk volgen van de voortgang via monitoring en rapportage. Ook maken we afspraken over hoe we belemmeringen oplossen en besluiten nemen om bij te sturen als de voortgang stokt.

7.2 Eén overheid: Gemeenten, provincies, waterschappen en Rijk zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de versterking van de regie op de woningbouw en het realiseren van de woningbouwopgave. Alle overheidslagen dragen bij aan de woningbouwopgave vanuit hun specifieke rol in aansluiting op het huis van Thorbecke, en wet- en regelgeving zoals de Woningwet, de Huisvestingswet, de Wet Ruimtelijke Ordening en de Omgevingswet. In aansluiting daarop herbevestigen we het volgende:

- Het **College van B&W** is als eerste bestuursorgaan verantwoordelijk voor de zorg voor de fysieke leefomgeving. In aansluiting daarop zetten de gemeenten zich in voor voldoende bouwlocaties in ruimtelijke plannen voor de realisatie van de woningbouwafspraken uit de regionale woondeals. Met inzet van de wettelijke instrumenten zorgen gemeenten voor de benodigde (harde) plancapaciteit in de verschillende prijssegmenten (sociale huur, middenhuur en betaalbare koop) en voor verlening van omgevingsvergunningen.

- Het **Dagelijks Bestuur van het waterschap** is verantwoordelijk voor een doelmatig waterbeheer. In het Omgevingsplan houdt de gemeenteraad rekening met het waterbelang met het oog op behoud van waterkwaliteit en het voorkomen van wateroverlast, droogte en overstromingen om te komen tot een evenwichtige toedeling van functies aan locatie, onder meer woningbouwlocaties. Daarbij geldt onder meer het uitgangspunt van "water en bodem sturend". De concrete uitwerking daarvan vindt plaats in het programma water en bodem sturend.

- De Provinciale Omgevingsvisie en omgevingsverordening[2] vormen het bovenliggende beleidskader en bevatten de regels en voorwaarden voor de regionale woonvisies en regionale woningbouwprogramma's. Vanuit deze wettelijke bevoegdheid is het college **van Gedeputeerde Staten van de provincie** verantwoordelijk voor de gebiedsgerichte coördinatie van de (ruimtelijke) doorvertaling van de provinciale woningbouwopgave in regionaal verband met de gemeenten. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie stuurt actief op de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwprogrammering, waarbij het kwalitatieve in deze afspraken voor nu vooral de betaalbaarheid betreft. Doel is het toewerken naar meer balans in de woningvoorraad, met een streven naar 30% sociale huurwoningen in de bestaande voorraad op provinciaal niveau, regionaal niveau en lokaal niveau. Provincies bevorderen door actieve sturing deze evenwichtige verdeling tussen en in de woondealregio's. Daarbij kunnen provincies rekening houden met specifieke situaties in gemeenten waarbij het toegroeien naar 30% sociaal evident niet logisch of haalbaar is, zoals gemeenten in krimpregio's of gemeenten met een grote herstructureringsopgave. Eventueel extra noodzakelijk juridisch instrumentarium zal onderdeel uitmaken van de wet regie volkshuisvesting.

- **De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening** is verantwoordelijk voor de realisatie van de nationale opgave en stelselverantwoordelijk voor de versterking van het wettelijk instrumentarium voor de medeoverheden om de woningbouwopgave te realiseren en voor ondersteuning van de uitvoering via inzet

[2] Specifiek voor de inzet op wonen is de Omgevingsvisie nader uitgewerkt en toegelicht in de provinciale Woonagenda en het Masterplan Wonen van de provincie.

van (financiële) middelen. De minister stuurt actief op de realisatie van de nationale opgave door intensief en periodiek overleg met medeoverheden en monitoring van de woningbouw. Daarnaast coördineert de minister de opgaven die samenhangen met de woningbouw met de medeoverheden en andere departementen. Zo nodig hakt de minister voor VRO samen met collega-bewindspersonen knopen door.

7.3 Het college van GS en de minister voor VRO werken samen vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid en zetten gezamenlijk en gecoördineerd hun instrumenten en middelen in om de overeengekomen opgave te realiseren.

**A. Monitoring en intensivering overleg over realisatie van de woningbouwopgave**

7.4 De voortgang ten aanzien van de wederkerige bestuurlijke afspraken wordt gemonitord met de interbestuurlijke landelijke monitor voortgang woningbouw. Daarover is bestuurlijk afgesproken dat het doel van de monitor is enerzijds het voorzien van de (semi)overheden in informatie over plancapaciteit (woningbouwplannen), de voortgang van de woningbouw en opgeleverde (gerealiseerde) woningen. Anderzijds draagt de monitor bij aan inzicht in eventuele knelpunten en in informatie in verband met voor de woningbouw noodzakelijke opgaven ten einde deze te kunnen oplossen. Voor de monitoring is het relevant dat er overeenstemming is over de te gebruiken definities en dat (eenduidige en betrouwbare) data beschikbaar zijn voor relevante indicatoren (onder andere gerealiseerde sociale woningen). Het Ministerie BZK zet zich hiervoor in, in afstemming met provincies en gemeenten. Noord-Holland loopt voorop met de al bestaande monitor plancapaciteit, waarin de plancapaciteit, segmenten en planning al – grotendeels openbaar – beschikbaar zijn. Dit sluit aan bij de recent gemaakte interbestuurlijke afspraken over uitgangspunten van de landelijke monitoring plancapaciteit.

7.5 Om gezamenlijk zicht te houden op de voortgang van de uitvoering van de voorliggende bestuurlijke afspraken vindt er regulier overleg plaats tussen vertegenwoordigers van het Ministerie van BZK en de provincie.

7.6 De frequentie van het regulier overleg over de voortgang van de woningbouw op ambtelijk niveau tussen accounthouders vanuit het Ministerie van BZK en provincie wordt, via de regionale woondeals, nader bepaald in overleg met provincie en gemeenten. Bij een aantal woondealregio's met een zeer complexe opgave, waaronder de MRA, geldt dat er een regulier overleg op ambtelijk niveau is tussen het Ministerie van BZK, de provincie en afgevaardigden vanuit de woondealregio. In het geval van de MRA zijn twee provincies bij dit overleg betrokken. Een overleg tussen de directeur Woningbouw en directeuren en/of opgavemanagers van provincie vindt vier keer per jaar plaats. Afgevaardigden uit de woondealregio's waar het Ministerie van BZK op ambtelijk niveau aan tafel zit, sluiten aan bij dit provinciale overleg.
Er vindt twee keer per jaar een bestuurlijk overleg plaats tussen de minister voor VRO en een afvaardiging van het college van GS.

7.7 De afspraken worden jaarlijks herijkt. Daarbij worden de nieuwste prognose van de woningbouwbehoefte tot en met 2030 betrokken. Deze wordt eveneens jaarlijks bijgewerkt. De richtinggevende doelstelling voor de woningbouwproductie per jaar tot en met 2030 wordt bijgewerkt op basis van deze prognose, de gerealiseerde bouwproductie en ontwikkeling van de woningvoorraad. In 2023 wordt de herijking gepland na het beschikbaar komen van de volgende prognose van de woningbouwbehoefte en het provinciaal ruimtelijk arrangement, waarbij in de herijking ook randvoorwaarden zoals water en bodem, stikstof, geluid aan bod kunnen komen. Daarnaast wordt in 2023 eenmalig een tussenbalans opgemaakt ten aanzien van het provinciale aandeel in de nationale opgave na het afsloten van de woondeals. Waar nodig wordt deze tussenbalans bestuurlijk besproken.

7.8 Vanuit de taskforce nieuwbouw woningcorporaties en tafels als de landelijke versnellingstafel agenderen partijen waar nodig eventuele knelpunten in ambtelijke en directeuren en bestuurlijke overleggen.

**B. Belemmeringen oplossen en besluiten nemen**

7.9 Doel is door monitoring en intensief en kort-cyclisch ambtelijk en bestuurlijk overleg goed zicht te krijgen en te houden op de uitvoering. Hierdoor signaleren we vroegtijdig wanneer de voortgang van de woningbouw en de uitvoering van de bestuurlijke afspraken stokt. Wanneer (gezamenlijk) wordt geconstateerd dat de voortgang stokt, stellen we gezamenlijk vast wat de achterliggende oorzaken daarvan zijn (fact finding). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de bestaande monitoring van de provincie, zoals genoemd bij onderdeel 2.3. Op basis daarvan worden de benodigde en gewenste acties in gang gezet. Hierbij kan ondersteuning worden ingeschakeld van de landelijke versnellingstafel, verstedelijkingstafel, tafels van andere ministeries of via onder andere de taskforce nieuwbouw woningcorporaties of expertteams. Uitgangspunt is dus: ''los het op, of schaal het op''

Hierbij kunnen bestuurlijke of in het uiterste geval juridische interventies nodig zijn. Bestuurlijk overleg blijft het uitgangspunt. Juridische interventie vindt plaats door de naastgelegen overheid in aansluiting bij het huis van Thorbecke.

7.10 Via de woondeals kunnen alle partijen die in de keten zijn betrokken bij de woningbouw - zoals marktpartijen, corporaties, zorgkantoren - hun knelpunten via de (deel)regionale bouwtafels agenderen. Dit kan ook via andere tafels zoals de taskforce nieuwbouw woningcorporaties en de landelijke versnellingstafel.

**Handtekeningen**

Ondertekend te Den Haag op 13 oktober 2022

Namens het college van Gedeputeerde Staten
van de provincie Noord-Holland,
gedeputeerde Cees Loggen

de minister voor
Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening,
Hugo de Jonge

**Bijlage 1** **Randvoorwaardelijk provinciaal bod provincie Noord-Holland**
(integraal onderdeel van de bestuurlijke afspraken woningbouw tussen Rijk en Provincie Noord-Holland)

# Randvoorwaardelijk woningbouw bod van de provincie Noord-Holland

**Kern van het bod samengevat:**
Noord-Holland zet zich in om in de periode 2022 tot en met 2030 ruim 183.000 in onze provincie te realiseren, zodat de woningvoorraad – na aftrek van sloop – met minimaal 162.000 woningen toeneemt. Een dergelijke hoge productie is uitsluitend mogelijk wanneer het Rijk helpt om tijdig in de juiste randvoorwaarden te voorzien en knelpunten weg te nemen. Het gaat daarbij onder andere over oplossingen voor stikstof, energiecongestie, geluidscumulatie, mobiliteit en betaalbaar en toekomstbestendig bouwen.

Met dit randvoorwaardelijk bod wil de provincie ruim twintig procent van de nationale woningbouwopgave van 900.000 woningen realiseren. In lijn met de doelstellingen van de Nationale Woon- en Bouwagenda wordt in het programma ingezet op twee derde betaalbare woningen, inclusief dertig procent sociale huur. Via regionale woondeals worden hierover nadere afspraken gemaakt met gemeenten en woningcorporaties. Dit vraagt daarnaast ook nauwe samenwerking met andere partijen, zoals ontwikkelaars, waterschappen, nutsbedrijven en vertegenwoordigers van huurders.

Inzet van de provincie is om met hulp van het Rijk en de andere betrokken partijen het woningtekort terug te dringen en de betaalbaarheid van het wonen in Noord-Holland te verbeteren.

## 1. Inleiding

De woningbouwopgave in Nederland en zeker ook in de provincie Noord-Holland is enorm. Er is een grote behoefte aan extra woningen, maar het tempo in de nieuwbouw komt onvoldoende aan deze grote vraag tegemoet. Mede hierdoor stijgen overal de prijzen en wordt het voor veel Noord-Hollanders steeds moeilijker om betaalbaar te wonen, of om überhaupt een woning te vinden. De situatie op de woningmarkt is voor steeds meer mensen nijpend en vraagt om ingrijpen. Om deze reden zetten wij als provincie al langer in op versnelling van de woningbouw, via diverse aanpakken en hulp aan gemeenten.

Het Rijk neemt ook verantwoordelijkheid in deze opgave, met de Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA) en de daaraan verbonden programma's. De NWBA en onderliggende programma's laten de breedte, urgentie en samenhang van de verschillende opgaven zien. Zo kunnen de problemen met de betaalbaarheid van het wonen niet alleen door woningbouw worden opgelost, maar vraagt dit ook aanvullende maatregelen in beleid en aanpassing van wet- en regelgeving door het Rijk. Via de NWBA wordt hier een zeer gewenste impuls aan gegeven. Wij dragen via dit randvoorwaardelijk bod graag bij aan de woningbouw en betaalbaarheidsopgave die hier uit voortkomt.

Woningbouw is onderdeel van een integrale en kwalitatieve opgave
Het randvoorwaardelijke woningbouwbod is onderdeel van en kan niet los worden gezien van deze integrale opgave. We bouwen niet alleen woningen, we bouwen samenlevingen. De ruimte in Noord-Holland is schaars, doordat er meer ruimtelijke ontwikkelingen spelen en een plek moeten krijgen. Denk bijvoorbeeld aan de grote uitdagingen van de energietransitie. En daarnaast kunnen we geen woningen bouwen zonder antwoord te geven op vraagstukken als stikstof, vliegtuiggeluid, bereikbaarheid, klimaatbestendigheid, leefbaarheid, toenemende druk op recreatiegebieden, landschap en natuur. Allemaal randvoorwaarden voor voldoende, toekomstbestendige en betaalbare woningbouw. Dit vraagt ook om een gebalanceerde afstemming van wonen, werken, recreëren - en verplaatsen daartussen.

We willen mogelijk maken dat inwoners van Noord-Holland in alle regio's kunnen wonen in een woning die bij hen past qua inkomen, levensfase en samenstelling van het huishouden. Dat vraagt om realisatie van woningen die goed bij de woonbehoefte en financiële mogelijkheden van onze huidige en toekomstige inwoners passen. Door het afschaffen van de verhuurdersheffing hebben woningcorporaties meer mogelijkheden om hier een grote bijdrage aan te leveren, door woningen te bouwen, betaalbaar te houden én te verduurzamen. Naast het versnellen van de woningbouw vinden we het ook belangrijk dat bouwmaterialen worden hergebruikt of herbruikbaar zijn en dat er bij de bouwplannen rekening wordt gehouden met water, bodem en het veranderende klimaat.

Niet alle ambities kunnen overal tegelijk worden gerealiseerd, maar het is belangrijk dat we met elkaar de juiste afwegingen maken en blijven nadenken over wat er mogelijk is en wáár. In dit kader werken we samen met het Rijk al aan de NOVEX-gebieden: Metropoolregio Amsterdam, Noordzeekanaalgebied, Schiphol en het Groene Hart. De komende jaren wordt de integrale opgave verder uitgewerkt, onder andere door het sluiten van een provinciaal arrangement. Dit is een doorlopend proces. Ook de woningbouwopgave uit dit randvoorwaardelijk bod moet een plek krijgen in de afwegingen die worden gemaakt in het ruimtelijk, provinciaal arrangement.

Realiteitszin in de opgave

Vanuit deze integraliteit van de opgave en daaruit voorkomende knelpunten hadden wij in ons indicatieve bod al toegelicht dat de woningbouwopgave alleen mogelijk is indien er oplossingen komen voor conflicterende doelstellingen en knelpunten, zoals stikstof, geluid, mobiliteit en betaalbaarheid. Bij het oplossen van deze zaken is een belangrijke, randvoorwaardelijke rol voor het Rijk weggelegd. Afgelopen maanden hebben wij op verzoek van het Rijk een 'reality check' uitgevoerd op het indicatieve bod dat wij in juni aan het Rijk hebben voorgelegd.

Op basis van de reality check kwam naar voren dat alle betrokken partijen zich grote zorgen maken of de randvoorwaarden wel tijdig kunnen worden ingevuld om tot voldoende woningbouw te komen. Aan de vraag ligt het niet, zowel in het noorden als in het zuiden van de provincies zien de partijen grote druk op de woningmarkt en behoefte aan veel extra woningen. Maar vooral bouwers, ontwikkelaars en corporaties maken zich, behalve over de randvoorwaarden, grote zorgen over de conjunctuur. Afgelopen jaren was er voor bouwers juist meewind op de woningmarkt, waardoor het eenvoudiger was om de juiste randvoorwaarden te creëren. Momenteel steekt er economisch gezien een tegenwind de kop op. Mensen hebben minder te besteden voor wonen door inflatie en stijgende hypotheekrente, terwijl ook de bouwkosten stijgen door inflatie, toenemende prijzen voor bouwmateriaal en personeelskosten, terwijl er ook nog eens gebrek is aan personeel. Daarnaast speelt mee dat beleggers momenteel in onzekerheid verkeren over regulering van middenhuur en bouwers en gemeenten over de gevolgen van de invoering van de Omgevingswet.

In de reality check komt de bruto productie iets lager uit dan in het indicatieve bod. De netto productie, uiteindelijk het belangrijkst, komt juist iets hoger uit. Gezien het feit dat de historische sloopcijfers en de verwachting van sloop hoger zijn dan wat gemeenten nu hebben opgegeven, terwijl we wel minimaal 162.000 woningen willen toevoegen, lijkt het noodzakelijk om vast te houden aan de bruto bouw van 183.600 woningen.

Een nog hogere doelstelling, zoals het Rijk naar aanleiding van het indicatieve bod aan ons vroeg, is op basis van de reality check niet realistisch.

Een uitgebreide toelichting op het proces en de uitkomsten van deze reality check is als bijlage aan dit randvoorwaardelijk bod toegevoegd. Daarnaast zijn de resultaten en aandachtspunten die voortkwamen uit de reality check waar mogelijk verwerkt in de (toelichting op de) randvoorwaarden.

Indicatief bod wordt definitief, randvoorwaardelijk bod

We realiseren ons dat de woningbouwdoelstelling tot en met 2030 onder de huidige omstandigheden, randvoorwaarden en knelpunten niet of nauwelijks haalbaar is. Gezien de grote urgentie op de woningmarkt willen we ons hier echter niet zonder meer bij neerleggen, maar ons samen met Rijk en andere betrokken partijen ervoor inspannen dat de productie niet lager uitvalt dan wat nodig is, maar juist zo dicht mogelijk bij die doelstelling van 162.000 extra woningen komt. En dat kan alleen door de lat hoog te leggen.

Ons indicatieve bod van 183.600 woningen bruto blijft daarom, ondanks de terechte zorgen van ontwikkelaars en woningcorporaties, staan. Onder voorbehoud en afhankelijk van de randvoorwaarden. De zeer ruime plancapaciteit geeft ruimte om vertraging en uitval van plannen op te vangen. De productie in jaarschijven loopt langzaam op, in de hoop en verwachting dat aan het eind van de periode de randvoorwaarden zijn ingevuld. Wij doen een beroep op het Rijk om ons te helpen door op de in dit bod genoemde randvoorwaarden te leveren, zodat wij er samen met de andere stakeholders voor kunnen zorgen dat wij vervolgens voldoende woningen kunnen leveren. De vele Noord-Hollandse woningzoekenden rekenen op ons.

## 2. Overzicht randvoorwaardelijk bod woningbouw Noord-Holland

| Overzicht randvoorwaardelijk bod woningbouw **Noord-Holland**<br>**LET OP: ONDERSTAANDE PRODUCTIE IS ALLEEN HAALBAAR INDIEN AAN DE RANDVOORWAARDEN WORDT VOLDAAN.** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jaartal | Bruto nieuwbouw (te realiseren woningen) | Beschikbare netto plancapaciteit (aantal woningen) | Aantal woningen in harde plancapaciteit | Betaalbaarheid | | | Aantal woningen door woningcorporaties | |
| | | | | Sociale huur-woningen | Huurwoningen vanaf de sociale huurgrens tot €1000 per maand | Koop-woningen tot aan de NHG grens (€355.000) | Sociale huur-woningen<br>Onder voorbehoud woondeal | Midden huur-woningen |
| 2022 | 17.800 | 31.609 | 19.264 | 4.880 | 4.100 | 2.430 | 4.635 | Uitwerking in de woondeals, |
| 2023 | 18.800 | 32.266 | 17.674 | 5.640 | 3.670 | 2.520 | 5.360 | |
| 2024 | 19.900 | 38.186 | 18.082 | 5.970 | 4.450 | 2.750 | 5.670 | |
| 2025 | 20.400 | 33.866 | 7.972 | 6.120 | 4.680 | 2.800 | 5.810 | |
| 2026 | 20.600 | 31.560 | 6.259 | 6.180 | 4.700 | 2.860 | 5.870 | |
| 2027 | 21.300 | 24.185 | 3.607 | 6.390 | 4.860 | 2.950 | 6.070 | |
| 2028 | 21.400 | 21.061 | 3.799 | 6.420 | 4.900 | 2.950 | 6.100 | |
| 2029 | 21.600 | 20.469 | 3.726 | 6.480 | 4.920 | 3.000 | 6.160 | |
| 2030 | 21.800 | 13.256 | 1.282 | 6.540 | 4.980 | 3.010 | 6.210 | |
| **Totaal** | **183.600** | **246.457** | **81.665** | **54.620** | **42.050** | **25.270** | **51.885** | **n.t.b.** |

## Toelichting bij de cijfers uit bovenstaande tabel

**Jaarschijven**
Programmering in jaarschijven suggereert een mate van voorspelbaarheid die – helaas - niet reëel is bij woningbouw. Dit geldt voor de planning, waar - ook voor de korte termijn – sprake is van een zogenaamde 'boeggolf' van plannen waar aan wordt gewerkt en waarvan oplevering op korte termijn is voorzien, maar waarvan een deel alsnog doorschuift. Daarnaast geldt dat er vaak ook een verschil is tussen daadwerkelijke oplevering en de administratieve afhandeling daarvan. De verdeling over jaarschijven in bovenstaande tabel is daarom **indicatief**. We kunnen nu al met zekerheid stellen dat hierin jaarlijks verschillen in op gaan treden. Dit komt ook doordat deze aantallen afhankelijk zijn van de mate waarin voldaan wordt aan de randvoorwaarden van het bod. Indien dit (nog) niet het geval is, zijn deze aantallen niet haalbaar en zal de jaarlijkse productie lager uitvallen.

Via de *governance* afspraken wordt dit gevolgd en waar nodig door stakeholders – overheden, corporaties en marktpartijen – geanticipeerd, rekening houdend met de haalbaarheid van de doelstelling voor de periode 2022 t/m 2030 als geheel. Voor meer inzicht in de korte termijn productie wordt daarbij gebruik gemaakt van het sturingsinstrument primavera. Omdat niet de volledige productie in Primavera is opgenomen, is voor het randvoorwaardelijk bod in bovenstaande tabel van de plancapaciteit uitgegaan.

Vrijwel alle regio's hebben via de reality check laten weten dat de sociale huurwoningen allemaal of grotendeels door woningcorporaties worden gebouwd. Amsterdam en Haarlem hebben via de reality check doorgegeven dat een deel (tot 25%) mogelijk door andere partijen wordt gerealiseerd. De corporaties hebben laten weten dat financieel gezien de benodigde opgave per deelregio aan te kunnen. Daadwerkelijke realisatie hangt ervan af of zij voldoende positie c.q. locaties krijgen en is tevens afhankelijk van de in het bod genoemde andere randvoorwaarden voor het bouwen van woningen. Op basis van deze informatie van gemeenten en corporaties gaan we er in de tabel van uit van dat het aandeel sociaal voor 90% door woningcorporaties gerealiseerd wordt. Dit wordt bij de uitwerking van de woondeal door gemeenten en corporaties gezamenlijk verder uitgewerkt. De tabel wordt hierop na vaststelling van de woondeals geactualiseerd.

**Harde plancapaciteit**
In bovenstaande tabel wordt met 'harde' plancapaciteit gedoeld op de planologische status, in lijn met de uitgangspunten van de monitor plancapaciteit.

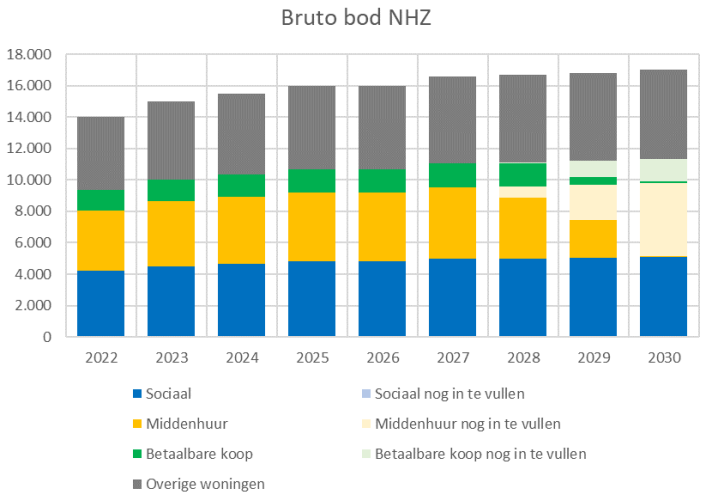
**Middenhuur door corporaties**
Het aandeel middenhuurwoningen dat door corporaties wordt gerealiseerd is nog niet bekend. Door gemeenten is in het kader van de reality check wel aangegeven dat er met corporaties afspraken zijn over toevoegen van woningen in het middensegment (soms overigens vanuit de voorraad, in plaats van door nieuwbouw), maar dit is nog onvoldoende uitgewerkt om in de tabel op te nemen. Dit wordt in het traject van de woondeals verder uitgewerkt.

**Aandeel betaalbaar**
In bovenstaande tabel is het aandeel betaalbaar gebaseerd op het bod en de ambitie om te voldoen aan de doelstelling van twee derde betaalbaar (30% sociaal en 36% middensegment). De aantallen betaalbare woningen liggen daarmee hoger dan nu al in de plancapaciteit is opgenomen. Dit wordt hieronder per woondeal regio nader toegelicht.

**Doelstelling twee derde betaalbaar Noord-Holland Zuid (NHZ)**
In NHZ bevat de plancapaciteit ruim voldoende plannen (circa 130%) om in de nieuwbouwdoelstelling van 30% sociale huurwoningen te voorzien. Deze sociale huurwoningen zijn vooral in de eerste jaren (tot en met 2026) geprogrammeerd. Hierdoor ontstaat ook hier een soort 'boeggolf', een theoretisch 'overschot' aan sociale huurwoningen ten opzichte van de jaarlijkse doelstelling en de reële jaarproductie, terwijl er in de latere jaren juist een tekort aan plannen voor sociale huur is. Doordat in de praktijk de zogenaamde 'boeggolf' altijd afvlakt en verder doorschuift, is het realistischer dat ook een deel van de in de beginjaren geplande sociale huurwoningen in werkelijkheid pas later in de periode 2022 t/m 2030 wordt gebouwd. Dit is in de jaarschijven verwerkt: de productie is gelijkmatiger over de jaren verdeeld.

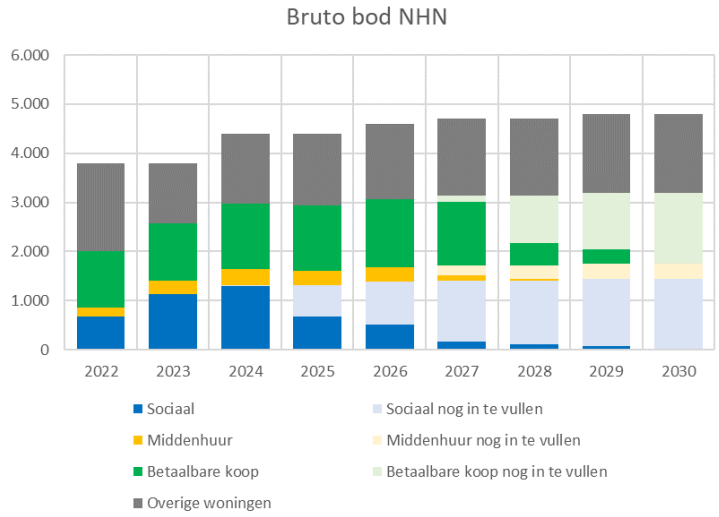
Voor de woningen in het middensegment geldt in NHZ eveneens dat deze vooral in de eerste jaren zijn geprogrammeerd. In het middensegment is het totaal aan plannen minder dan wat er in totaal nodig is tot en met 2030. Voor middenhuur zijn er circa 7.500 woningen tekort in de plancapaciteit, voor betaalbare koop circa 2.500. Daardoor ontstaat vanaf 2028 een tekort ten opzichte van de doelstelling van 36% voor dit segment. De plancapaciteit biedt echter voldoende ruimte om dit aan te vullen, aangezien bij een groot deel (circa 23% tot 2030) van de plancapaciteit nog niet is bepaald in welk segment de woningen worden geprogrammeerd. Dit geldt vooral voor de plannen na 2025.

Voor zowel sociale huur als voor het middensegment geldt dat deze 23% onbekend tevens kan worden benut om het aandeel betaalbaar in de productie tot en met 2030 waar nodig te verhogen. Bijvoorbeeld om vertraging of uitval van projecten op te vangen, maar ook om vanuit de 'fair share' doelstelling toe te groeien naar een aandeel van 30% sociale huur in de woningvoorraad. Hierover worden via het opstellen en uitvoeren van de woondeal MRA (waar NHZ onderdeel van is) aanvullende regionale afspraken gemaakt. De tabel met jaarschijven wordt hierop na vaststelling van de woondeal geactualiseerd.



**Doelstelling twee derde betaalbaar Noord-Holland Noord (NHN)**
In NHN bevat de plancapaciteit nog (ruim) onvoldoende sociale huurwoningen om in de nieuwbouwdoelstelling van 30% sociaal te voorzien (circa 7.300 tekort). Ook voor het middensegment, zowel betaalbare koop (circa 4.400 tekort) als middenhuur (circa 900 tekort), zijn er te weinig plannen. Aangezien er voor de korte termijn niet aan al gemaakte afspraken over het programma wordt getornd (tenzij dit mogelijk is zonder vertraging van het project te veroorzaken), betekent dit dat NHN pas op termijn, vanaf 2025, aan de doelstelling van twee derde betaalbaarheid kan voldoen.

In NHN is bij 65% procent van de plancapaciteit (tot 2030) nog niet bekend in welk segment dit wordt gerealiseerd. Dit biedt ruimte om toe te groeien naar twee derde betaalbaar segment in het woningbouwprogramma en een 'fair share' aandeel sociaal in de woningvoorraad. Hierover worden via het opstellen en uitvoeren van de woondeal NHN aanvullende regionale afspraken gemaakt. De tabel met jaarschijven wordt hierop na vaststelling van de woondeal geactualiseerd.




**Flexwoningen**
De ambitie om bruto 184.000 woningen toe te bouwen en er zo netto 162.000 toe te voegen is gebaseerd op de woningbehoefte in Noord-Holland. Flexwoningen kunnen daar tijdelijk in voorzien én de ergste druk op onze overspannen woningmarkt verlichten, maar aangezien de behoefte ook na 2030 doorgroeit, rekenen wij deze niet mee bij de beoogde toename met 162.000 woningen. In de plancapaciteit van gemeenten zijn flexwoningen zeer beperkt meegenomen (circa 1.500).

Vanuit de bestuurlijke afspraken over flexwoningen, tussen Rijk en betreffende gemeenten, worden er in Noord-Holland bovenop de opgave van bruto 184.000 en netto 162.000 woningen met hulp van het Rijk – op basis van de huidige inventarisatie - 1.800 flexwoningen gerealiseerd in de periode 2022 t/m 2024. Via de uitvoering van de beide woondeals wordt komende jaren verder gezocht naar meer locaties, op basis van behoefte. Indien de reguliere productie achterblijft, wordt er op ingezet dit op te vangen door meer flexwoningen toe te voegen. Bijvoorbeeld op locaties van vertraagde woningbouwprojecten.

# 3. Toelichting op randvoorwaarden voor de Noord-Hollandse woningbouwopgave

**Het provinciaal bod is alleen haalbaar indien aan de randvoorwaarden wordt voldaan.**
De provincie Noord-Holland wil graag een grote bijdrage leveren aan de nationale woningbouwopgave. Of dit kan, hangt niet alleen af van gemeenten, woningcorporaties, marktpartijen en de provincie, maar ook van de kaderstellende, faciliterende, stimulerende en financierende rol die het Rijk kan nemen. Voorliggend bod van de provincie Noord-Holland kan alleen worden gerealiseerd indien er door Rijk en provincie wederkerige afspraken worden gemaakt over onderstaande randvoorwaarden, het wegnemen van knelpunten en financiële ondersteuning van deze opgave.

Indien de randvoorwaarden niet tijdig worden ingevuld, zal dit onvermijdelijk tot - ongewenste - vertraging van de woningbouwproductie leiden. Bij de randvoorwaarden is waar mogelijk toegelicht op welk deel van de geplande woningen de randvoorwaarde betrekking heeft. Het is zaak om ons als overheden, samen met marktpartijen (ontwikkelaars en corporaties) en waterschappen, in te spannen om vanuit ieders eigen rol, verantwoordelijkheden en mogelijkheden de juiste randvoorwaarden te creëren.

**Overzicht randvoorwaarden:**
A. Stikstof
B. Energie-infrastructuur
C. Geluidscumulatie
D. Betaalbaarheid
E. Mobiliteit
F. Toekomstbestendig bouwen
G. Focus op de uitvoering

# 3A. Randvoorwaarde: stikstof

**Wat is de opgave? (randvoorwaarde voor de Noord-Hollandse woningbouwopgave)**
Om de woningbouwopgave te kunnen realiseren is voldoende stikstofruimte nodig. Op dit moment is er onvoldoende stikstofruimte voor de woningbouwopgave in Noord-Holland. Gemeenten en de provincie zetten zich samen in om het bouwprogramma zoveel mogelijk te optimaliseren, zodat woningbouwprojecten gerealiseerd kunnen worden.

**Wat doen wij al?**
De afgelopen drie jaar hebben wij vele stappen gezet om uit de stikstofimpasse te komen. Deze stappen zijn vastgelegd in de Strategie Noord-Hollandse aanpak stikstofproblematiek 2021-2022. Een belangrijk uitgangspunt van deze strategie is dat alle sectoren evenredig hun stikstofuitstoot moeten verminderen. De vraag naar stikstofruimte reduceren we door prioriteit te geven aan woningbouw in bestaand stedelijk gebied bij OV-knooppunten en stimuleren van fietsen en lopen als onderdeel van de ketenreis, smart-mobility en circulaire, (industriële) bio-based bouwconcepten. Daarnaast stimuleren gemeenten het emissieloos bouwen met elektriciteit in plaats van dieselgeneratoren en bouwhubs zodat de stikstofuitstoot tijdens de bouw tot een minimum beperkt wordt.

De provincie helpt gemeenten met kennis en informatie over stikstof bij woningbouwplannen. Verder heeft de provincie een stikstofbank voor de woningbouw ingesteld. Deze heeft echter nog geen vulling, omdat er eerst ruimte voor de natuur moet komen. Daarnaast is stikstofreductie in de haven- en industriesector afhankelijk van elektrificatie, dat weer afhankelijk is van de energie-infrastructuur en netcongestie.

**Wat hebben we nodig van het Rijk?**
- Een landelijke stikstofaanpak van het Rijk, met een robuust bronmaatregelenpakket dat ruimte biedt voor woningbouw, rekening houdt met het sterke verband met de netcongestie én de ligging van Noord-Holland aan zee, is voorwaardelijk voor het kunnen realiseren van de Noord-Hollandse woningbouwopgave. Deze aanpak is ook nodig voor de energietransitie, Schiphol en het herstellen van de biodiversiteit.
- Dit vraagt inzet van het Rijk voor het vullen van de stikstofbank voor woningbouw, waarbij het Rijk via (financiering van) gerichte bronmaatregelen depositieruimte toevoegt.

In onze reactie op de RO-brief van 17 mei jl. geven wij aan dat de Rijkstoezegging van 7,6 mol (landelijk), nog onvoldoende is ingevuld.
- Wij roepen het Rijk op om de industrie ook nadrukkelijk mee te nemen en daarmee maatwerkafspraken te maken. Dit vraagt een specifieke aanpak voor Tata Steel en Schiphol via de NOVEX-gebieden.
- Inzetten op een ADC-toets voor de regionale woningbouwopgave.
- Op dit moment is er onvoldoende stikstofruimte voor de woningbouwopgave. Door de 'meetcorrectie' van 17% is er nog meer stikstofreductie nodig om de nodige stikstofruimte te verkrijgen. Dit vraagt om een doorrekening zonder de meetcorrectie en een andere wijze van meten. Spoedige duidelijkheid over de meetcorrectie is behalve voor de woningbouwopgave ook nodig om in 2023 een gebiedsprogramma landelijk gebied te kunnen vaststellen.

**Op hoeveel woningen heeft deze randvoorwaarde betrekking?**
In opdracht van de provincie is voor ruim 150 grotere woningbouwplannen, waarmee tot 2030 in totaal 144.000 van de 184.000 woningen in Noord-Holland worden gerealiseerd, onderzocht of deze locaties in potentie een stikstof probleem hebben. Dit blijkt het geval bij 96 van de 151 projecten, waarmee ruim 91% van de woningen in deze grote projecten wordt gerealiseerd. Zie de tabel hieronder. In de 51 projecten waar stikstof geen potentieel probleem is, wordt 8,4% van de woningen gerealiseerd.

| Categorie | Aantal woningbouwplannen | Aantal woningen | Percentage van totaal aantal woningen |
|---|---|---|---|
| Groen | 51 | 12.142 | 8,4 % |
| Oranje | 18 | 9.064 | 6,3 % |
| Rood | 78 | 122.621 | 85,1 % |
| geen resultaat | 4 | 276 | 0,2 % |
| **Totaal** | **151** | **144.103** | **100,0 %** |

Bij deze woningbouwplannen leidt de mobiliteit in de gebruiksfase tot meer stikstofneerslag zonder extra maatregelen. De bouwfase is niet in beschouwing genomen, omdat deze tot nu toe is vrijgesteld van vergunningplicht. Daarnaast is in de berekeningen geen rekening gehouden met mogelijke oplossingen zoals intern- en extern salderen. Juist bij de grotere projecten, waar het vanwege versnelling en efficiency wenselijk is om de uitvoering op te focussen, kan het lastiger zijn om projectgebonden stikstofmaatregelen te treffen. Dit komt doordat het effect van grotere projecten verder reikt: meer depositie en op grotere afstand, vanwege de verkeerseffecten.

**Legenda**

**Categorie groen**: De maximale stikstofdepositiebijdrage op (naderend) overbelaste natuur is kleiner dan 0,005 mol/ha/jaar. Stikstofdepositie is bij deze woningbouwplannen geen issue.

**Categorie oranje**: De maximale stikstofdepositiebijdrage op (naderend) overbelaste natuur ligt tussen de 0,005 mol/ha/jaar en 0,01 mol/ha/jaar. Stikstofdepositie zal voor deze plannen wellicht een issue zijn, hetgeen in een nader planspecifiek onderzoek vastgesteld zal moeten worden.

**Categorie rood**: de maximale stikstofdepositiebijdrage op (naderend) overbelaste natuur is hoger dan 0,01 mol/ha/jaar. Het eindoordeel is dat stikstofdepositie voor deze plannen hoogstwaarschijnlijk een issue zal zijn, en dat nader planspecifiek onderzoek nodig is.

## 3B. Randvoorwaarde Energie-infrastructuur

**Wat is de opgave? (randvoorwaarde voor de Noord-Hollandse woningbouwopgave)**
Beschikbaarheid van energie is een belangrijke randvoorwaarde om de woningbouwdoelstellingen te kunnen realiseren. Op dit moment bestaan er grote congestieproblemen in Noord-Holland. Door congestie op het regionale energienetwerk is levering van elektriciteit aan grootgebruikers in vrijwel geheel Noord-Holland niet mogelijk. Op woningbouwlocaties kunnen daarom geen commerciële en maatschappelijke functies met een grootverbruikaansluiting zoals een supermarkt, school of sporthal worden gerealiseerd. Ook snellaadpleinen voor elektrisch (openbaar) vervoer kunnen niet worden geplaatst.

Dit heeft een maatschappelijke impact op de leefbaarheid in nieuwe woonwijken en het is bovendien de vraag of exploitatiebegrotingen rond komen. Ook kunnen bedrijven van binnenstedelijke locaties niet verhuizen naar bedrijventerreinen, omdat zij daar niet worden aangesloten, waardoor woningbouwlocaties in transformatiegebieden niet vrijkomen. Het is op dit moment onduidelijk of de congestie ook consequenties heeft voor bijvoorbeeld liften en andere voorzieningen in appartementencomplexen en zorgcentra.

De vergroting van de netcapaciteit is een enorme opgave. Er is geen beleid voor innovatieve oplossingen voor het opvangen van piekbelasting, bijvoorbeeld met buurtbatterijen. We staan nog aan het begin van het nadenken over een nieuwe vorm van energie-infrastructuur.

**Wat doen wij al?**
Onder de vlag van de taskforce Energie-infrastructuur Noord-Holland, werken Provincie, gemeenten en netbeheerders aan drie sporen om netcongestie te verminderen

- Versnellen aanleg netinfrastructuur;
- Ontwerp van een toekomstig energienetwerk en programmering van dit toekomstig systeem;
- Stimuleren van (tijdelijke) slimme oplossingen voor netcongestie.

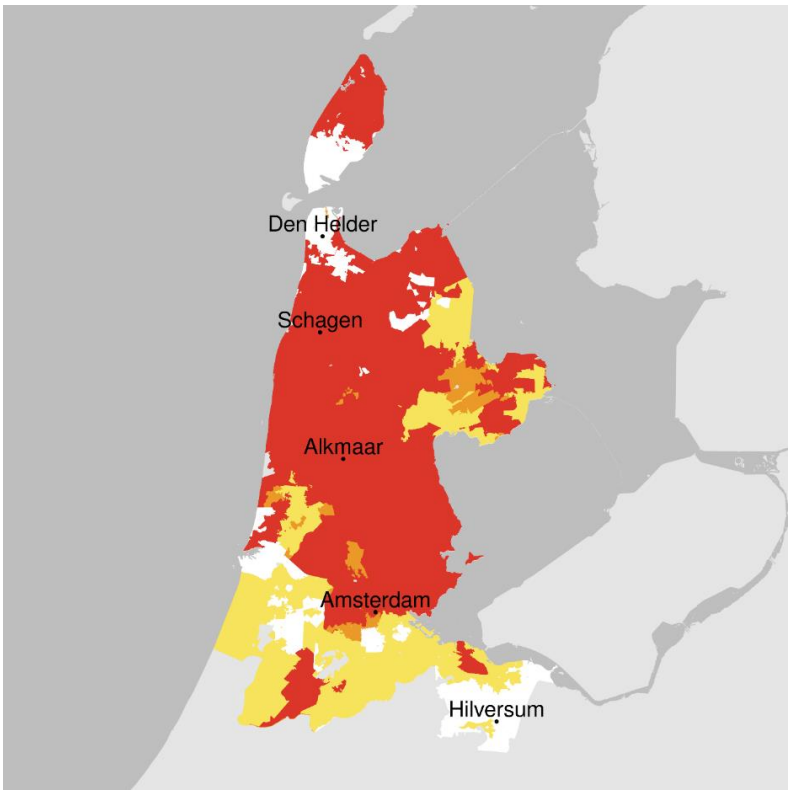
(https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Klimaat_Energie/Energienetwerk):

**Wat hebben we nodig van het Rijk**
Wij vragen het Rijk bij te dragen aan bovengenoemde sporen, door hier uitvoering aan te geven:

- De benodigde uitbreidingen van het TenneT netwerk worden tijdig gerealiseerd om vóór 2030 tot voldoende woningbouw te kunnen komen. Dit betekent: de uitbreidingen van het netwerk uiterlijk realiseren volgens het Investeringsplan 2022 van TenneT en zo mogelijk eerder.
- Het Rijk implementeert samen met regionale netbeheerders, TenneT en medeoverheden op korte termijn een maatregelenpakket dat versnelling realiseert.
- Daar waar het Ministerie van EZK bevoegd gezag is voor projecten maakt het Rijk werk van versnelling van planvorming en procedures. Daar waar gemeente of provincie het bevoegd gezag is, draagt het Rijk bij door de randvoorwaarden voor versnelling in planvorming en procedures te regelen. Denk daarbij aan het zorgen voor voldoende capaciteit bij de Raad van State voor elektriciteitsprojecten, als aandeelhouder van TenneT zorgdragen voor het tijdig vrijmaken van capaciteit binnen TenneT, en duidelijke landelijke milieunormen instellen (bijvoorbeeld voor electromagnetische velden). Deze randvoorwaarden dragen ook bij aan versnelling van regionale elektriciteitsprojecten.
- Het Rijk neemt een belangrijke rol in de realisatie van slimme oplossingen bij netcongestie. Deze oplossingen kunnen voor woningbouwlocaties een belangrijke bijdrage leveren aan snelle realisatie. Wij denken hierbij aan financiële prikkels en flexibel beprijzen van energie, het financieel ondersteunen van slimme oplossingen middels subsidies, het stimuleren van Smart energy Hubs en de mogelijkheden om het delen van data te vergroten.
- In de energiewet moeten meer mogelijkheden komen om netcongestie te verminderen. Het Rijk neemt hiertoe in de nieuwe wet meer experimenteerruimte op, maakt flexibele contractvormen mogelijk en implementeert zo snel mogelijk “use it or lose it”. Voor woonwijken denken wij in het bijzonder aan het stimuleren van buurtbatterijen waardoor in nieuwe woonwijken piekbelasting van het net wordt voorkomen.
- Ook helpen verscherpte (B)ENG eisen voor nieuwe woningbouw (minder energieverbruik veroorzaakt minder vraag, minder druk op het net).

In onze reactie op de RO-brief van 17 mei jl. hebben wij tien aanbevelingen voor slimme netoplossingen gedaan. In de bijlage van die reactie zijn deze aanbevelingen toegelicht.

**Op hoeveel woningen heeft deze randvoorwaarde betrekking?**
De bouw van ruim 60.000 woningen van de beschikbare plancapaciteit tot 2030 is voorzien in transformatiegebieden. Indien bedrijven, winkels, kantoren of (maatschappelijke) instellingen geen zekerheid hebben dat zij op de beoogde nieuwe locatie worden aangesloten, kan dit betekenen dat zij niet verplaatsen, waardoor de locaties voor (een deel van) deze 60.000 woningen niet vrij komen voor woningbouw. Daarnaast worden in grote delen van Noord-Holland de commerciële en maatschappelijke functies in rood (en oranje) geraakt (zie onderstaande kaart). Dat brengt de ontwikkeling (exploitatiebegroting) en woongenot onder druk, juist bij grotere gebiedsontwikkelingen waar behalve veel woningen ook voorzieningen worden gerealiseerd.




- geen transportcapaciteit beschikbaar
- geen transportcapaciteit beschikbaar: congestiemanagementonderzoek wordt uitgevoerd
- beperkt transportcapaciteit beschikbaar
- transportcapaciteit beschikbaar

Bron: https://www.liander.nl/grootzakelijk/transportschaarste/beschikbaarheid-capaciteit/noord-holland?cmp=kaartnoordholland

(deze kaart wordt regelmatig bijgewerkt)

## 3C. Randvoorwaarde geluidscumulatie

**Wat is de opgave? (randvoorwaarde voor de woningbouwopgave)**
In het zuidelijk deel van Noord-Holland staat de bouw van 70.000 woningen onder druk als gevolg van de nieuwe rekenregels voor cumulatie van geluid in de Omgevingswet. Deze cumulatieregel verplicht om ver buiten de beperkingengebieden van Schiphol (die zijn vastgelegd in het Luchthavenindelingsbesluit, LIB) luchtvaartgeluid mee te wegen in de cumulatie. Voorheen gold deze cumulatieverplichting alleen binnen de contouren van het LIB. Daarnaast is er een generieke verzwaring van 10 dB voor luchtvaartgeluid in de formule opgenomen. Dit terwijl er in de lucht niets verandert.

Voor woningbouwontwikkelingen betekent dit een verzwaring van de motiveringslast voor woningbouw en daarmee extra juridische risico's en kosten. Kwalificeren van de geluidssituatie in deze woningbouwgebieden als "tamelijk slecht" tot "zeer slecht" draagt niet bij aan bescherming van de omgeving, maar heeft - op z'n minst - een vertragend effect op een aanzienlijk deel van de geplande nieuwbouw in Noord-Holland dat búiten de wettelijke beperkingengebieden ligt.

Het is bovendien niet wenselijk dat de wet luchtvaart en de Omgevingswet niet op elkaar aansluiten:

**Wat doen wij al?**
We werken samen met het Rijk aan een gebiedsagenda (in het kader van NOVEX Schiphol) om de leefomgevingskwaliteit van de Schipholregio te verbeteren, met een goede balans tussen de verschillende integrale opgaven.

**Wat hebben nodig van het Rijk**
Voor de bouwopgave van Noord-Holland is het essentieel dat het Rijk bovenstaande problematiek oplost door ervoor te zorgen dat:

1. de Omgevingswet en de Wet Luchtvaart op elkaar aansluiten.
2. de regelgeving voor alle geluidsbronnen eenduidig wordt vastgesteld in de Omgevingswet.
3. de verzwaarde cumulatieregel wordt geschrapt.

**Op hoeveel woningen heeft dit betrekking?**
Op basis van de 'Impactanalyse cumulatie luchtvaargeluid fase 1' blijkt dat 70.000 geplande woningen in Noord-Holland last hebben van de nieuwe rekenregels en de generieke verzwaring.

## 3D. Randvoorwaarden: betaalbaarheid

**Wat is de opgave? (randvoorwaarde voor de woningbouwopgave)**
De woningbouwopgave is niet alleen een kwantitatieve opgave, maar ook een kwalitatieve opgave. Juist om te zorgen voor passende huisvesting voor mensen met een lager- en middeninkomen en om de komende jaren goed in te kunnen spelen op de verander(en)de woningbehoefte, bijvoorbeeld als gevolg van de vergrijzing.

Er is een grote behoefte aan betaalbare woningen in Nederland. Om aan te sluiten bij deze grote behoefte moet in lijn met de Nationale Woon- en Bouwagenda landelijk twee derde van de nieuwe woningen (600.000) tot en met 2030 betaalbaar zijn. Met betaalbaar wordt bedoeld: het sociale huursegment (tot € 764, prijspeil 2022) samen met het middensegment: middenhuurwoningen € 1.000 per maand, prijspeil 2022) plus koopwoningen tot de NHG-grens (€ 355.000, prijspeil 2022).

Woningcorporaties hebben via het traject van de reality check laten weten in principe voldoende middelen te hebben om het benodigde aandeel sociale huurwoningen, 30% van de nieuwbouw, te bouwen. De opgave voor middenhuurwoningen moet bij de uitwerking woondeals nog verder worden uitgewerkt. Om er zeker van te zijn dat er tijdig voldoende betaalbare woningen worden gerealiseerd, is het noodzakelijk dat corporaties voldoende positie hebben of krijgen om deze woningen te kunnen realiseren.

Uitgangspunt vanuit het Rijk, provincie, gemeenten en marktpartijen is dat bestaande afspraken (anterieure overeenkomsten) van woningbouwprojecten niet worden opengebroken om het aandeel betaalbaar te verhogen, omdat hierdoor vertraging zou kunnen ontstaan. Corporaties wijzen erop dat juist in projecten die al ver in het ontwikkelproces zijn, kan worden geborgd dat er tot en met 2030 voldoende betaalbare woningen worden gebouwd. Van deze projecten is het vrij zeker dat zij tijdig tot realisatie komen, terwijl veel projecten waarvan het programma nog niet van vastligt – en daardoor een aandeel betaalbaar kan worden gerealiseerd - pas na 2025 zijn gepland en daardoor onzeker zijn.

**Wat doen wij al?**
Tot nu toe lag er geen duidelijke taak, of instrumentarium, voor de provincie om te sturen op een specifiek aandeel sociaal en/of betaalbaar in de woningvoorraad van gemeenten of regio's. In de woonakkoorden hebben wij met de (deel)regio's wel afspraken gemaakt over het aandeel sociaal in de woningbouwopgave, maar het uitgangspunt daarbij was dat dit 'in lijn met de lokale en/of regionale behoefte' door de gemeenten zelf werd onderbouwd en bepaald.

Om de doelstellingen van de Nationale Woon- en Bouwagenda te kunnen realiseren, neemt het Rijk regie op de volkshuisvesting. Nationale doelen zijn bepalend voor provinciale taakstellingen, regionale woondeals en lokale prestatieafspraken. De provincie erkent de noodzaak om hierop steviger te gaan sturen. Dit vraagt aanvullend instrumentarium.

Omdat het in onze provincie voor koopstarters vanwege de hoge prijzen steeds lastiger is om een eerste stap op de koopmarkt te zetten, worden als onderdeel van het Masterplan Wonen van de provincie de mogelijkheden van een Fonds Betaalbare koop onderzocht. Via het fonds kunnen de woningen langdurig en meermaals in het betaalbare koopsegment worden aangeboden. Belangrijke voorwaarde – uitdaging - hierbij is voorkomen van verdringing en/of prijsopdrijving. Dit kan door het fonds alleen in te zetten voor nieuwbouw. Andere provincies werken deze mogelijkheid ook uit, of doen hier pilots voor. Hulp van provincies en Rijk bij het opzetten en financieren van een dergelijk fonds helpt gemeenten om de doelstelling voor het aandeel betaalbare koop in het nieuwbouwprogramma te kunnen realiseren.

**Wat gaan wij doen?**
Het college van Gedeputeerde Staten draagt bij aan het toewerken naar meer balans in de woningvoorraad en een evenwichtige verdeling van de opgave tussen gemeenten gericht op 30% sociale huurwoningen in de voorraad, regionaal en per gemeente. Dit streven is opgenomen in het nationale beleidsprogramma 'Een thuis voor iedereen'. Het college van Gedeputeerde Staten doet dit door waar nodig te sturen op voldoende plancapaciteit voor de bouw van sociale huurwoningen.

Dit doen wij door in de uitwerking van het bod in woondeals en woonzorgvisies afspraken te maken om vanaf 2025 op het gewenste aandeel van tweederde betaalbaarheid in de programmering te komen, rekening houdend met de 'fair share' doelstelling van 30% sociale huurwoningen in de voorraad in elke regio en gemeente. Om hiernaar toe te groeien, is het uitgangspunt dat gemeenten die nu een sociale huurvoorraad hebben die onder de 30% van de totale gemeentelijke woonvoorraad ligt, in de nieuwbouwprogrammering méér dan 30% sociale huur opnemen of op een andere wijze hun bijdrage leveren. De nieuwbouwdoelstelling voor sociale huur zal hierdoor lokaal en per deel- en woondealregio kunnen verschillen.

In de woondeal worden, samen met de gemeenten en corporaties en met consultatie van huurdersorganisaties, afspraken gemaakt over welk deel van de middenhuurwoningen in Noord-Holland door woningcorporaties wordt gerealiseerd. In het voorliggende bod en in de programmering van gemeenten zijn hier nu nog niet voldoende plannen voor, maar in de plancapaciteit is ruimte om hierop bij te sturen. Zoals bij de aantallen van het randvoorwaardelijk bod al is toegelicht, is bij circa 32% van de in de plancapaciteit opgenomen woningen het prijssegment nog niet bepaald.

**Wat hebben we nodig van het Rijk**
Om, ten opzichte van de huidige programmering, het aandeel sociaal en betaalbaar in Noord-Holland op het gewenste niveau te brengen én te borgen dat deze projecten met een hoog aandeel betaalbaar tot realisatie komen, is het voorwaardelijk dat hiervoor vanuit het Rijk subsidie en instrumentarium beschikbaar komt.

<u>Subsidie:</u>
- Draag via de Woningbouwimpuls bij aan een hoger aandeel sociaal in projecten. In de Woningbouwimpuls-voorwaarden wordt nu nog uitgegaan van 50% betaalbaar, dit aandeel dient gelijk te worden getrokken met de opgave van het nationale beleidsprogramma 'betaalbaar wonen'.
- Via objectsubsidie. Een vast bedrag per gerealiseerde woning in het sociale of middensegment (zoals de oude BLS regeling) is een goede stimulans om het aandeel betaalbare woningen te vergroten. Een dergelijke regeling geeft zekerheid en voorspelbaarheid voor gemeenten en ontwikkelende partijen. De verdeling van de middelen zou daarbij afhankelijk moeten zijn van de uitgangspunten en afspraken uit de regionale woondeal, met een ruime mate van zeggenschap van provincie en regio voor de wijze waarop de middelen worden ingezet.
- Maak het met behulp van subsidie financieel mogelijk én aantrekkelijk om ook bestaande afspraken en grondexploitaties open te breken om het aandeel betaalbare woningen te verhogen. Voorwaarde zou moeten zijn dat het binnen de bestaande ruimtelijke afspraken en participatie mogelijk is, zodat er geen vertraging ontstaat, dat het om substantiële aantallen gaat, dat de betrokken partijen (marktpartijen, corporaties en overheden) deze aanvraag gezamenlijk doen en dat zij zelf ook een financiële bijdrage aan de programma-omzetting leveren.

- Deelname en bijdrage van het Rijk aan provincies en gemeenten die een 'Fonds betaalbare koop' opzetten om koopwoningen in het middensegment langdurig en meermaals betaalbaar te maken en te houden.

Instrumentarium:
De Minister voor VRO zal in de wet 'Versterking regie op de Volkshuisvesting' zorgen voor versterking van het instrumentarium dat nodig is voor gemeenten, provincies en Rijk om te sturen op 'fair share' in de woningvoorraad. Vanuit Noord-Holland gelden hierbij de volgende aandachtspunten:

- Breng woningcorporaties in positie door provincies en gemeenten te voorzien van juridisch instrumentarium en een duidelijke, niet ter discussie staande opdracht om afdwingbare afspraken te maken over het aandeel sociale woningbouw door toegelaten instellingen of andere partijen die ook aandachtsgroepen huisvesten. Wees duidelijk dat dit geldt voor alle gemeenten en – afhankelijk van de betaalbare voorraad en het aandeel fair share van de betreffende gemeente - in alle (grotere) bouwplannen.
- Juridisch instrumentarium voor gemeenten en landelijke regulering (zodat huurders middeldure huur ook naar een huurcommissies kunnen stappen), om te zorgen voor het betaalbaar houden van woningen in het betaalbare segment:
  - zowel voor nieuwbouw als voor de bestaande voorraad,
  - zowel voor sociale als huurwoningen tot een huurprijs van €1.250.
- Juridisch instrumentarium om in de afspraken over nieuwbouw van betaalbare woningen ook kwalitatieve eisen ten aanzien van toewijzing, oppervlaktes en/of andere kwaliteitseisen en doelgroepen op te kunnen nemen, zodat er ook betaalbare woningen voor meerpersoonshuishoudens en specifieke doelgroepen worden gerealiseerd. Dit draagt ook bij aan de doorstroming.

## 3E. Randvoorwaarde: Mobiliteit

**Wat is de opgave? (randvoorwaarde voor de Noord-Hollandse woningbouwopgave)**
Om het mobiliteitssysteem in de provincie Noord-Holland draaiende te houden, gegeven de grote voorziene groei aan woningen en werkgelegenheid, moet de nadruk binnen (investeringen in) de mobiliteit liggen op het remmen van de mobiliteitsgroei door middel van een mobiliteitstransitie. De mobiliteitstransitie wordt gerealiseerd door een mix van investeringen in onder meer fiets en OV, beleidskeuzes gericht op beïnvloeding van gedrag en verstedelijking in de nabijheid van knooppunten. Deze mobiliteitstransitie staat niet op zichzelf, maar er is sprake van integraliteit en samenhang tussen verschillende andere transities en opgaven. Naast het wonen gaat het daarbij ook om werken, stikstof, een gezonde leefomgeving, klimaat & energie.

**Wat doen wij al?**
Met betrekking tot woningbouw- en gebiedsontwikkeling ligt de nadruk op 'gezonde mobiliteit': stimuleren van lopen, fietsen en OV en het goed benutten van de netwerken, door onder andere het realiseren van HUB's, focus op het bouwen rond OV-knooppunten (nabijheid) en beperken van groei van automobiliteit ter ontlasting van onder andere het hoofdwegennet in de provincie.

**Wat hebben we nodig van het Rijk?**
Wederkerige afspraken tussen Rijk en regio over investeringen in mobiliteit die randvoorwaardelijk zijn voor de woningbouwopgave, via het BO MIRT:

- Toekenning van verschillende Rijksbudgetten voor de woningbouwopgave en rijksbijdragen aan mobiliteitspakketten die in lijn is met de omvang en urgentie van de provinciale woningbouwopgave. Het gaat hierbij zowel om investeringen op schaalsprongniveau (Zuidasdok, Noord-Zuidlijn, Kleine Ring) als om intergemeentelijke investeringen (fiets en OV) en versnellingsprojecten binnen gemeenten, waarvoor in lijn met Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, de Verstedelijkingsstrategie MRA, de aanpak Bereikbare Steden, Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 en de Woondeal Noord-Holland Noord (NHN), inclusief addendum, afspraken worden voorbereid.
- We willen over woningbouwgerelateerde mobiliteitsinvesteringen afspraken maken op basis van adaptief programmeren, waarbij we gezamenlijk het proces inrichten en afwegingen maken, vanuit gezamenlijke financiering en verantwoordelijkheid. En waarbij

het mogelijk wordt om middelen flexibel in te zetten en daarmee de effectiviteit te vergroten.
- Samenwerking en subsidieverstrekking vanuit eigenaarschap en programmasturing en programmafinanciering: 'Regie voeren en samen uitwerken'. Regie voeren door Rijk: welke grootschalige woningbouwlocaties verdienen steun vanuit het Rijk. De uitwerking doen we samen, waarbij ieder bijdraagt aan de voortgang vanuit de eigen verantwoordelijkheid ("huis van Thorbecke"). Hierbij staat uitvoering en uitvoerbaarheid centraal. Laat de afweging of iets moet gebeuren zoveel mogelijk ook op de plek waar het gedaan moet worden.

**Op hoeveel woningen heeft deze randvoorwaarde betrekking?**
Toevoegen van 184.000 woningen in Noord-Holland kan alleen als er wordt geïnvesteerd in schaalspronginvesteringen en in de grootschalige woningbouw rondom OV-Knooppunten. Dit betreft zowel de zeven Noord-Hollandse Bereikbare Steden als diverse ontwikkelgebieden in Amsterdam, waar samen circa 125.000 van de 184.000 woningen worden gerealiseerd. Deze gebieden zijn cruciaal voor het behalen van de woningbouwdoelstelling tot en met 2030. Om vertraging en planuitval te voorkomen is voortvarende besluitvorming over en een bij de omvang van de opgave passende financiële bijdrage uit de middelen voor versnelling en de drie van de zeventien in de MRA gelegen 'grootschalige woningbouwgebieden' randvoorwaardelijk. Toekenning neemt niet weg dat ook woningbouwprojecten buiten deze drie gebieden, zowel in MRA als NHN, komende jaren mobiliteitsoplossingen en investeringen vragen, ook van het Rijk.

In het 'addendum Woondeal Noord-Holland Noord' is inzichtelijk gemaakt welke mobiliteitsmaatregelen nodig zijn om in de periode tot en met 2030 40.000 woningen te realiseren. Hierin zit deels overlap met Bereikbare steden Hoorn en Alkmaar. De regio Noord-Holland Noord kan hiermee een hogere woningbouwopgave realiseren dan voor de eigen behoefte nodig is. Daarmee worden binnen het Daily urban system van de MRA extra woningen gerealiseerd en wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de woningbouwopgave van heel Noord-Holland. De mate waarin dit lukt, is onder andere afhankelijk van het vinden van dekking voor de in het addendum beschreven mobiliteitsmaatregelen. Deze noodzakelijke inzet vraagt een geschatte totale investering van het Rijk van minimaal 367 miljoen euro, waarvoor binnen de regio geen dekking is, in aanvulling op de investeringen van de regio en provincie zelf.

## 3F. Randvoorwaarde: Toekomstbestendig bouwen (klimaat, duurzaamheid, circulair bouwen, water & bodem sturend)

**Wat is de opgave? (randvoorwaarde voor de Noord-Hollandse woningbouwopgave)**
Met het oog op de toekomstbestendigheid van de geplande woningbouw, is het van belang dat dit – zoveel als mogelijk - klimaatadaptief gebeurt. Dit brengt meerkosten met zich mee. Het is daarom belangrijk dat de middelen van het klimaatfonds ook kunnen worden ingezet voor circulair en klimaatadaptief bouwen. Een kleine extra investering nu, levert een grote besparing op in de toekomst, zodat er geen hypotheek wordt gelegd op toekomstige generaties.

**Wat doen we al**
De provincies Noord-Holland en Utrecht hebben samen met de MRA een convenant duurzaam en toekomstbestendige woningbouw opgesteld, wat ook Noord-Holland Noord wil gaan toepassen. Ook andere provincies zeggen toe mee te werken aan een verdere ontwikkeling (dat kan zowel individueel als collectief) en gebruik van dit convenant waarmee gemeenten en marktpartijen hun duurzame ambities kunnen preciseren en transparant kunnen maken. Via dit convenant wordt stapeling en versnippering van beleid voorkomen. Een meer eenduidige aanpak zorgt voor efficiency in het bouwproces. Als bouwers aan de voorkant weten waar zij aan toe zijn kunnen zij dit vroegtijdig in het ontwerp meenemen, wat tijd en geld bespaart.

We werken samen met de Noord-Hollandse gemeenten en waterschappen aan de uitwerking van de intentie-overeenkomst Klimaatadaptief bouwen MRA. Ook zijn we bezig met het ontwikkelen van een zogenaamde Signaalkaart Klimaatadaptatie waarbij we niet alleen voor de woningbouwopgaven maar voor alle opgaven in de provincie beter inzichtelijk willen hebben wat dat betekent voor de klimaatadaptieve opgave.

Als onderdeel van de ruimtelijke, provinciaal arrangement, het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (als onderdeel van het Nationaal Programma Landelijk gebied) en vooruitlopend op de verdere uitwerking van 'water en bodem sturend' werken we komend jaar samen met de waterschappen uit hoe wij klimaatadaptatie en waterkwaliteit als randvoorwaarde mee kunnen nemen bij de ontwikkelingen, niet alleen op de kortere termijn maar ook richting 2100. Dit betekent onder meer ruimte reserveren voor waterbergingen van de toekomst, terughoudend te zijn met bouwen op gronden die daarvoor niet geschikt zijn en het borgen van de afspraken van de 'intentieovereenkomst klimaatadaptief bouwen MRA basisveiligheid nieuwbouw' in de woondeal MRA.

Hoe deze randvoorwaarden en uitgangspunten daadwerkelijk kunnen worden vertaald in 'water en bodem sturend' in relatie tot de woningopgaven zal per regio en gebied waarschijnlijk anders zijn. Elk gebied is qua bodem en watersysteem en gerelateerde klimaatopgaven verschillend, maar ook andere eigenschappen, waarden en transities in het gebied zijn sturend in deze. De provincie is het proces en inhoud rondom 'water en bodem sturend' op dit moment aan het voorbereiden. Hierin wordt ook de uitwerking voor de genoemde woningopgaven meegenomen. In hoeverre en hoe de randvoorwaarden en uitgangspunten van water en klimaatadaptatie voor de woningbouwopgaven per gebied in de afweging het beste kan worden meegenomen zal zich dus nog moeten uitkristalliseren in samenspel met alle stakeholders.

De provincie stimuleert circulair bouwen. We zetten daarbij in op circulaire strategieën als minimaliseer materiaalgebruik, benut beschikbare materialen en producten, gebruik hernieuwbare grondstoffen als biobased materialen, creëer voorwaarden voor een lange cyclus: flexibel, losmaakbaar en voor toekomstige cycli: herbruikbaar, recyclebaar en minimaliseer de milieu-impact.

Om de transitie naar een circulaire bouw te versnellen, voert de provincie diverse acties uit, onder andere:

- inzet van een circulair bouwexpert en ketenaanjager voor de bouw, gericht op respectievelijk ondersteuning aan gemeenten bij de uitvoering van plannen en het smeden van ketens in de bouw.
- Delen van kennis via de City Deal Circulair en Conceptueel Bouwen en een circulair bouwprogramma van C-creators.
- Stimuleren van houtbouw via het Convenant Houtbouw.

**Wat hebben we nodig van het Rijk**

- Afspraken met het Rijk over de financiering van basisveiligheidsniveaus klimaatadaptieve nieuwbouw, met aandacht voor het lange termijnperspectief: kijken naar situatie in 2100 en verder, om latere hoge maatschappelijke kosten te voorkomen.
- Invoering van de door de minister aangekondigde 'nationale maatlat klimaatadaptief bouwen', gebaseerd op o.a. de intentieverklaring klimaatbestendige nieuwbouw MRA en Noord-Holland.

- Het Rijk zorgt voor een gelijk speelveld, door regelgeving voor klimaat en duurzaamheid landelijk zoveel mogelijk gelijk te trekken, bijvoorbeeld door het convenant duurzaam en toekomstbestendig bouwen te integreren in Rijks wet & regelgeving.
- We stimuleren partijen zoveel mogelijk hernieuwbare (biobased) bouwmaterialen toe te passen en het hergebruik van bouwmaterialen te verhogen. We vragen van het Rijk stimulerende programma's en condities te ontwikkelen waarmee toegewerkt kan worden naar het door het Rijk vastgelegde circulaire doel van 50% vermindering van abiotische grondstoffen per 2030.
- De huidige MPG (Milieu Prestatie Gebouwen) biedt onvoldoende perspectief om actief te kunnen sturen op CO2-impact van gebouwen. Het Rijk zorgt er voor dat er naast de MPG een tweede sturingsnorm komt die is gebaseerd op de data en berekeningssystematiek van de MPG maar die louter stuurt op de GWP-waarde van module A uit de EPB's van bouwmaterialen inclusief de bijdrage van biogene CO2-opslag daaraan.
- We vragen het Rijk om een stimulerende rol te nemen in de opschaling van industrieel bouwen. We zien hier net als het Rijk potentie in, dit biedt een kans om het aandeel hout en biobased materialen te vergroten omdat juist die materialen zich daarvoor lenen en de doorontwikkeling van een aantal biobased materialen daarop gericht kan worden. Zo kan worden versneld in aantallen woningen met als bijkomen gevolg: kortere bouwtijd op locatie, minder en lichter transport, lichter bouwmaterieel en minder tot geen stikstof op

de bouwplaats. Daarnaast maakt industrieel biobased ook mogelijk goed 'losmaakbaar' te bouwen, hierdoor kunnen bouwelementen in de toekomst hergebruikt worden.
- Scherp de BENG-norm aan, zodat nieuwbouwwoningen in de toekomst energieneutraal kunnen worden.
- Neem toekomstbestendig bouwen op in de criteria voor WBI subsidie.

**Op hoeveel woningen heeft deze randvoorwaarde betrekking?**
Dit betreft een generieke randvoorwaarde, die betrekking heeft op alle woningen alsook de ruimtelijke afweging voor en inrichting van nieuwbouwgebieden.

## 3G. Randvoorwaarde: Focus op uitvoering!

**Wat is de opgave? (randvoorwaarde voor de Noord-Hollandse woningbouwopgave)**
Uit de reality check komt naar voren dat samenwerking, afstemming en vertrouwen tussen partijen onderling noodzakelijk zijn om tot voldoende woningbouw te kunnen komen. Dit vraagt inzet van alle betrokken partijen vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheden. Zowel het Rijk als marktpartijen en corporaties kijken nadrukkelijk naar de provincie om hier, via de woondeals, steviger dan nu op te sturen. Dit vraagt versterking van het juridisch instrumentarium van provincies. Daarnaast worden hieronder op basis van de reality check diverse aandachtspunten voor samenwerking *tussen* en de rollen *van* partijen toegelicht.

<u>Specifiek aandachtspunt: participatie en planologische procedures</u>
Vergunningverlening Participatie is nu erg gejuridiseerd en dit leidt vaak tot vertraging in de planvoorbereiding en vergunningverlening. Uit de reality check komt naar voren dat vrijwel alle stakeholders zich hier zorgen over maken, terwijl tegelijkertijd het belang van goede participatie wordt erkend. Als mogelijke oplossing wordt meegegeven dat bouwende partijen, de gemeente, huidige én toekomstige bewoners vroegtijdig met elkaar om de tafel moeten om het participatieproces te versnellen.

Met de invoering van de Omgevingswet wordt ook op duidelijkheid en versterking van participatie ingezet. In de gesprekken die in het kader van de reality check binnen de provincie Noord-Holland zijn gevoerd blijkt echter dat er onder partners grote zorgen zijn over de invoering van de Omgevingswet, zowel over het moment van invoeren als over het functioneren. Algemeen wordt verwacht dat dit, zeker rond de invoering, tot veel vertraging van woningbouw zal leiden. Enerzijds door het implementeren van en wennen aan nieuwe regels. Maar ook door onzekerheid over het functioneren van het nieuwe Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO), waarbij de nodige ICT-problemen worden verwacht. Daar komt bij dat door gebrek aan capaciteit zowel de publieke diensten die het moeten uitvoeren (vergunningverleners en plantoetsers) als de rechtspraak al onder druk staan.

**Wat doen wij zelf al of gaan wij op basis van de reality check versterken?**
Via bestaande (juridische) instrumentarium en de kaders van de eigen Omgevingsvisie en het Masterplan Wonen zet de provincie zich in voor versnelling van de woningbouw in Noord-Holland. Op basis van de reality check zien wij de volgende aandachtspunten om de focus op de uitvoering te leggen.

<u>Zorgen voor voldoende harde plancapaciteit</u>
Voldoende (harde) plancapaciteit is cruciaal voor het bouwen van woningen. Het college van Gedeputeerde Staten zorgt er met de gemeenten in regionaal verband voor dat de optelsom van de gemeentelijke plancapaciteit voldoende is voor de realisatie van de afgesproken kwantitatieve en kwalitatieve provinciale opgave.

Om vertraging in de productie op te kunnen vangen stuurt de provincie er vanuit de provinciale Woonagenda al op dat de voorraad harde plannen minimaal 130% is ten opzichte van de woningbehoefte voor de komende vijf jaar. Onder andere door afspraken in de regionale woonakkoorden en de woondeal en door inzet van de flexibele schil voor bijvoorbeeld extra planjuristen.

Daarbij is het belangrijk dat adaptief programmeren mogelijk blijft, zodat er kan worden geanticipeerd op wijzigingen in de vraag. Zodra plannen door vaststelling van het bestemmingplan van 'zacht' naar 'hard' gaan, worden de flexibiliteit en mogelijkheden tot

bijsturing op het programma door gemeenten aanzienlijk beperkt. Het is daarom belangrijk dat vooral reële plannen, die op korte termijn (binnen vijf jaar) gerealiseerd kunnen worden, hard worden gemaakt door deze in bestemmingsplannen vast te leggen. Voor plannen, of deelgebieden, die later gepland zijn kan het vanwege adaptief programmeren juist verstandig zijn dat deze niet op voorhand al hard worden gemaakt. Deze uitgangspunten worden meegenomen in de uitwerking in woondeals.

‘Hard’ of ‘zeker’?
Met ‘harde’ plancapaciteit wordt door overheden gedoeld op de planologische status. Elk project dat gerealiseerd wordt, moet op enig moment planologisch ‘hard’ zijn en uit de reality check komt naar voren dat planologische procedures en het vergunningstraject een groot vertragend effect hebben op de productie (zie hieronder). Daarom is dit zeker een belangrijke indicator.

Tegelijkertijd komt in de reality check ook naar voren dat niet alle plannen die planologisch gezien hard zijn, ook daadwerkelijk al tot realisatie kunnen en zullen komen. Diverse gemeenten – en vrijwel alle marktpartijen en corporaties – wijzen er terecht op dat je beter van een hard plan kunt spreken wanneer het investeringsbesluit is genomen en er afspraken zijn tussen gemeente en opdrachtgever, omdat dit meer zegt dan (alleen) planologische status. In de projectenlijst versnellingsmogelijkheden en Primavera wordt dit om diezelfde reden ook als indicator meegenomen. In de *governance* afspraken over het volgen van de voortgang van projecten werken we dit in de woondeal nader uit.

Focus
Als onderdeel van het Masterplan Wonen is door de provincie in beeld gebracht welke grote projecten cruciaal zijn om de woningbouwopgave tot en met 2030 te kunnen realiseren, vanuit de 80/20 regel: met 20 procent van de projecten wordt gemiddeld genomen 80% van de productie gerealiseerd. De provincie zet zich via het Masterplan Wonen, de bouwambassadeur en de kernteams versnelling (MRA en NHN) om gemeenten te helpen om te borgen dat de focus in eerste instantie op deze cruciale projecten ligt, dat hiervoor voldoende ambtelijke capaciteit wordt ingezet en knelpunten tijdig worden gesignaleerd en opgepakt, zodat deze projecten tijdig tot realisatie komen. De bouwambassadeur is gestart om op basis van deze projectenlijst regelmatige voortgangsgesprekken met gemeenten en/of regio’s te voeren. Dit biedt waardevolle informatie voor de gesprekken tussen Rijk, regio en provincie.

De afstemming die in het kader van de reality check plaatsvond tussen overheden, waterschappen, ontwikkelaars, corporaties en andere stakeholders levert waardevolle informatie op en is goed voor het verbeteren van de samenwerking. Om die reden wordt via de woondeals een werkwijze uitgewerkt om via bouwtafels de voortgang, haalbaarheid en betaalbaarheid van het programma te bespreken, om waar nodig tijdig bij te kunnen sturen. Door het versterken van afstemming tussen marktpartijen en overheden en focus op dezelfde projecten, kunnen we beter sturen op een continue bouwstroom.

De resultaten hiervan zijn tevens belangrijke input voor de voortgangsgesprekken tussen Rijk, regio en provincie.

Tekort aan ambtelijke capaciteit
Gemeenten hebben, meer dan ontwikkelaars en corporaties blijkt uit de reality check, te kampen met tekort aan personele capaciteit. Afgelopen en komende jaren is, met cofinanciering van Rijk en provincie, via de flexibele schil in Noord-Holland extra capaciteit en expertise ingezet om woningbouwprojecten te versnellen. Dit heeft tot versnelling geleid en voor gemeenten is het uiterst belangrijk dat deze hulp van Rijk en provincie ook de komende jaren beschikbaar blijft.

Tegelijkertijd zijn de tekorten zo groot dat inzet van de flexibele schil niet altijd uitsluitsel biedt. De personele tekorten bij gemeenten zorgen ook voor vertraging in de planologische procedures. Daarom hebben ontwikkelaars en corporaties aangeboden om gemeenten te helpen bij participatie en planologische procedures, bijvoorbeeld door omgevingsplannen op te (laten) stellen. Dit vraagt vertrouwen, duidelijke kaders en goede afspraken aan de voorkant, om te voorkomen dat de controle achteraf de tijdswinst weer teniet doet. Via de Klankbordgroep Marktpartijen van de provincie hebben ontwikkelaars en corporaties aangeboden hier een gezamenlijk voorstel voor uit te werken. Provincie, gemeenten en marktpartijen zullen aan de hand van dit voorstel bekijken of en zo ja, hoe wij dit kunnen toepassen in Noord-Holland. Hierbij

geldt dat alle partijen erbij gebaat zijn dat het overnemen van publieke taken door marktpartijen zorgvuldig gebeurt en tot goede resultaten - en daarmee versnelling van de woningbouw - leidt.

**Wat hebben wij nodig van het Rijk**

- Stabiliteit in Rijksbeleid, wet- en regelgeving. De beleidsnota's volgen elkaar in dusdanig hoog tempo op dat dit zowel bij marktpartijen, corporaties als bij medeoverheden voor onduidelijkheden en/of overbelasting zorgt. Onzekerheid verlaagt de investeringsbereidheid bij marktpartijen en vertraagt daardoor de bouw.
- Inspanning om de doorlooptijd van planologische procedures te versnellen, met behoud van democratische rechten van burgers.
- Juridisch instrumentarium voor overheden om te sturen op (onder andere) betaalbare woningbouw, via de wet Versterking regie op de Volkshuisvesting.
- Het juiste schaalniveau en goede werkafspraken over het volgen van en sturen op realisatie van de woningbouwopgave, namelijk:
    - Ons randvoorwaardelijk woningbouw bod is gebaseerd op een (zeer ruime) plancapaciteit. Niet alle locaties zullen tijdig ontwikkeld (kunnen) worden en dat is ook niet nodig om voldoende woningen te kunnen bouwen. Vanuit het 'ruimtelijke, provinciaal arrangement' en de integrale, ruimtelijke keuzes die daarbij gemaakt worden, zullen mogelijk ook woningbouwlocaties af vallen. Daar is gezien de overmaat aan beschikbare locaties en plancapaciteit - tot op zekere hoogte - ook voldoende ruimte voor.
    - Het bod is niet statisch, de inhoud en voortgang van is onderwerp van gesprek tussen Rijk, provincie en woondealregio. We voeren dit gesprek tussen Rijk, provincie en woondealregio over - en sturen op - het totaal van het programma en de voortgang van de productie.
    - Voor zover er in de woondeal afspraken over specifieke projecten worden gemaakt, gaat het om grotere projecten, die cruciaal zijn om de opgave te behalen, of projecten waar het Rijk een bijdrage aan verleend (via de WBI, versnellingsmiddelen, grootschalige woningbouwlocaties of anderszins).
    - Om, ondanks het dynamische karakter van de afspraken, te voorkomen dat de beperkte ambtelijke capaciteit bij gemeenten het zo druk heeft met voortdurend monitoren, herijken en voorbereiden van voortgangsgesprekken dat zij niet aan de woningbouwprojecten zelf kunnen werken, spreken we af voor het volgen van de voortgang gebruik te maken van bestaande instrumenten van de provincie:
        - de monitor plancapaciteit,
        - de 'projectenlijst versnellingsmogelijkheden' (waarin de grotere projecten vanaf 250 in NHN en vanaf 500 in de MRA) zijn opgenomen),
        - voortgangsgesprekken van de bouwambassadeur,
        - het sturingsinstrument primavera,
        - de jaarlijkse rapportage 'Monitor Woningbouw'.
- Wederkerige afspraken in de woondeals tussen Rijk, regio en provincie, die recht doen aan de randvoorwaarden van dit bod. Afspraken tussen Rijk en provincie over ons randvoorwaardelijk bod en de te leveren bijdrage aan de doelstellingen van de Nationale Woon- en Bouwagenda van het Rijk zijn van de woondeals afhankelijk. Aandachtspunt vanuit de reality check hierbij om er als Rijk en provincie voor te zorgen dat ook kleine gemeenten zich willen verbinden aan de woondeal als er voor hen geen of geen meerwaarde in zit, omdat zij in de praktijk geen aanspraak maken op Woningbouwimpuls of (MIRT) investeringen in mobiliteit.

**Bijlage 2: Generieke ondersteuning woningbouw**

Het Rijk ondersteunt door:

- Het verstrekken van financiële middelen via diverse regelingen en subsidies waar de regio aanspraak op kan maken. Het gaat hierbij om middelen die generiek beschikbaar zijn, ook andere regio's kunnen hier aanspraak op maken. Het Rijk informeert via de woondealtafel over nieuwe regelingen en subsidiemogelijkheden. Ook dient het Rijk als vraagbaak bij eventuele onduidelijkheden omtrent de aanvraag van financiële middelen.
    - Procesgeld Woondeals
    - Woningbouwimpuls
    - Regeling flexpools
    - Regeling huisvesting aandachtsgroepen
    - Volkshuisvestingsfonds
    - Transformatie faciliteit
    - Regeling tijdelijke huisvesting
- Subsidieregeling VWS ten behoeve van geclusterde woonvormen, intergenerationeel wonen en de bouw van ontmoetingsruimtes. Het verstrekken van kennis en expertise wanneer projecten vastlopen. Het kan hierbij zowel gaan om concrete- als generieke vragen.
- Inzet expertteams (Expertteam Woningbouw)
- Taskforce Nieuwbouw Woningcorporaties
- Taskforce versnelling tijdelijke huisvesting
- Landelijke versnellingstafels
- Wet- en regelgeving voor de realisatie van de woningbouwopgave en de huisvesting van aandachtsgroepen. Voor versterking van dit instrumentarium wordt het wetsvoorstel versterken regie op de volkshuisvesting voorbereid.
- BZK coördineert de opgave die samenhangen met woningbouw en fungeert als eerste aanspreekpunt richting andere departementen. De Minister voor VRO zet zich maximaal in om samen met de verantwoordelijke collega-ministers kritische succesfactoren als stikstof, geluid en de aansluiting op nutsvoorzieningen aan te pakken.
- Het Expertteam Woningbouw van RVO heeft een loketfunctie waar gemeenten, provincies en woningcorporaties terecht kunnen met vragen over ondersteuning (woningbouw@rvo.nl). Dit Expertteam beschikt over (o.a. juridische) experts die medeoverheden en woningcorporaties kunnen bijstaan met onafhankelijk advies en praktische ondersteuning. Deze experts kunnen in een periode van 6 tot maximaal 12 maanden meerdere malen kortstondig worden ingezet om een concreet woningbouwproject te versnellen. We onderzoeken hoe we de loketfunctie kunnen versterken, zodat gemeenten, provincies en woningcorporaties het Expertteam Woningbouw beter weten te vinden met hun vragen.
- Door middel van de Flexpoolregeling kunnen provincies aan de slag met het opstellen van een regionale of provinciale pool van professionals die voor langere tijd kunnen worden ingezet. Provincies en gemeenten kunnen de bijdrage besteden aan capaciteit in de voorfase van woningbouw- en herstructureringsprojecten en het opstellen van integrale woon-zorgvisies. Zo kunnen zij bijvoorbeeld projectleiders, stedenbouwkundigen of planeconomen inhuren en deze ter beschikking stellen aan gemeenten waar een tekort aan ambtelijke capaciteit een knelpunt vormt. Zowel in 2022 als in 2024 stelt BZK hiervoor €40 miljoen beschikbaar, de tranche beschikkingen van 2022 wordt op dit moment uitgevoerd. De komende periode gaan we aan de slag om deze flexpoolfunctie samen met de provincies te versterken.
- Er is voor vier jaar extra budget van €3 miljoen voor uitbreiding van de capaciteit van de Afdeling bestuursrechtspraak (voor de Omgevingskamer) beschikbaar gesteld.

De provincie Noord-Holland ondersteunt door:

- Inzet van de bouwambassadeur en kernteam versnelling.
- Cofinanciering van extra inhuur via de flexibele schil.
- Inzet OV-fonds (Aanpak OV-Knooppunten)
- Een knelpuntenbudget voor kleinere projecten (vanuit Masterplan Wonen, via bouwambassade).

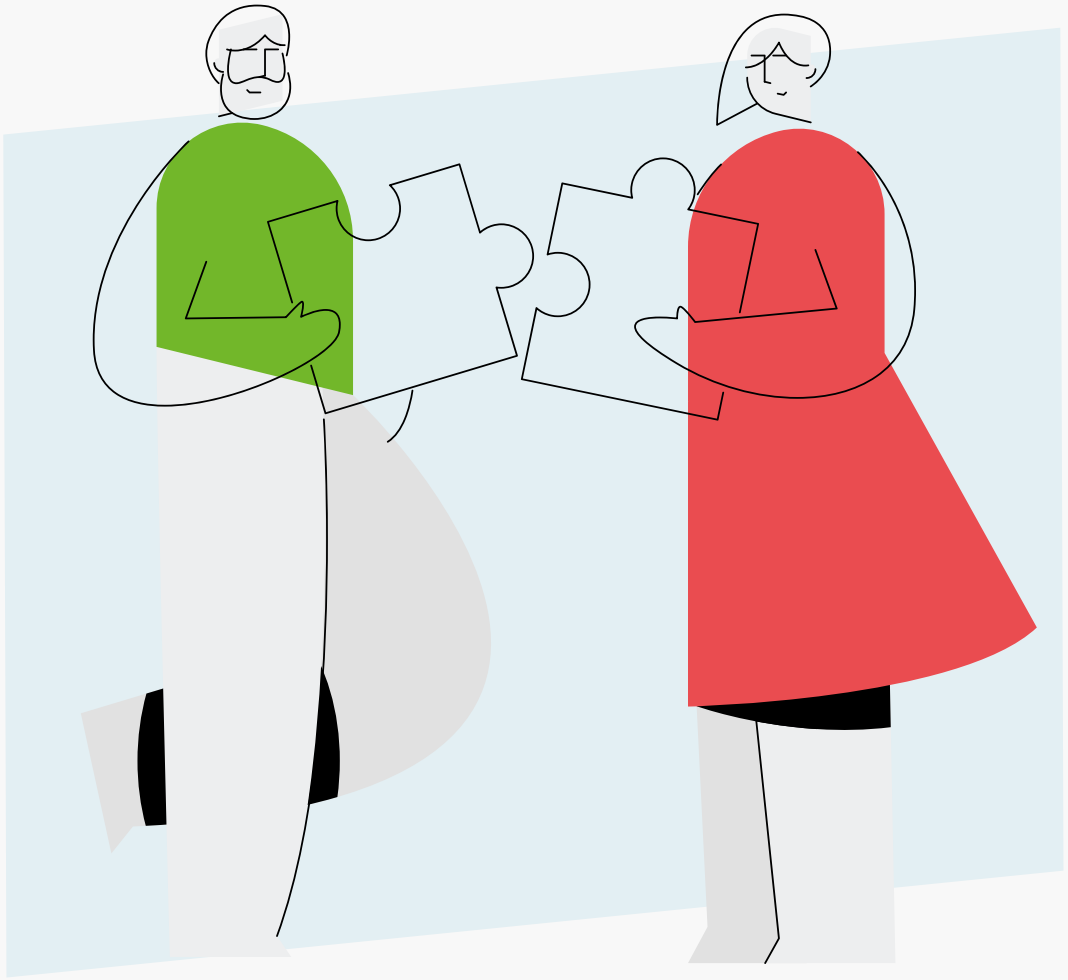
- Subsidie voor uitvoering van de Woonakkoorden en uitwerking van de woningbouwopgave in 2023, voor de Woondeal.

De provincie ondersteunt verder door de regelingen die te vinden zijn via https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Bouwen_Wonen
(Zie o.a. 'Voor samenwerkende partijen', 'voldoende woningen', 'advies voor energiezuinige woningen', 'duurzaam bouwen en wonen').

**Bijlage 3: Addendum bij de Woondeal (2020) Noord-Holland Noord: Regiospecifieke woon- en mobiliteitsopgaven**

COMPANEN

# Addendum bij woondeal Noord-Holland Noord: regiospecifieke woon- en mobiliteitsopgaven



regioalkmaar · WESTFRIESLAND · Samenwerkingsverband Kop van Noord Holland

Provincie Noord-Holland · WONINGMAKERS NEDERLAND

**Regio Noord-Holland Noord**

25 oktober 2022

Definitief concept 2.5

Ontrafel de trend. Kijk vooruit.

COMPANEN ADVIES VOOR WONINGMARKT EN LEEFOMGEVING

| | |
|---|---|
| DATUM | 25 oktober 2022 |
| TITEL | Addendum bij woondeal Noord-Holland Noord: regiospecifieke woon- en mobiliteitsopgaven |
| OPDRACHTGEVER | Regio Noord-Holland Noord |
| AUTEUR(S) | Bram Klouwen<br>Jan van Deursen |
| PROJECTNUMMER | 2361.103 |
| STATUS | Definitief concept |

Ontrafel de trend.
Kijk vooruit.

Tivolilaan 205
6824 BV Arnhem
Postbus 1174
6801 BD Arnhem

www.companen.nl
info@companen.nl
026 351 25 32

KvK-nummer: 09035291
BTW-nummer: NL001826517B01

# Inhoud


Addendum bij woondeal Noord-Holland Noord 4

Bijlage 1: inventarisatie maatregelen per versnellingsplan 12

Bijlage 2: Financiële opgave infrastructurele maatregelen 26

Bijlage 3: Methodiek financiële onderbouwing 31

# Addendum bij woondeal Noord-Holland Noord

## Inleiding

De regio Noord-Holland Noord levert een belangrijke bijdrage aan het oplossen van de woningnood; in de eigen regio, maar ook voor een deel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Daartoe sloten de gemeenten en provincie in Noord-Holland Noord in 2020 de Woondeal. Zij spraken af tot 2030 minimaal 40.000 woningen te bouwen en tot 2040 minimaal 63.000 . Noord-Holland Noord biedt snelle ontwikkelkansen en voldoende locaties voor een pallet aan onderscheidende urbane, groenstedelijke en landelijke woonmilieus, met appartementen en gezinswoningen. Woonmilieus die nabij historische stadskernen, polders en duingebieden liggen. De regio kenmerkt zich door een krachtige economie die is verweven met die van de MRA. En met innoverende economische clusters, zoals de maritieme sector in Den Helder en de agriport langs de A7. Noord-Holland Noord, en met name het zuidelijk deel van de regio, zijn goed bereikbaar als onderdeel van het daily urban system van de MRA, maar ook met de rest van Nederland. Via de Zaanse Corridor, Hoornse corridor en de Helderse Lijn is er een dagelijkse forensenstroom van meer dan 100.000 mensen. De basis voor versnelling van het woningbouwprogramma is daarmee op orde. Maar voor die basis is wel versteviging nodig. Locaties moeten versneld een harde status krijgen, zodat de bouw kan starten. Tegelijkertijd zijn investeringen in het optimaliseren en verduurzamen van de infrastructuur nodig om de regio bereikbaar te houden. Denk aan het opheffen van spoorse doorsnijdingen, het opwaarderen van stations en stationsgebieden en het investeren in nieuwe vormen van duurzame mobiliteit. Zo optimaliseren we als gemeente en regio het gebruik van het wegennet zoveel als mogelijk en

## Woondeal Noord-Holland Noord samengevat

Met woningbouw van 63.000 woningen, waarvan minimaal 40.000 tussen 2020 en 2030, draagt Noord-Holland Noord bij aan de groeiende woningvraag door regionale bevolkingsgroei en huishoudensverdunning. En aan de vraag uit de MRA. De regio biedt een variatie aan woonmilieus en kwalitatief goede en ruime woningen, vlakbij groen en natuurgebieden op ongeveer een half uur afstand van Amsterdam. Door optimalisatie van bestaande infrastructuur kan woningbouw snel gerealiseerd worden. De woningbouw vindt tot 2040 met name plaats in:

- Alkmaar: 17.500 aan kanaaloevers en overige binnenstedelijke locaties
- Hoorn: 12.000 woningen (Holenkwartier, Poort van Hoorn etc.)
- Dijk en waard: 7.000 woningen (Stationspark)
- Heiloo/Castricum Limmen: 2.500 woningen in de Zandzoom
- Den Helder: 1.500 woningen
- Zoeklocaties Oostelijk op de lijn Hoorn-Enkhuizen: circa 4.000 woningen
- Zoeklocaties aan de Noordelijke Lijn Alkmaar Den Helder: circa 3.000 woningen in Schagen en Hollands Kroon, waarbij aanvullend nog 2.000 woningen in zoekgebied Schagen waaronder Schagen Oost worden verkend. In de kernen rond de A7 worden nog nadere gebiedsontwikkelingen verkend.

Naast deze grote locaties worden ook elders in de regio woonmilieus toegevoegd (15.000 woningen totaal) met oog op het aanbrengen van variatie in het aanbod.

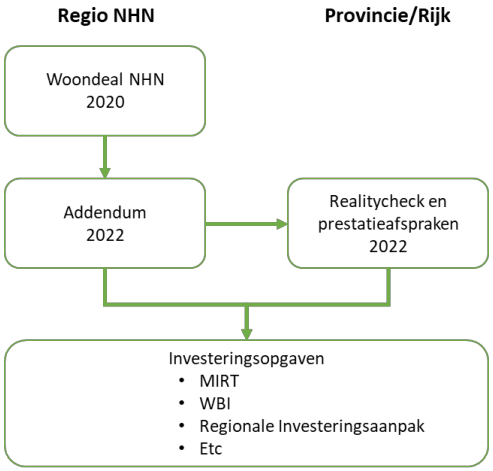
Bij het bouwen van woningen zet de Regio vanuit haar Woondeal in op:

- Klimaatadaptatie, circulair en natuurinclusief bouwen, biobased bouwen en de energietransitie.
- Doorstroming: iedere nieuwe woning brengt meerdere verhuisbewegingen op gang.
- Betaalbare woningen voor starters, doorstromers en alleenwonenden.
- Borgen van de bereikbaarheid van de steden en kernen door een focus op bouwen bij OV-/mobiliteitsknooppunten.
- Flexwoningen waar permanente bouw (nog) moeilijk is.

voldoen we aan de eisen van het klimaatakkoord en een gezonde leefomgeving door $CO_2$-uitstoot te verminderen.

De Woondeal Noord-Holland Noord is door de partners aangeboden aan de minister. Het oplossen van de woningnood lukt alleen als alle lichten rond planontwikkeling op groen staan. Dat vraagt inzet van gemeenten, provincie en Rijk. Daarom heeft het Rijk de regiopartners gevraagd om de Woondeal aan te vullen met regiospecifieke opgaven om het doel (40.000 woningen tot 2030) te kunnen realiseren. Het nieuwe kabinet focust nog meer op snelle woningbouw. De Woondeal Noord-Holland Noord loopt daarmee vooruit op de ordening die de minister voorstelt. En sluit goed aan bij het proces richting de Woondeals die Provincies in heel Nederland met de Regio's voor 1 januari 2023 gaan sluiten (zie figuur onder).

Figuur: Schematisch overzicht aansluiting Woondeal NHN 2020 bij traject Nationale Woon- en Bouwagenda




## Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord samengevat

In haar bereikbaarheidsvisie van 2021 werkte de regio uit wat nodig is voor het bereikbaar houden van de Regio op basis van de verwachte groei van bedrijvigheid en (extra) woningbouw. De zuidflank van de regio, rondom Alkmaar en Hoorn vormen daarbij twee belangrijke scharnierpunten tussen Noord-Holland Noord en de MRA. Voor de bereikbaarheid van heel Noord-Holland Noord heeft daarom het verbeteren van de Zaancorridor en de Hoornse Lijn corridor prioriteit:

- Voor de Zaancorridor gaat het om:
  - ontwikkelen van de knooppunten (stations) Alkmaar en Heerhugowaard (onder andere om een tegenpendel op gang te brengen);
  - realiseren van ongelijkvloerse spoorkruisingen;
  - verbeteren van de aansluiting van de corridor op regionale netwerken voor fiets, OV en auto, waaronder een toekomstbestendige Ring Alkmaar die autoverkeer op de Ring en de A9 zoveel mogelijk afvangt;
  - inzetten op duurzame modaliteiten door verbetering en toevoeging van OV- en fietsinfrastructuur.
- Voor de Hoornse lijn gaat het om:
  - ontwikkelen van het knooppunt Poort van Hoorn door het toevoegen van woningen en ruimte te bieden aan bedrijvigheid (onder andere. om een tegenpendel op gang te brengen);
  - verbeteren van de aansluiting op het regionale wegennetwerken voor (snelle elektrische) fiets, OV en auto;
  - inzetten op duurzame modaliteiten door verbetering en toevoeging van OV- en fietsinfrastructuur.

In grote delen van Noord-Holland Noord blijft de auto een belangrijke rol vervullen vanwege afstanden en te weinig passagiers voor OV: het daily rural system van de regio. Hiervoor is een duurzaam, robuust, veilig en betrouwbaar verkeerssysteem nodig dat aandacht heeft voor de auto en innovatieve vormen van OV. Maar dat ook het gebruik van de (elektrische) fiets door snel- en doorfietsroutes stimuleert. Koppeling van dit daily rural system aan de Zaanse en Hoornse corridors vergroot de bereikbaarheid van heel Noord-Holland Noord.

Bij het uitwerken van de maatregelen in de bereikbaarheidsvisie hanteren de Noord-Holland Noordse gemeenten de Ladder van Verdaas:

1. verminderen van verkeersbewegingen;
2. inzetten op duurzame mobiliteit (meer OV, fietsen en duurzame materialen);
3. optimaliseren door de bestaande infrastructuur beter te benutten;
4. aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Zo zetten de gemeenten in op efficiënte investeringen in het optimaliseren van de bestaande bereikbaarheidsinfrastructuur, verminderen van de uitstoot van CO2 en het realiseren van gezonde, groene en prettige woonmilieus (grotendeels nabij OV-knooppunten).

## Doel addendum

Vermindering van de woningnood en verduurzaming van de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord gaan hand in hand. Dit addendum geeft de prioriteitstelling inzet om hier op in te spelen. Het addendum maakt duidelijk welke inzet van gemeenten, provincie en Rijk hiervoor noodzakelijk en urgent zijn. Alleen samen krijgen we dit voor elkaar. Als samenwerkende gemeenten en provincie willen we op basis van het addendum met het Rijk nadere afspraken hierover maken.

## Inventarisatie van regiospecifieke woon- en mobiliteitsopgaven

Er is een onlosmakelijke relatie tussen wonen en mobiliteit. De realisatie van de Woondeal slaagt alleen als die gelijk oploopt met verbetering van bereikbaarheid. Daarom hebben de gemeenten en provincie een adviesbureau[1] gevraagd een goed onderbouwde analyse te maken van de grootschalige gebiedsontwikkelingen in de regio en de samenhangende mobiliteitsopgaven. Er is gebruik gemaakt van de provinciale Planmonitor Wonen, het programma Bereikbare Steden, de regionale Woonakkoorden, en de bereikbaarheidsvisie met uitvoeringsprogramma NHN[2]. In bijlage 1 is deze inventarisatie per gebied uitgewerkt.

De regio draagt met de realisatie van 40.000 woningen tot 2030 bij aan de regionale, provinciale en nationale woningbouwopgaven, en neemt daarmee een groter deel voor haar rekening dan haar ‘reguliere aandeel’ op basis van de woningbehoefteprognose die de Provincie Noord-Holland heeft uitgevoerd. De inventarisatie laat zien dat een hogere woningbouwambitie gecoördineerde samenwerking vraagt en alleen lukt als gemeenten, provincie en Rijk ieder hun bijdrage leveren. Hoe we dit kunnen bereiken werken we hieronder uit.

## Randvoorwaardelijke regiospecifieke woon- en mobiliteitsopgaven

Door een belangrijke bijdrage aan de Nationale Woon- en Bouwagenda te leveren, de bereikbaarheid te verbeteren en te verduurzamen kunnen we inwoners een passende, gezonde leefomgeving bieden met schone lucht, en een gezonde leefstijl. Vanuit de inventarisatie blijken er voor de regio vier cruciale opgaven zijn om dit doel te bereiken:

- Opgave 1: vergroten van de realisatiecapaciteit voor woningbouw
- Opgave 2: versterken en verduurzamen van de regionale bereikbaarheid
- Opgave 3: oplossen complexe gebiedsontwikkelingen
- Opgave 4: versterken van organisatie en personele inzet

Per opgave is aangegeven wat hierbij de noodzakelijke inzet is vanuit de regionale partners: gemeenten en provincie. En welke gerichte inzet van het Rijk nodig is om het doel te kunnen bereiken.

### *Opgave 1: vergroten realisatiecapaciteit woningbouw*

De plancapaciteit is in aantallen voldoende, maar nog grotendeels onzeker. Veel plannen hebben nog geen ‘planologische status’, omdat ze nog in de verkenningsfase zitten. Om de minimaal 40.000 woningen in de periode 2020 tot 2030 te realiseren, moet de planologische status geborgd zijn via een vastgesteld bestemmingsplan. Zo kan vertraging of planuitval zoveel mogelijk worden voorkomen.

[1] Adviesbureau Companen ondersteund door Decisio

[2] De bereikbaarheidsvisie en uitvoeringsprogramma NHN zijn nog niet bestuurlijk vastgesteld als gevolg van de gemeenteraadsverkiezingen van 16 maart 2022.

Tabel 1: realisatie en plannen Noord-Holland Noord 2020 tot 2030 (met doorkijk na 2030)

| | Regio Alkmaar | Kop van Noord-Holland | West-Friesland | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| Gebouwde woningen 2020-2021 | 3.554 | 1.618 | 2.059 | 7.231 |
| Harde plancapaciteit* 2022 tot 2030 | 8.560 | 3.308 | 3.872 | 15.740 |
| Plancapaciteit (overig) 2022 tot 2030 | 16.697 | 5.384 | 8.365 | 30.446 |
| Plancapaciteit vanaf 2030 | 9.263 | 2.466 | 3.367 | 15.096 |
| Totaal 2020 tot 2030 (Bouw en plannen) | 28.811 | 10.310 | 14.296 | 53.417 |

*Plannen met een harde planologische status (vastgesteld bestemmingsplan)
Bron: plancapaciteit.nl (provincie Noord-Holland, mei 2022), CBS

Het aantal plannen lijkt voldoende. Echter, slechts 34% van de plannen voor 2030 is te kenmerken als onherroepelijk. De regio wil snel doorpakken door meer plannen hard en daardoor realiseerbaar te maken. Dat wil niet zeggen dat alle harde plannen ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. Goede monitoring om tijdig op planuitval in te spelen is dan ook cruciaal.

**Wat doen gemeenten, provincie en marktpartijen zelf**

1. Gemeenten, provincie en marktpartijen zetten zich samen in om de bestaande plancapaciteit versneld hard te maken; tot 130% van de te bouwen 40.000 woningen zodat planuitval opgevangen kan worden (adaptief vermogen). Ook zetten we ons in om harde plannen gerealiseerd te krijgen en als dit niet lukt deze plannen te de-prioriteren.
2. Gemeenten en provincie monitoren de realisatiecapaciteit (opgave Woondeal versus plancapaciteit en feitelijke realisatie), waardoor zij adaptief kunnen reageren op veranderingen in plannen. Bijvoorbeeld door gerichte extra inspanning om projecten los te trekken met hulp van de Provinciale Bouwambassade en de Circulair bouwexpert. Of door verschuiving van plancapaciteit tussen gemeenten. We streven naar het gebruik van één monitoringsysteem (Primavera) in de regio vanaf 1 januari 2023.

## *Opgave 2: versterken en verduurzamen van de regionale bereikbaarheid*

Bij het realiseren van woningbouw in de regio is mobiliteit en bereikbaarheid een noodzakelijke randvoorwaarde. Dit speelt op twee niveaus:

- In de eerste plaats gaat het om de verbindingen binnen de regio die als gevolg van extra woningbouw dicht zullen slibben. Dit speelt met name op de grote verkeersaders waar doorstroming essentieel is (denk aan de ring Alkmaar, de A9 en de A7). Maar ook op regionale wegennetten waar weinig ruimte is voor meer verkeersbewegingen (denk bijvoorbeeld aan het wegennet in West Friesland of de verkeersveiligheid rondom de N9, N99, N250 richting Den Helder). De oplossing voor deze bereikbaarheids-knelpunten zit met name in het verduurzamen van mobiliteit. Hierbij volgen we de Ladder van Verdaas:
    a. verminderen van vervoersbewegingen;
    b. inzetten op duurzame mobiliteit;
    c. beter benutten van de bestaande infrastructuur;
    d. aanleggen van nieuwe infrastructuur.

  Wij als gemeente en regio vullen dit in door inzet op de trein, snelle busverbinding en/of verbetering van fietsvoorzieningen. Daarmee vangen we mobiliteit af en leveren zo een bijdrage aan de doorstroming op bestaande wegen. Daarnaast draagt dit bij aan de doelstellingen uit het klimaatakkoord en het realiseren van een gezonde leefomgeving.

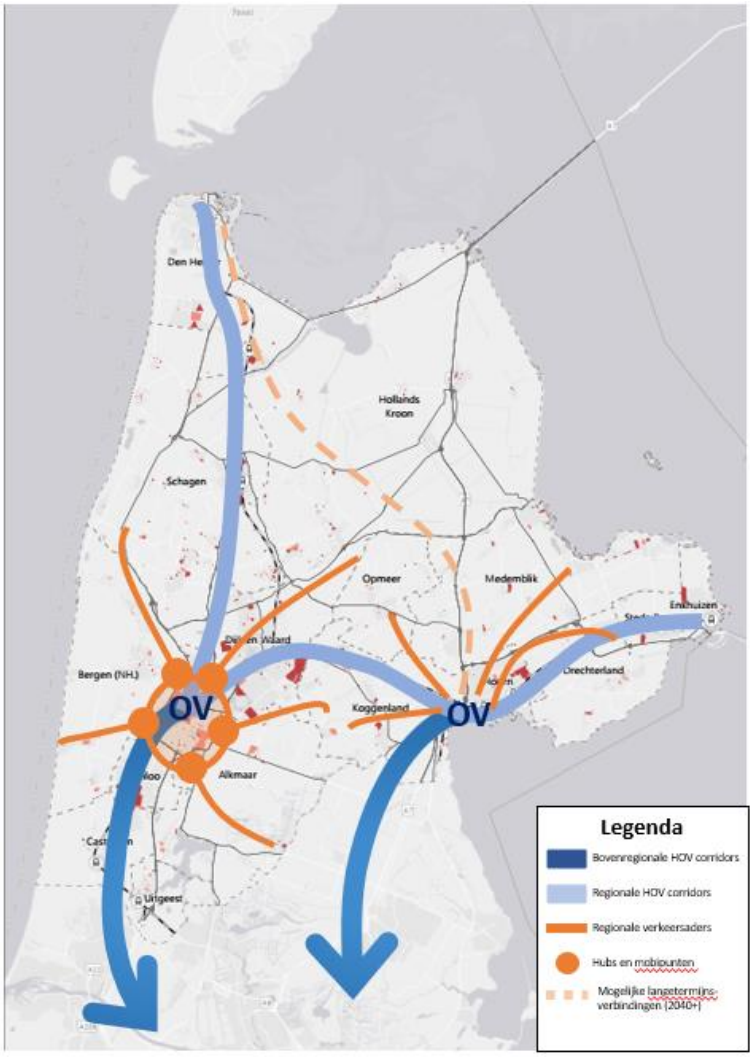
- In de tweede plaats gaat het om de verbinding van de regio met belangrijke voorzieningen- en werkgelegenheidsfuncties in de MRA. En in het bijzonder om de verbinding met het Zuidas-Dock waar wordt gewerkt aan de bereikbaarheid van Amsterdam, wat noodzakelijk is met het oog op het goed functioneren van het spoorsysteem in Noord-Holland Noord. Met het oog op verduurzaming ligt het zwaartepunt hier op de spoorverbindingen langs de Hoornse Lijn-corridor en de Zaancorridor. Deze corridors zijn essentieel voor het faciliteren van duurzaam woon-werkverkeer. Door via economisch beleid rondom stations ruimte te bieden aan dienstverlenende bedrijven ontstaat een voor de exploitatie noodzakelijke tegenpendel. Wonen, bereikbaarheid en economie lopen hierin samen op.

Beide niveaus vragen aandacht en haken op elkaar in aan de zuidzijde van Noord-Holland Noord, rondom Alkmaar en Hoorn. Op de kaart op de volgende pagina is dit regionale 'mobiliteitsconcept' uitgewerkt.

**Wat doen gemeenten en provincie zelf**

3. Om de directe (negatieve) effecten van locatieontwikkeling op de bereikbaarheid te beperken, benutten gemeenten zoveel mogelijk hun verhaalmogelijkheden binnen gebiedsexploitaties. Waar dit onvoldoende is, of waar maatregelen effect hebben voor meerdere locaties, wordt gezocht naar alternatieve financieringsmogelijkheden (bijvoorbeeld Wbi-gelden of gelden uit het Actieplan Wonen van de Provincie). Naast locatiespecifieke maatregelen zetten gemeenten en provincie in eerste instantie in op algehele bereikbaarheid per fiets en het OV evenals de verbinding daartussen (versterken van de visgraat regionale bereikbaarheid). Aanpak van weginfrastructuur is hierop aanvullend en gebeurt indien nodig. Smart mobility en ketenreisoptimalisatie (aansluiting op stadsrandhubs mobipunten en vervolgens richting OV-knooppunten) wordt gefaciliteerd conform de bereikbaarheidsvisie. Met deze aanpak vangt de regio mobiliteit af en beperkt zij de belasting van het hoofdwegennet. Gemeenten en provincie werken dit uit in hun begroting en zoeken daarbij gericht naar aanvullende middelen als Nationaal Toekomstbeeld Fiets, het programma provinciale doorfietsroutes, of EU-fondsen. De Rijksbijdragen werken we hierna uit.

Figuur: illustratie regionaal mobiliteitssysteem Noord-Holland Noord




4. De gemeenten in Noord-Holland Noord werken vanuit hun economisch beleid aan het vergroten van werkgelegenheid nabij OV-knooppunten, ter voorkoming van pendel en versterking van tegen-spits op de corridors.

**Noodzakelijke bijdrage Rijk**

Om woningbouw versneld te kunnen realiseren en tegelijkertijd te bouwen aan blijvende duurzame bereikbaarheid van de regio, is op de volgende onderdelen de inzet vanuit het Rijk een randvoorwaarde. Zonder deze inzet is de Woondeal Noord-Holland Noord slechts beperkt uitvoerbaar.

5. Vanuit het MIRT worden periodiek afspraken gemaakt met het Rijk over de bijdrage van het Rijk aan de regionale bereikbaarheid. Dit betreft aanpassing van de hoofdinfrastructuur van de Helderse Lijn (Alkmaar-Schagen-Den Helder) en de West-Friese Lijn (Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen) zodat de bereikbaarheid van de hele regio geborgd is.
6. Extra woningbouw is alleen mogelijk als het regionale 'bereikbaarheidssysteem' in alle facetten versterkt is. Daarom vragen de gemeenten en provincie aan het Rijk een noodzakelijke bijdrage aan de regionale bereikbaarheid door versterking van de corridors:
   a. optimaliseren van de Hoornse Lijn-corridor, met daarbinnen het stationsgebied Hoorn als OV-knooppunt en belangrijke hub voor West Friesland, en delen van de Kop van Noord-Holland;
   b. optimaliseren van de Zaancorridor/Helderse lijn, met OV-knooppunt Alkmaar, OV-knooppunt Dijk en Waard en de bereikbaarheid van de Kop;
   c. afvangen van mobiliteit en efficiënter gebruik maken van de Ring Alkmaar, zodat deze draaiende blijft en bijdraagt aan realisatie van stadsrandhubs/mobipunten. En zo verbinding met heel Noord-Holland Noord en aansluiting op de corridors mogelijk maakt.

   Deze noodzakelijke inzet vraagt een geschatte totale investering van het Rijk van inmiddels ongeveer 350 miljoen euro, waarvoor binnen de regio

geen dekking is[3]. Dit zit met name in kosten rondom de scharnierpunten Alkmaar en Hoorn. Rondom scharnierpunt Alkmaar gaat het om een geschatte investering van 178-240 miljoen euro, Rondom scharnierpunt Hoorn is dit ongeveer 116 miljoen euro. Voor een overzicht van de financiële inzet, zie bijlage 2.

### *Opgave 3: oplossen complexe gebiedsontwikkelingen*

Veel gebiedsontwikkelingen worden vertraagd door gebrek aan stikstofruimte; zeker sinds de aanpassing van de rekenmethodiek per 20 januari 2021. Maar ook door complexe aansluiting op warmtenetten en beperkte netcapaciteit bij Liander. Op dit moment zijn nieuwe aansluitingen moeilijk of niet mogelijk. Hierdoor stagneren naast woningbouw ook bedrijfsverplaatsingen en daarmee transformaties die woningbouw mogelijk maken.

**Wat doen gemeenten en provincie zelf**

7. De gemeenten geven prioriteit aan woningbouw bij OV-knooppunten en stimuleren lopen en fietsen als onderdeel van de ketenreis. Hierdoor moet de stikstofuitstoot als gevolg van verplaatsingen beperkt blijven. In dit licht stimuleren de gemeenten ook slimme mobiliteitsoplossingen (smart - mobility) en circulaire- en biobased-bouwconcepten. Ook stimuleren we bouwen met bouwhubs en het gebruik van elektriciteit (in plaats van dieselgeneratoren) om de stikstofuitstoot bij nieuwbouw tot een minimum te beperken.
8. De provincie werkt aan een plan van aanpak voor stikstofruimte, om daarmee ook woningbouw mogelijk te houden.
9. De provincie werkt samen met de gemeenten en Liander aan een aanpak voor netcapaciteit.

**Noodzakelijke bijdrage Rijk**

10. Acute en kordate inzet van de coördinerend Minister van Natuur en Stikstof is nodig om woningbouw mogelijk te houden. De gemeenten en provincie bieden de minister aan experimenten vorm te geven in het licht van woningbouw en stikstofaanpak.
11. Regie van de minister van Economische Zaken is nodig om knelpunten door tekort aan netcapaciteit snel op te lossen voor versnelling van de woningbouw. Naast uitbreiding van de capaciteit gaat het ook om het toestaan van andere oplossingen die een efficiënter gebruik van de netcapaciteit mogelijk maken. Dit kan door het aanpassen van wetgeving en toestaan dat Liander ook andere oplossingen mag faciliteren.

### *Opgave 4: versterken organisatie en personele inzet*

Er is regiobreed en nationaal een gebrek aan menskracht. Dit speelt bij bouwers, corporaties en overheden op allerlei niveaus (van planbegeleiding tot vergunningverlening) en specialismen (zoals planeconomen en verkeerskundigen). Daarnaast zijn er veel beleidsdoelen vanuit verschillende sectoren en overheden. De opeenstapeling van eisen kan zorgen voor vertraging. We moeten sneller, maar ook betaalbaarder, duurzamer en klimaatadaptiever bouwen. Hiervoor is een evenwichtige weging van doelen nodig. We moetenversnippering van aandacht voorkomen om focus op kansrijke ontwikkelingen te houden.

[3] Eerdere, meer globale ramingen vielen lager uit. Het bedrag is echter gestegen door met name hogere bouwkosten en extra noodzakelijke investeringen. Ook de bedragen genoemd in dit addendum zijn door sterk gestegen inflatie aan verandering onderhevig.

**Wat doen gemeenten, provincie en marktpartijen zelf**

12. Gemeenten en provincie geven prioriteit aan grotere woningbouwontwikkelingen van 200 woningen of meer nabij OV-knooppunten. Overheden werken hieraan samen vanuit de gemeenschappelijke doelen uit de Woondeal en de bereikbaarheidsvisiedoelen. Hierbij staan realisatie van woningbouw en het stimuleren van smart mobility centraal.
13. Gelet op de brede personeelskrapte is het voor gemeenten en provincie essentieel om efficiënter te werken. Hiertoe zullen zij hun procedures verder stroomlijnen, in afstemming met marktpartijen. Bovendien zullen gemeenten hiertoe expertise en menskracht delen.

**Noodzakelijke bijdrage Rijk**

14. Van het Rijk vragen we verankering van efficiëntere planologische procedures.
15. Inzet van de provinciale flexpools voor versnellingslocaties vraagt continuering van de financiële ondersteuning vanuit de Rijksoverheid.

## Randvoorwaarden voor coördinatie en governance

De gemeenten en provincie pakken samen de vier woon- en mobliteitsopgaven aan. Dit gebeurt gecoördineerd vanuit de samenwerking in Noord-Holland Noord. De komende periode wordt de aanpak concreet door:

- Een regionale programma-aanpak, onder verantwoordelijkheid van het IBAO. De programma-aanpak vergt ambtelijke capaciteit en domeinoverstijgende samenwerking op het gebied van wonen, mobiliteit en economie.
- Bestuurlijk commitment vanuit alle partners (gemeenten en provincies) en de verschillende domeinen.
- Uitwerken van de genoemde opgaven in een Regionaal Investeringsprogramma.
- Adaptief programmeren door monitoring van planvoorraad en realisatiecapaciteit (reality-check) en daarmee continue bijstelling van bouwmogelijkheden door herprioriteren, faseren en/of uitruil.
- Periodiek verantwoording afleggen over de uitvoeringsvoortgang , met voorstellen voor bijsturing indien noodzakelijk.
- Behouden en uitbouwen van de intensieve samenwerking met marktpartijen en woningcorporaties.
- Benutten van het instrumentarium dat de provincie beschikbaar stelt voor versnelling, zoals de inzet van de bouwambassadeur Noord-Holland. En het in samenspraak bijsturen van dit instrumentarium, zodat het past bij de aard en schaal van de opgaven in Noord-Holland Noord.
- Uitbouwen van de opgaven met nieuwe opgaven vanuit de Nationale Woon- en Bouwagenda en bijbehorende programma's. In het bijzonder programma's rond toekomstbestendig klimaatadaptie en circulair bouwen.

# Bijlage 1: inventarisatie maatregelen per versnellingsplan

Bij de uitwerking van de Woondeal Noord-Holland Noord zet de regio primair in op het ondersteunen van de grote complexe locaties. Kleinere (en wellicht minder complexe) locaties profiteren van deze inzet, doordat veel knelpunten gebiedsoverstijgend zijn. Vanuit het project Realisatiecapaciteit Noord-Holland is in de regio een inventarisatie gemaakt van de grote versnellingslocaties met 200 woningen of meer. Deze inventarisatie vormt de basis voor de versnellingslocaties en realisatiecapaciteit van gemeenten, in combinatie met de gebiedsplannen voor Alkmaar en Hoorn uit het programma Bereikbare Steden en de bereikbaarheidsvisie voor de Regio Noord-Holland Noord. Op basis van deze gegevens zijn de belangrijkste belemmeringen bij realisatie in beeld gebracht in samenwerking met lokale ambtenaren. We beschrijven deze per locatie. Het gaat om locaties in het hier en nu concreet te maken zijn. Hierbij missen we wellicht enkele kleinere locaties of locaties die nog niet op de planlijst staan maar waar wel gekeken wordt naar woningbouw (denk bijvoorbeeld aan de inventarisatie in West Friesland naar woningbouwlocaties voor arbeidsmigranten).

De gemeente Texel heeft in het regionaal programma Kop van NH een “status aparte”. Texel heeft als eiland een eigen woningbouwprogramma voor mensen die maatschappelijk en economisch gebonden zijn. Het programma van Texel maakt onderdeel uit van de woningbouwopgave in de Woondeal Noord-Holland Noord en het woningbouw bod van de provincie Noord-Holland. Diverse gebied specifieke knelpunten zijn ook voor Texel van toepassing (stikstof, energie-infra).

We ordenen projecten op de volgende manier:

- Projecten die al grotendeels gepland en voorbereid zijn: Het gaat hier vooral om de uitvoering (sommige projecten zijn al in uitvoering)
- Complexe projecten waar we kunnen versnellen maar waar extra aandacht voor nodig is.
- Hoog complexe en overige projecten die niet direct versneld kunnen worden (bijvoorbeeld door een complexe bedrijfsverplaatsing)

## Regio Alkmaar (Alkmaar)

- Totale plancapaciteit: 17.500
- Versnellingslocaties: 7 locaties á 7.950 woningen
- Woonmilieus: Stedelijke woonmilieus met hogere dichtheid, voornamelijk urbane gestapelde woningtypes
- Betaalbaarheid: minimaal 30% sociaal en betaalbare koop (tot NHG grens)

Figuur 1: Overzicht versnellingslocaties gemeente Alkmaar



| **Korte termijn realiseerbaar: Locaties Station Noord en Overstad** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 800 woningen |
| Realisatiecapaciteit 0 2022 -2030: | 2.250 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten locatie station Noord: | • Verbeteren busverbindingen van/naar het station<br>• Verbeteren langzaam-verkeersroutes naar station<br>• Ontwikkelen P+R en verbeterde fietsvoorzieningen aan de zuidzijde van het station. |
| Gebiedspecifieke knelpunten locatie Overstad: | • Opwaarderen verkeersstructuur Overstad<br>• Fietsverbindingen met de binnenstad en Oudorp<br>• Aanleg spoortunnel Overstad-Huiswaard<br>• Bedrijfsverplaatsing van Overstad naar de Boekelermeer |
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Beter en slimmer benutten Ring Alkmaar voor verkeersbewegingen als gevolg van woningbouw.<br>  ○ Aanpak gelijkvloerse kruisingen aan de Noordwest kant (optelstroken/slimme verkeerslichten.<br>  ○ Aanpak kruispunt Helderseweg/Huiswaarderweg.<br>  ○ Aanpak Kooimeerplein en kruispunt Kennemerstraatweg<br>  ○ Overige aanpassingen<br>• Aanleggen mobiliteitshubs rondom Ring Alkmaar in samenwerking met de regio gemeenten om de overstap naar OV en fiets te stimuleren<br>• Spoorse doorsnijdingen Castricum, Alkmaar en Dijk en Waard<br>• Herinrichting stationsgebied Alkmaar-Centraal inclusief ondertunneling spoor bij Helderseweg.<br>• Vergroening Kanaalzone ter ondersteuning van een gezond woonmilieu<br>• Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren<br>• Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen. |

| **Middellange termijn realiseerbaar: Locaties Viaanse Molen, Alkmaar Station en Alkmaar Centrum** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 0 woningen |
| Realisatiecapaciteit 0 2022 -2030: | 3.350 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten locatie Viaanse Molen: | • Verbreden N9 bij Viaanse Molen/Kogendijk<br>• Verleggen Helderseweg Noord<br>• Aanleg Fiets- en voetgangersbrug Taqa terrein<br>• Stikstof ruimte creëren |
| Gebiedspecifieke knelpunten locatie Alkmaar Station | • Herinrichten van het stationsgebied (inclusief verplaatsen busstation naar de noordzijde en het aanleggen van mobiliteitshubs)<br>• Ondertunneling van het spoor bij Helderseweg<br>• Aanpak bergerhoutrotonde<br>• Aanleggen van interwijkverbindingen tussen het centrum en het station |
| Gebiedspecifieke knelpunten Alkmaar Centrum | • Verbeteren looproutes historisch centrum – Overstad via Gedempte Nieuwesloot<br>• Herinrichting westelijk deel winkelstraat de Laat |

| | |
|---|---|
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Beter benutten Ring Alkmaar voor verkeersbewegingen als gevolg van woningbouw.<br>• Aanleggen mobiliteitshubs rondom Ring Alkmaar in samenwerking met de regio gemeenten om de overstap naar OV en fiets te stimuleren<br>• Aanleggen mobiliteitshubs rondom Ring Alkmaar in samenwerking met de regio gemeenten (voor details zie fase 1)<br>• Spoorse doorsnijdingen Castricum, Alkmaar en Dijk en Waard<br>• Vergroening Kanaalzone ter ondersteuning van een gezond woonmilieu<br>• Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren<br>• Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen. |

| **Lange termijn realiseerbaar: Locaties Oudorp en Overdie** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 0 woningen |
| Realisatiecapaciteit 0 2022 -2030: | 2.350 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten locatie Overdie | • Herstructureren Herculesstraat en Bestevaerstraat door fietsvoorzieningen, trottoirs, en OV-verbindingen.<br>• Oeververbinding Overdie-Oudorp (fietsbrug)<br>• Enkele complexe bedrijfsverplaatsingen (denk aan de Overdieijzerwerf) van bedrijven die afhankelijk zijn van hun toegang tot het kanaal<br>• Stikstofruimte creëren |
| Gebiedspecifieke knelpunten locatie Alkmaar Oudorp | • Verbeteren verkeersstructuur Oudorp<br>• Oeververbinding Overdie-Oudorp<br>• Enkele complexe bedrijfsverplaatsingen (denk aan de jachtwerf) van bedrijven die afhankelijk zijn van hun toegang tot het kanaal. |
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Beter benutten Ring Alkmaar voor verkeersbewegingen als gevolg van woningbouw. (voor details zie Korte termijn)<br>• Aanleggen mobiliteitshubs rondom Ring Alkmaar in samenwerking met de regio gemeenten<br>• Aanleggen mobiliteitshubs rondom Ring Alkmaar in samenwerking met de regio gemeenten<br>• Spoorse doorsnijdingen Castricum, Alkmaar en Dijk en Waard<br>• Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren<br>• Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen. |

## Regio Alkmaar (Dijk en Waard)

- Totale plancapaciteit: 10.000
- Versnellingslocaties: 9 locaties á 7.150 woningen
- Woonmilieus: Urbaan appartementen / sub-urbaan
- Betaalbaarheid: minimaal 30% sociaal en betaalbare koop (tot NHG grens)

Figuur 2: Overzicht versnellingslocaties gemeente Dijk en Waard




| **Korte termijn realiseerbaar: Locaties OV knooppunt ontwikkelingen (Stationsgebied, De Scheg, Westpoort, Beveland, De Frans, Stadshart)** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 920 woningen |
| Realisatiecapaciteit 2022 -2030: | 5.500 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten alle locaties: | • Aanleggen collectieve parkeeroplossingen rondom stationslocaties<br>• Spoortunnel tussen Westpoort en De Scheg, spoortunnel Westpoort, tweede aansluiting op N242<br>• Stapeling ambities betaalbaarheid en klimaatadaptie wat leidt tot duurder bouwen<br>• Aanleg lokale langzaam verkeersroutes (bereikbaarheid station en stadshart) en interwijkverbindingen bij Stationsweg<br>• Aanpak geluidsoverlast spoor en provinciale wegen<br>• Recreatieve ontsluiting en financiering kanaalpark Dijk en Waard met natuurgebied Oosterdel<br>• Enkele bedrijfsverplaatsingen Westdijk t.b.v. herontwikkeling en duurzaam veilige doorstroming N242 |

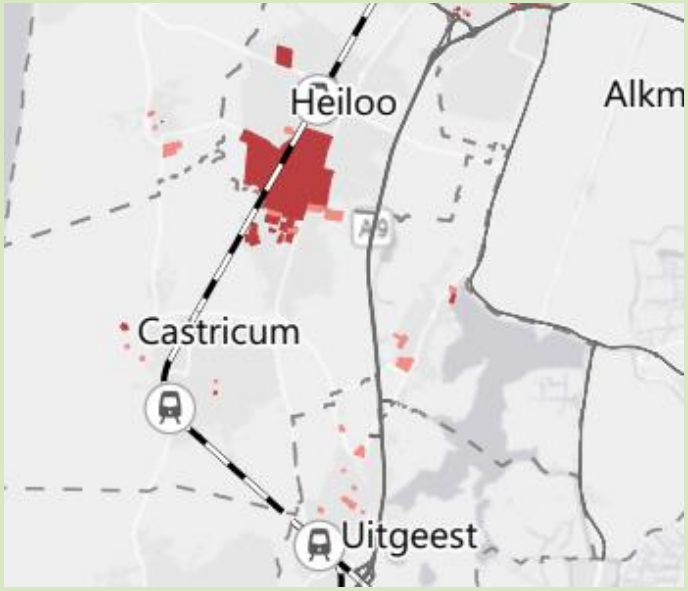
| | |
|---|---|
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Ontwikkelen OV-knooppunt Dijk en Waard, herinrichting omgeving, en realiseren mobiliteitshub:<br>  ○ Aanpassen station op hogere frequentie en/of langere treinen<br>  ○ Duurzame ketenmobiliteit: P&R mogelijkheden, fietsparkeer plekken (5.000)<br>• Programma hoogfrequent spoorverkeer:<br>  ○ Aanleg opstelterrein de Vaandel<br>  ○ Aanpassingen i.v.m. leefbaarheid<br>  ○ Spoorse doorsnijdingen Castricum, Alkmaar en Dijk en Waard<br>  ○ Toekomst: 3 treinen systeem en frequentieverhoging IC van 2 naar 4 Alkmaar-Heerhugowaard.<br>  ○ Toekomst: Opwaarderen busverbinding HOV-sternet.<br>• Recreatief transferium aan de Westdijk<br>• Doorfietsroutes realiseren (Primair: Alkmaar en Castrium. Secundair: Schagen/Hoorn)<br>• Situatie N242 BOL-Brug en het spoorviaduct aanpassen om de veiligheid en doorstroming op de N242 te verbeteren en kwetsbaarheid van het spoor te verminderen.<br>• Optimaliseren, slimmer en beter benutten N242 Kooimeer-Verlaat<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren.<br>• Ambtelijke capaciteit onder druk voor initiatieffase deelgebieden, verkeerskundig advies, begeleiding woningbouwplannen, bestemmingsplan/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.<br>• Onvoldoende stikstofruimte. |

| **Middellange termijn realiseerbaar: Locaties Westerdel en de Draai fase 3,4 en 5** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 213 woningen |
| Realisatiecapaciteit 2022 -2030: | 1.650 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten alle locaties: | • beperkt, momenteel in aanbouw |
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Ontwikkelen OV-knooppunt Dijk en Waard, herinrichting omgeving, en realiseren mobiliteitshub:<br>  ○ Aanpassen station op hogere frequentie en/of langere treinen<br>  ○ Duurzame ketenmobiliteit: P&R mogelijkheden, fietsparkeer plekken (5.000)<br>• Programma hoogfrequent spoorverkeer:<br>  ○ Aanleg opstelterrein de Vaandel<br>  ○ Aanpassingen i.v.m. leefbaarheid<br>  ○ Spoorse doorsnijdingen Castricum, Alkmaar en Dijk en Waard<br>  ○ Toekomst: 3 treinen systeem en frequentieverhoging IC van 2 naar 4 Alkmaar-Heerhugowaard.<br>  ○ Toekomst: Opwaarderen busverbinding HOV-sternet.<br>• Recreatief transferium aan de Westdijk<br>• Doorfietsroutes realiseren (Primair: Alkmaar en Castrium. Secundair: Schagen/Hoorn)<br>• Situatie N242 BOL-Brug en het spoorviaduct aanpassen om de veiligheid en doorstroming op de N242 te verbeteren en kwetsbaarheid van het spoor te verminderen.<br>• **O**ptimaliseren, slimmer en beter benutten N242 Kooimeer-Verlaat |

## Regio Alkmaar (BUCH: Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo)

- Totale plancapaciteit: 3.600 woningen
- Versnellingslocaties: 2 locaties á 1.630 woningen
- Woonmilieus: Suburbaan (hoofdzakelijk grondgebonden, enkele appartementen)
- Betaalbaarheid: minimaal 30% sociaal en betaalbare koop (tot NHG grens)

Figuur 3: Overzicht versnellingslocaties Regio BUCH




| **Korte termijn realiseerbaar: Locaties Zuiderloo en Zandzoom** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 325 woningen |
| Realisatiecapaciteit 2022 -2030: | 1.630 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten | • Realisatie rotonde Visweg/rijksweg |
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Oplossen OV-knelpunt Beverwijksestraatweg door middel van een spoorse doorsnijding.<br>• Ketenmobiliteit op gang brengen (autoluwe binnensteden/dorpskernen) met mobiliteitshubs langs OV-Knooppunten en op overige strategische plekken (onder andere P&R bij station Uitgeest zodat hier een regionale mobiliteitshub kan ontstaan)<br>• Doorfietsroutes van/naar Alkmaar realiseren.<br>• Extra aansluiting Heiloo op de A9<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren.<br>• Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.<br>• Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen. |

## Regio West Friesland (Hoorn)

- Totale plancapaciteit: 12.000
- Versnellingslocaties: 9 locaties á 5.700 woningen
- Woonmilieus: Nadruk op urbaan appartementen/ enkele grondgebonden woningen rondom OV
- Betaalbaarheid: Ong. 60% betaalbaar

Figuur 4: Overzicht versnellingslocaties gemeente Hoorn




| **Korte termijn realiseerbaar: Locaties Bangert en Oosterpolder, Siriusstraat en Holenkwartier** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 920 woningen |
| Realisatiecapaciteit 2022 -2030: | 1.600 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten locatie Bangert en Oosterpolder: | • Deels in aanbouw. Enkele gronden moeten gesaneerd worden op locatie Bangert en Oosterpolder. Wacht op vergunning Omgevingsdienst.<br>• Stapeling van eisen betaalbaarheid en duurzaamheid/klimaatadaptatie wat leidt tot duurder bouwen. |
| Gebiedspecifieke knelpunten locaties Siriusstraat en Holenkwartier: | • Beperkt. Momenteel in aanbouw. |
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren<br>• Snelheid en treinfrequentie verhogen voor toegenomen pendel van/naar Amsterdam en druk op de A7 te verlichten<br>• Uitbreiden carpoolplekken bij A7 nabij Hoorn.<br>• Optimaliseren OV-knooppunt en toegangswegen<br>• Verplaatsen busstation naar noordzijde, realiseren p&r en kiss&ride.<br>• Uitbreiding fietsparkeren naar 3.700 plekken.<br>• Nieuwe traverse over het station met verblijfskwaliteit |

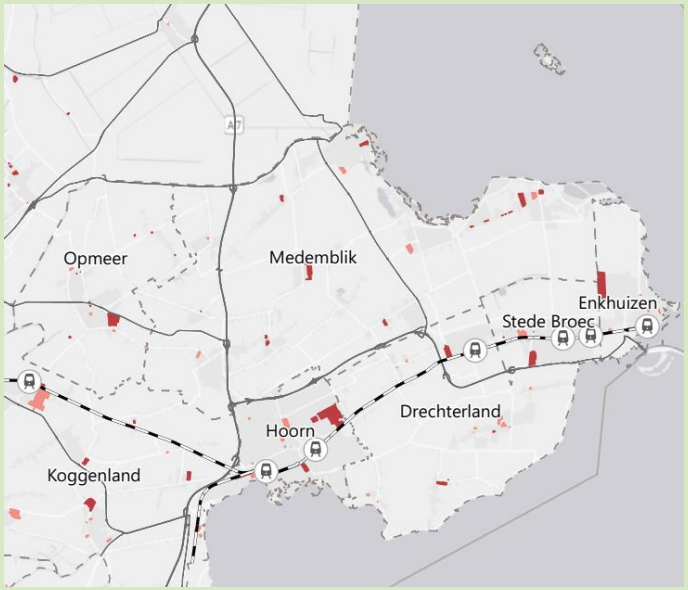
| **Korte termijn realiseerbaar: Locaties Pelmolen Prisma & station Noord Zuid, Dampten/Berkhouterweg en Rozenbuurt** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 1.000 woningen |
| Realisatiecapaciteit 2022 -2030: | 2.500 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten alle locaties: | • Optimaliseren OV-knooppunt station Hoorn en toegangswegen<br>  ○ Verplaatsen busstation naar noordzijde, realiseren p&r en kiss&ride.<br>  ○ Uitbreiding fietsparkeren naar 3.700 plekken.<br>  ○ Nieuwe traverse over het station met verblijfskwaliteit<br>• Nieuwe toegangswegen tot de binnenstad<br>  ○ Onderdoorgang de Keern/prov. weg en spoor<br>  ○ Onderdoorgangen (2) spoor naar centrum voor separaat gemotoriseerd en langzaam verkeer<br>  ○ Aanpassing kruisingen (Dampten/Keern en de Weel/Keern<br>  ○ Ophogen Provinciale weg |
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Snelheid en treinfrequentie verhogen voor toegenomen pendel van/naar Amsterdam en druk op de A7 te verlichten<br>• Uitbreiden carpoolplekken bij A7 nabij Hoorn.<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren.<br>• Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.<br>• Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen. |

| **Middellange termijn realiseerbaar: Locaties Grote Waal Oost, Hof van Hoorn en Nieuwe Steen** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 0 woningen |
| Realisatiecapaciteit 2022 -2030: | 1.590 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten alle locaties: | • Nieuwe toegangswegen tot de binnenstad<br>  ○ Onderdoorgang de Keern/prov. weg en spoor<br>  ○ Onderdoorgangen (2) spoor naar centrum voor separaat gemotoriseerd en langzaam verkeer<br>  ○ Aanpassingen kruisingen (Dampten/Keern en de Weel/Keern<br>  ○ Ophogen Provinciale weg |
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Optimaliseren OV-knooppunt<br>• Snelheid en treinfrequentie verhogen voor toegenomen pendel van/naar Amsterdam en druk op de A7 te verlichten<br>• Uitbreiden carpoolplekken bij A7 nabij Hoorn.<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren.<br>• Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.<br>• Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen. |

## Regio West-Friesland (Opmeer, Medemblik, Koggenland, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen)

- Totale plancapaciteit: 6.600 woningen
- Versnellingslocaties: 12 locaties á 4.500 woningen
- Woonmilieus: Suburbaan/landelijk
- Betaalbaarheid: Ongeveer 65% betaalbaar

Figuur 5: Overzicht versnellingslocaties Regio West Friesland




| **Korte termijn realiseerbaar: Locaties Koggenland – Tuindersweijde Zuid, Medemblik – Molenblik, Stede Broec – Waterweide en Kweeklust** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 440 woningen |
| Realisatiecapaciteit 2022 -2030: | 950 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten Tuindersweijde Zuid | • Gronden duur aangekocht, dit knelt met betaalbaarheid<br>• Onderdoorgang spoor bij overgang dorpsstraat<br>• Aanleg directe aansluiting N194 d.m.v. rotonde |
| Gebiedspecifieke knelpunten Molenblik | • Stapeling ambities betaalbaarheid en klimaatadaptie wat leidt tot duurder bouwen<br>• Aanpassen kruispunt Agriport A7 met N239 |
| Gebiedspecifieke knelpunten Waterweide en Kweeklust | • In uitvoering. Geen noemenswaardige knelpunten |
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Aanleggen doorfietsroutes van/naar Hoorn en Alkmaar.<br>• Verhoogde capaciteit op de Hoornse spoorlijn (frequentie en/of langere treinen)<br>• Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.<br>• Druk op provinciale wegen is hoog vooral rond WFO en Agriport. Uitvoeren van een gezamenlijke netwerkstudie is nodig.<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren.<br>• Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen (met uitzondering van Enkhuizen). |

| **Middellange termijn realiseerbaar: Wervershoof – Combinatielocatie Tegel/ Zeehoek/ TV De Kaag, Wognum – Zoeklocatie Wognum, Drechterland – Centrum-West Venhuizen, en Tolweg, Enkhuizen – Westeinde Zuid, Stede Broec – Florapark, Enkhuizen – Gommerwijk, West West Koggenland – De Goorn-West, Koggenland – Tuindersweijde Noord en Zuidoost en Hoogwoud Oost** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 440 woningen |
| Realisatiecapaciteit 2022 -2030: | 3.550 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten Combinatielocatie Tegel/Zeehoek/TV De Kaag | • Aanpassen rotonde Markerwaardweg/Vok Koomenweg<br>• Locatie Tegel: Met de huidige ladderonderbouwing kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen |
| Gebiedspecifieke knelpunten Zoeklocatie Wognum | • Uitbreiding carpoolmogelijkheden<br>• Ligt in landelijk gebied, Met de huidige ladderonderbouwing kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen<br>• Verkeersafwikkeling richting Provinciale wegen |
| Gebiedspecifieke knelpunten Centrum-West Venhuizen en Tolweg | • Verkeersafwikkeling richting Provinciale wegen (voor locatie Tolweg) |
| Gebiedspecifieke knelpunten, Westeinde Zuid en Florapark | • Ontsluiting op de N505<br>• Ligt in landelijk gebied. Met de huidige ladderonderbouwing kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen |
| Gommerwijk, West-West | • Verweven gronden<br>• Mogelijke ontwikkeling geitenhouderij |
| Gebiedspecifieke knelpunten De Goorn-West | • Geen noemenswaardige knelpunten<br>• Ligt in landelijk gebied. Met de huidige ladderonderbouwing kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen |
| Gebiedspecifieke knelpunten Tuindersweijde Noord en Zuidoost | • Enkele uitplaatsingen van boerderijen.<br>• Overbelasting dorpsstraat en onderdoorgang spoor<br>• Aanleggen directe aansluiting op de N194 |
| Gebiedspecifieke knelpunten Hoogwoud Oost | • Infrastructurele maatregelen rondom aansluiting rotondes<br>• Ligt in landelijk gebied, Met de huidige ladderonderbouwing kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen |
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Aanleggen doorfietsroutes van/naar Hoorn en Alkmaar.<br>• Verhoogde capaciteit op de Hoornse spoorlijn (frequentie/langere treinen)<br>• Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.<br>• Druk op provinciale wegen is hoog vooral rond WFO en Agriport. Uitvoeren van een gezamenlijke netwerkstudie is nodig.<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren.<br>• Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen (met uitzondering van Enkhuizen en mogelijk enkele locaties in Medemblik nabij het Ijselmeer). |

## Regio Kop (Den Helder, Schagen, Hollands Kroon)

- Totale plancapaciteit: 13.650 -13.900
- Versnellingslocaties: 16 locaties á 7.185-7.335 woningen
- Woonmilieus: Suburbaan/landelijk en enkele stedelijke milieus
- Betaalbaarheid: nog in te vullen

Figuur 6: Overzicht versnellingslocaties Regio Kop van Noord-Holland




| **Korte termijn realiseerbaar: Locaties Julianadorp - Oost Willem Alexander Hof, Anna Paulowna – Elshof Zuid, 't Veld – 't Veld Noord, Schagen – Muggenburg Zuid en Dahliapark** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 600 woningen |
| Realisatiecapaciteit 2022 -2030: | 1.485 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten Julianadorp – Oost/Willem Alexander Hof: | • Voorbereiding kost veel menskracht (bij gemeente en ontwikkelaars).<br>• Stapeling ambities betaalbaarheid en klimaatadaptie wat leidt tot duurder bouwen<br>• Verbindingen leggen met nabijgelegen stations |
| Gebiedspecifieke knelpunten Anna Paulowna – Elshof Zuid: | • Beperkt, onderdeel van bestaand project |
| Gebiedspecifieke knelpunten 't Veld – 't Veld Noord: | • Kruising Hartweg-Zwarteweg en kruising Hartweg-Valburgweg ombouwen tot rotonde. |
| Gebiedspecifieke knelpunten Schagen – Muggenburg Zuid: | • Ontsluiting met de Provinciale weg N-245<br>• Realisatie woonzorgcomplex |
| Gebiedspecifieke knelpunten Dahliapark | • Geen noemenswaardige knelpunten |
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Stations aan de Helderse lijn kwalitatief verbeteren<br>• Realiseren doorfietsroutes Den Helder, Schagen, Alkmaar.<br>• Langere termijn (2035+): Aanleggen onderdoorgang spoor Zuiderweg Schagen (fiets, auto en vrachtverkeer) i.c.m. zuidelijke verbinding N241-N245<br>• Langere: termijn (2035+): Verbeteren verkeersveiligheid N9/N99/N250 evenals verkeersveiligheid N240 rondom Westerland als gevolg extra woningbouw.<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren.<br>• Ambtelijke capaciteit voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding omgevings-planprocedures en vergunningaanvragen. |

| **Middellange termijn realiseerbaar: Locaties Julianadorp Oost/ONS en vrijkomende sportcomplexen, Westoever, Bijlweggebied (allen Den-Helder), Oosterterp – Wieringerwerf, en Limmerschouw (Winkel)** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit 2022-2025: | 0 woningen |
| Realisatiecapaciteit 2022 -2030: | 3.900 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten Julianadorp Oost/ ONS en vrijkomende sportcomplexen: | • Ligt dichtbij natuurgebieden (duinen)<br>• Ligt in landelijk gebied. Met de huidige ladderonderbouwing kan deze locatie niet tot ontwikkeling komen.<br>• Stapeling van eisen op het gebied van klimaatbestendigheid. |
| Gebiedspecifieke knelpunten Westoever: | • Concurrerende bestemmingen. Mogelijk ook vestiging van Scholen aan Zee.<br>• Complexe binnenstedelijke herstructurerings-locatie. |
| Gebiedspecifieke knelpunten Bijlweggebied: | • Nu de locatie van Scholen aan Zee, afhankelijk van mogelijke verplaatsing naar de Westoever (duidelijk juni/juli 2022).<br>• Gebied is eigendom van verschillende vastgoedeigenaren. |
| Gebiedspecifieke knelpunten Zoekgebied Schagen (waar-onder Schagen Oost) | • Grondverwerving<br>• Uitruil Bijzonder Provinciaal Landschap met andere gebieden om ontsluiting mogelijk te maken<br>• Op de langere termijn (2035+): Zuidelijke verbinding N241-N245 (inclusief ondertunneling spoor voor auto en vrachtverkeer)<br>• Fietsonderdoorgang spoor Zuiderweg |
| Gebiedspecifieke knelpunten Oosterterp en Limmerschouw | • Aansluiting Nieuwe Niedorp op de N242 zonder extra belasting van het historisch centrum (dorpsstraat) |

| | |
|---|---|
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Bestaande stations aan de Helderse lijn kwalitatief verbeteren- inclusief oog voor ketenmobiliteit en uitbreiden fietsparkeren (station Zuid staat al op de planning en is rond 2024 klaar).<br>• Aanleggen interwijkverbindingen en doorfietstunnel onder station Den-Helder Zuid.<br>• Gebruik station koppelen met wijken Julianadorp, Nieuw Den Helder en de Schooten.<br>• Realiseren doorfietsroutes richting Den-Helder, Schagen, Alkmaar.<br>• Op de langere termijn (2035+): Verbeteren verkeersveiligheid N9/N99/N250 evenals verkeersveiligheid N240 rondom Westerland als gevolg extra woningbouw.<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren.<br>• Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen.<br>• Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen. |

| **Lange termijn realiseerbaar: Locatie Dijkkwartier (Den-Helder), Zoekgebied Warmenhuizen/Tuitjenhorn en Zoekgebied Zuid (Anna Paulowna), Gebiedsontwikkeling A7 Middenmeer – Wieringerwerf, en nieuwe woonmilieus langs de N77** | |
|---|---|
| Realisatiecapaciteit tot 2025: | 0 woningen |
| Realisatiecapaciteit tot 2030: | 1.800 – 1.950 woningen |
| Gebiedspecifieke knelpunten Dijkkwartier: | • Woningen worden deels op een dijk gerealiseerd. Waterveiligheid is een knelpunt.<br>• Betreffende dijk staat pas over 50 jaar op het programma om te worden opgehoogd.<br>• Verwerven particulier vastgoed.<br>• Stapeling van eisen op een complexe locatie (betaalbaarheid en waterveiligheid wat leidt tot duurder bouwen). |
| Gebiedspecifieke knelpunten Zoekgebied Warmenhuizen/Tuitjenhorn | • Verkeersafwikkeling (o.a. vrachtverkeer) richting Provinciale wegen |
| Gebiedspecifieke knelpunten Zoekgebied Zuid Anna Paulowna | • Ontsluiting en bereikbaarheid<br>• Capaciteit ondergrondse infrastructuur (bijv. riool) |
| Gebiedsontwikkeling A7 Middenmeer - Wieringerwerf | • Geen noemenswaardige knelpunten |
| Nieuwe woonmilieu's langs de N77 | • Geen noemenswaardige knelpunten |
| Gebiedsoverstijgende knelpunten: | • Bestaande stations aan de Helderse lijn kwalitatief verbeteren<br>• Realiseren doorfietsroutes Den-Helder, Schagen, Alkmaar.<br>• Op de langere termijn (2035+): Aanleggen onderdoorgang spoor Zuiderweg Schagen (fiets, auto en vrachtverkeer) i.c.m. zuidelijke verbinding N241-N245<br>• Op de langere termijn (2035+): Verbeteren verkeersveiligheid N9/N99/N250.<br>• Netcapaciteit Liander wellicht onvoldoende om aansluiting van de wijk op tijd te realiseren.<br>• Onvoldoende stikstofruimte om woningbouw gerealiseerd te krijgen.<br>• Ambtelijke capaciteit onder druk voor begeleiding woningbouwplannen, begeleiding bestemming-/omgevingsplanprocedures en vergunningaanvragen. |

# Bijlage 2: Financiële opgave infrastructurele maatregelen

Voor versnelling van de woningbouw werken we in deze paragraaf de randvoorwaardelijk investeringen uit. We prioriteren deze opgaven vanuit de Ladder van Verdaas:

1. Inzetten op duurzame mobiliteit.
2. De bestaande infrastructuur beter benutten
3. Nieuwe infrastructuur aanleggen.

In de hele regio liggen mobiliteitsopgave. De zuidkant van de regio vormt vanuit de positie in het daily-urban-system van de MRA. een scharnierpuntfunctie voor heel Noord-Holland Noord, We werken de maatregelen uit per scharnierpunt en langs de loop van de mobiliteitscorridors in figuur 1 (Zaancorridor, Hoornse Lijn en de Helderse Lijn)

In de onderstaande tabellen zijn per locatie specifieke ingrepen benoemd waar op ingezet moet worden. daarbij is aangegeven wat een realistische termijn is waarop deze gerealiseerd kunnen worden en op hoeveel woningen het effect heeft. Daarbij is tevens een eerste inschatting van kosten toegevoegd (in een bandbreedte) op basis van 1) bestaande ramingen (voor zover beschikbaar) en 2) referentieprojecten van elders. Het is te benadrukken dat het gaat om een eerste grove inschatting van kosten op basis van de vaak nog globale beschrijving van de maatregelen en referentieprojecten van elders. Nadere duiding van de maatregel, nader onderzoek en nadere raming van kosten is nodig om meer zicht te krijgen op de financiële opgaven voor de regio. Voor een overzicht van de gebruikte methodiek, verwijzen we naar bijlage 3.

## Scharnierpuntfuncties

Voor heel Noord-Holland Noord zijn in de mobiliteitsvisie twee ontwikkelingen als scharnierpunt voor de regio geduid:

- Draaiend houden van de Ring Alkmaar als scharnierpunt voor de gehele regio inclusief de Regio Kop van Noord-Holland en West Friesland.
- Aanpak stationsgebied Hoorn als regionaal centrum en belangrijke hub voor West Friesland en delen van de Kop van Noord-Holland.

Zonder investeringen in deze gebieden leiden de opgeschaalde woningbouwambitie tot groeiende congestie wat zijn weerslag heeft op de bereikbaarheid van de hele regio.

Tabel 2: Beschrijving; realisatietermijn, impact op aantal woningen en kosten voor maatregelen rondom scharnierpunten

| | **Realisatie termijn** | **Aantal woningen** | **Kosten** |
|---|---|---|---|
| **Scharnierpunt Alkmaar** | | | |
| Realiseren doorfietsroutes tussen Dijk en Waard en Alkmaar en de BUCH en Alkmaar | 2025 | 43.000 (allen in Regio Alkmaar en Kop) | €8-35 miljoen |
| Aanleg mobiliteitshubs & transferia langs de ring Alkmaar en voor de gehele Regio | 2025 | | €10-25 miljoen |
| Aanpak gelijkvloerse kruisingen* aan de noordwest kant (by-pass, extra optelstroken en/of slimme verkeerslichten | 2025 | | €70-80 miljoen |
| Aanpak ongelijkvloers kruispunt Helderseweg /Huisvaarderweg | 2030 | | €45-50 miljoen |
| Aanpak Kooimeerplein en kruispunt Kennemerstraatweg | 2040+ | | €45-50 miljoen |

| Scharnierpunt Hoorn | | | |
|---|---|---|---|
| Nieuwe traverse over het station met verbijfskwaliteit | 2025 | 12.000 woningen in Hoorn en 16.500 in omliggende gemeenten | €15 miljoen |
| Verplaatsen busstation naar noordzijde, | 2025 | | €2 miljoen |
| Realiseren parkeergarage (p&r) en kiss&ride. | 2025 | | €32 miljoen |
| Uitbreiding fietsparkeren naar 3.700 plekken. | 2025 | | €4 miljoen |
| Onderdoorgang de Keern/prov. weg en spoor voor gemotoriseerd verkeer | 2030 | | €34 miljoen |
| Onderdoorgang Keern Provincialeweg voor langzaam verkeer | 2030 | | €16 miljoen |
| Onderdoorgang Keern Spoor voor langzaam verkeer | 2030 | | €13 miljoen |

* Let op: Dit gaat om 4-6 knelpunten aan de Noordwest kant van de ring zoals blijkt uit het resultaat van de modelanalyse 2040 uitgevoerd door SWECO

Deze maatregelen komen ten goede aan de realisatie van respectievelijk 43.000 woningen (alle te bouwen woningen in Regio Alkmaar en Kop) en 26.500 woningen (alle te bouwen woningen in regio WF en Kop).

## Randvoorwaardelijke mobiliteitsmaatregelen

De regio zet daarnaast in op efficiënte investeringen in het optimaliseren en verduurzamen van de bestaande infrastructuur. Zo maakt zij de realisatie van een groot aantal woningen mogelijk met een beperkte investering. Vanuit die optimalisatie streeft de regio ernaar de woningbouwopgave grotendeels nabij OV-knooppunten in verbinding met duurzame modaliteiten zoals trein, bus, fiets en voetverbindingen te realiseren.

***Zaancorridor: Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo (BUCH)***

De ingrepen in de BUCH hebben betekenis voor specifieke locaties in dit deel van de regio (Regio BUCH totaal 3.600 woningen, waarvan 1.630 op versnellingslocaties).

***Zaancorridor en versnellen Helderse Lijn: Alkmaar***

De maatregelen in en om Alkmaar bij de Zaancorridor hebben betekenis voor het totale woonprogramma van Alkmaar van 17.500 woningen tot 2030, waarvan 7.950 op versnellingslocaties. Daarnaast profiteert ook de Kop van Noord-Holland hier gedeeltelijk van, met 13.900 woningen, waarvan 7.335 woningen op versnellingslocaties. Het gaat hier dan vooral om de capaciteitsvergroting N9 bij Kogendijk. De herinrichting van het stationsgebied heeft in het bijzonder betekenis voor de locaties Station-Noord en Overstad (2.500 woningen). Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in de Regio Alkmaar en de Kop van Noord-Holland. Dan gaat het om 210.000 huishoudens.

***Zaancorridor en versnellen Helderse Lijn: Dijk en Waard***

De ingrepen in Dijk en Waard betekenis voor alle locaties in Dijk en Waard (totaal 10.000 woningen tot 2030, waarvan 7.100 op versnellingslocaties). Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in Dijk en Waard en het achterland. Dan gaat het om 36.000 huishoudens

Tabel 3: Beschrijving; realisatietermijn, impact op aantal woningen en kosten voor maatregelen rond de Zaanse corridor

| | Realisatietermijn | Aantal woningen | Kosten |
|---|---|---|---|
| **Maatregelen BUCH** | | | |
| Aanleg mobiliteitshubs & transferia langs de Ring Alkmaar en voor de gehele regio | 2025 | 3.600 | €10-25miljoen |
| Doorfietsroutes Uitgeest – Alkmaar realiseren | 2025 | 3.600 | €4-15 miljoen |
| Aansluiten Heiloo op de A9 | 2030+ | 3.600 | €40-50 miljoen |
| **Maatregelen Alkmaar** | | | |
| Langzaamverkeersbrug over het kanaal | 2030+ | 2.700 | €6-8 miljoen |
| Verplaatsing busstation van de zuid naar de noordzijde | 2025 | 2.700 | €6-15 miljoen |
| Ondertunneling spoor bij de Helderse weg | 2030 | 8.100 | €30-50 miljoen |
| Capaciteitsvergroting N9 bij Kogendijk | 2030 | 5.400 | €2-10 miljoen |
| **Maatregelen Dijk en Waard** | | | |
| Doorfietsroutes realiseren (Primair: Alkmaar en Castrium. Secundair: Schagen/Hoorn) | 2025 | 10.000 | €4-20 miljoen |
| Duurzame ketenmobilitieit: P&R mogelijkheden, fietsparkeer plekken (5.000) | 2025 | 10.000 | €11-20 miljoen |
| Aanpassen station op hogere frequentie en/of langere treinen | 2030 | 10.000 | €3-6 miljoen |
| Situatie N242 BOL-Brug en het spoorviaduct aanpakken door aanpassingen aan spoor overgangen, water-, fiets- en autoinfrastructuur met een ecologische verbindingszone zodat deze samenkomen. | 2030 | 10.000 | €50-60 miljoen |

***Hoornse Lijn: Overige ingrepen***

De ingrepen in de gemeente Hoorn hebben betekenis voor Hoorn en voor overige delen van West-Friesland. Dan gaat het om in totaal 15.500 woningen tot 2030, waarvan 8.700 woningen op versnellingslocaties. De regionale impact zit hem vooral in het verbeteren van de Hoornse lijn bijvoorbeeld door het verlengen van de stations. Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in Hoorn en andere delen van West-Friesland. Dan gaat het om 94.000 huishoudens.

***Hoornse Lijn: Medemblik, Opmeer, Koggenland, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen***

De ingrepen in de overige gemeenten in West Friesland hebben betekenis voor specifieke locaties in West-Friesland (totaal 6.600 woningen tot 2030, waarvan 4.150 op versnellingslocaties). Daarnaast zal het verbeteren van de Hoornse lijn bijdragen aan de bereikbaarheid van de Regio Kop waar 9.800 woningen gepland staan. Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in de gemeenten waarin zij plaatsvinden. Dan gaat het om 18.500 huishoudens.

Tabel 4: Beschrijving; realisatietermijn, impact op aantal woningen en kosten voor maatregelen rond de Hoornse lijn

| | Realisatie-termijn | Aantal woningen | Kosten |
|---|---|---|---|
| **Maatregelen Hoornse lijn (tot Enkhuizen)** | | | |
| Realiseren doorfietsroutes Medemblik/Enkhuizen-Hoorn-Alkmaar | 2025 | 18.600 | €4-20 miljoen |
| Uitbreiding carpoolplekken rondom Hoorn en de A7 | 2025 | 12.000 | €0,3-0,6 miljoen |
| Snelheid op de lijn verhogen (aftellers) | 2025 | 18.600 | €1,5-7 miljoen |
| Frequentie op de lijn verhogen (4x p.u) of stations aanpassen zodat verlengde treinen ingezet kunnen worden | 2030 | 18.600 | €12-24 miljoen |
| **Maatregelen Medemblik, Opmeer, Koggenland, Drechterland, Stede Broec, Enkhuizen** | | | |
| Aanpassen stationsgebied Obdam (onderdoorgang dorpsstraat en aansluiting Tuinderweijde op de N194) | 2030 | 6.600 | €2-10 miljoen |
| Onderzoek halte Flixbus Wognum | 2025 | 6.600 | €0,05 miljoen |
| Netwerkstudie uitvoeren naar wegennetwerk West Friesland | 2023 | 6.600 | €0,05-0,2 miljoen |
| Obv de netwerkstudie slimme aanpassingen maken aan het wegennetwerk (denk aan kruising Provinciale weg en Liornestraat) | 2025 | 6.600 | ?* |

* Let op: Afhankelijk van de uitkomsten van de netwerkstudie

***Helderse lijn: Den Helder***

Deze ingrepen rond de Helderse lijn in Den Helder hebben betekenis voor het hele westelijke deel van de Kop van Noord-Holland (Schagen, Den Helder). Dan gaat in totaal om 8.600-8.750 woningen, waarvan 6.200-6.350 op versnellingslocaties). Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in die delen van de Kop van Noord-Holland. Dan gaat het om 47.500 huishoudens (inschatting obv Den Helder en Schagen).

***Ontsluiten verbinding Den Helder: Hollands Kroon***

De ingrepen in Hollands Kroon hebben betekenis voor Den Helder en delen van de Kop van Noord-Holland (totaal 3.300 woningen op versnellingslocaties). Uiteraard hebben ze ook betekenis voor huidige woongebieden in die delen van de Kop van Noord-Holland. Dan gaat het om 35.000 huishoudens (inschatting obv Den Helder en deel Hollands Kroon).

Tabel 5: Beschrijving; realisatietermijn, impact op aantal woningen en kosten voor maatregelen rond de Helderse lijn

| | Realisatietermijn | Aantal woningen | Kosten |
|---|---|---|---|
| **Maatregelen Den Helder, Schagen** | | | |
| Realiseren doorfietsroutes Den-Helder, Schagen, Alkmaar | 2025 | 8.600-8.750 | €4-20 miljoen |
| Stations geschikt maken voor langere treinen en hogere frequentie op de lijn inclusief oog voor ketenmobiliteit en uitbreiding fietsparkeren | 2030 | 8.600-8.750 | €6-12 miljoen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Realiseren mobipunten[4] rondom kernen met meer dan 2.000 inwoners en touristisch/economische clusters (12x) | 2025 | 8.600-8.750 | €4-5 miljoen |
| Verbeteren veiligheid N9/N99/N250 door omleiding N9 bij Sint Maartensvlotbrug en Burgervlotbrug evenals Rijbaanscheiding rechte delen | 2030 | 8.600-8.750 | €2-8 miljoen |
| **Maatregelen Hollands Kroon** | | | |
| Onderzoek uitvoeren naar maatregelen tot voorkomen sluipverkeer verbinding A7-N99 | 2023 | 3.300 | €0,05-0,2 miljoen |
| Uitvoeren maatregelen uit onderzoek naar sluipverkeer en zo de verbinding A7-N99 optimaliseren | 2030+ | 3.300 | *? |

* Let op: afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek

[4] Een mobipunt is een punt waar verschillende vervoersstromen samenkomen. In een ruraal gebied is dit vaak in de vorm van een bushalte waar deelauto's, deelfietsen, fietsparkeren en park&ride of een combinatie van deze en andere vervoersmiddelen samenkomen.

# Bijlage 3: Methodiek financiële onderbouwing

De voorgestelde maatregelen vragen investeringen. Adviesbureau Decisio heeft een macro-raming gemaakt van de benodigde investeringen. Deze raming is in korte tijd gemaakt op basis van normgetallen en algemene aannames. Ze geven daarmee een richting aan, maar zijn geen exacte berekening. Daarbij heeft Decisio ook beoordeeld in welke mate de investeringen toerekenbaar en randvoorwaardelijk zijn voor de voorgestelde bouwlocaties.
Eerst is een analyse gemaakt van de gebiedsspecifieke investeringen. Hierna volgt een overzicht van investeringen die samenhangen met infrastructuur.

## Investeringen in gebiedsontwikkelingen

Aan de hand van deskresearch en gesprekken met gebiedsontwikkelaars bij de gemeenten heeft Decisio de woningbouwlocaties uit dit programma nader gedefinieerd. Daarbij is het volgende onderscheid per locatie gemaakt:

- Is de locatie een brownfield- of greenfield-ontwikkeling
- Gaat het om transformatie, herstructurering of intensivering
- Is de locatie binnenstedelijk gelegen of op een uitleglocatie
- Wat is het beoogde woonmilieu: landelijk, dorps of (mate van) stedelijk.

Op basis van deze typeringen zijn kengetal toegevoegd aan de locaties. Dan gaat het om de gemiddelde onrendabele top per woning: het bedrag dat per woning als publiek tekort resteert, bijvoorbeeld omdat de grondexploitatie niet uitkomt (complexe transformatie of herstructurering, groot aandeel sociale huurwoningen, etc.) of omdat bovenplanse kosten gemaakt moeten worden die niet gedekt kunnen worden uit de opbrengsten uit de GREX (ontsluiting, maatschappelijke voorzieningen, energie, etc.).
Dat kengetal is bovendien beïnvloed door informatie over bepaalde specifieke knelpunten die in een gebied spelen. Zo is bij een aantal projecten bekend dat de ontsluiting van het gebied nog gerealiseerd moet worden, dat bedrijven uitgekocht / uitgeplaatst moeten worden of gronden gesaneerd. Van de projecten uit Bereikbare Steden zijn specifiekere berekeningen bekend en gebruikt.

**Gebruikte kostenkengetallen**
De gebruikte kostenkengetallen volgen uit een eerder Decisio-onderzoek voor de provincie Zuid-Holland en variëren:

- Van een neutraal resultaat: er is geen publieke tekort aanwezig, of er kan zelfs geld verdiend worden door de overheid (een eventueel positief resultaat is niet meegenomen en niet relevant in dit onderzoek, deze inkomsten kunnen immers niet rechtstreeks ingezet worden om onrendabele ontwikkelingen te bekostigen.
- Tot een tekort per woning van 30.000 euro voor de meest complexe transformatielocaties in de hoogste stedelijke context. Dit kengetal is niet toegepast op projecten in NHN. De maximale ORT dat voor een project is gebruikt bedraagt 21.100 euro.

Het resultaat van de totaalberekeningen is omgeven met een bandbreedte van onzekerheid. Het betreft immers een macro-analyse op basis van algemene kengetallen. Om die reden is het resultaat weergegeven met een bandbreedte van +/– 40%

**Resultaten**
De resultaten van de berekeningen laten zich als volgt samenvatten voor de 57 projecten samen met 28.148 woningen:

- De opgave kent aan de onderkant van de bandbreedte een tekort van 214 miljoen euro (€ 7.600 / woning).
- De berekende opgave (middenwaarde) bedraagt **358 miljoen euro** (€12.700 / woning)
- De bovenkant van de bandbreedte is berekend op 500 miljoen euro (€17.800 / woning)

Het grootste deel van de woningen kent een bepaalde mate van complexiteit om te realiseren. Het gaat ofwel om herstructureringsprojecten die binnenstedelijk op een brownfieldlocatie zijn gelegen, ofwel projecten die een bepaalde specifieke ingreep vergen (dijkversterking, ontsluiting, etc.). Dit type projecten kent ook de hoogste gemiddelde onrendabele top per woning.
De projecten op de korte termijn zijn vaak al in uitvoering en vergen, ons inziens, geen extra investeringen meer.

Tabel 6: investeringen bij gebiedsontwikkelingen naar complexe en eenvoudig ontwikkelbare locaties

| | Kosten (in mio) | Aantal woningen | Tekort / woning |
|---|---|---|---|
| Complex | -€ 351,8 | 20.942 | -€ 16.798 |
| Eenvoudig | -€ 5,9 | 7.206 | -€ 817 |

Tabel 7: investeringen bij gebiedsontwikkelingen naar ontwikkeltermijn

| | Kosten (in mio) | Aantal woningen | Tekort / woning |
|---|---|---|---|
| Kort | € 0,0 | 5.426 | € 0 |
| Middellang | -€ 296,4 | 20.532 | -€ 14.434 |
| Lang | -€ 61,3 | 2.190 | -€ 27.996 |

Het grootste deel van deze kosten zijn voor rekening van gemeenten en provincie. Waar mogelijk doen gemeenten Wbi-aanvragen om deze investeringen te dekken. Dit is reeds gehonoreerd met een Wbi-toekenning van in totaal € 20.565.751 voor de locaties Viaanse Molen, Overstad, Westpoort-De Scheg, en Poort van Hoorn.

## Investeringen in infrastructurele maatregelen

Naast de gebiedsspecifieke investeringen heeft Decisio een doorrekening gemaakt van de kosten voor gebiedsoverstijgende infrastructurele maatregelen. Hierbij is ook een analyse gemaakt van de noodzaak en randvoorwaardelijkheid van investeringen voor de gebiedsontwikkeling.

### *Noodzakelijkheid van investeringen*

Huidige verkeersmodellen hanteren WLO-scenario's (2015). In een periode van ca. 20 jaar (2012-2030) wordt voor de Kop van Noord-Holland en West-Friesland een groei van huishoudens van ca. 15% verwacht en voor Alkmaar en omgeving een groei van ca. 20%. De ambitie van groei met 63.000 woningen tot 2030 leidt uiteindelijk tot een groei met 30% (analyse ring Sweco) ten opzichte van 2012 in de Noord-Holland Noord: 20.000 woningen extra ten opzichte van het hoogste WLO-scenario. Dat is dus aanzienlijk hoger dan waar de huidige verkeersmodellen van uit gaan.
De ontwikkeling van banen zoals de WLO prognosticeerde, blijkt vergelijkbaar met de feitelijke situatie op dit moment.

Tabel 8: prognose ontwikkeling aantal banen in Noord-Holland Noord

| | 2012 | 2030 | 2050 |
|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland en West-Friesland* | 143.000 | 148.000 | 151.000 |
| Alkmaar en omgeving | 96.000 | 100.000 | 108.000 |
| Totaal | 239.000 | 248.000 | 159.000 |

*let op: Gebaseerd op COROP Regio's. Hier zijn de Kop en West Friesland samengevoegd
Bron: WLO-scenario hoog

De investeringen in infrastructuur hebben betekenis voor zowel de autonome groei van de regio als de extra bouw vanuit de samenhang met de MRA. Dit laatste leidt tot een extra verkeersdruk die nog niet in de ramingen is meegenomen. **Voorbeeld:** *Kijkend naar de autonome ontwikkelingen zou volgens deze benadering minimaal een derde van de investeringskosten van de Ring Alkmaar toe te schrijven zijn aan de woningbouwontwikkelingen. Omdat twee derde deel van de woningen immers al in de autonome ontwikkeling zit.* De vraag is echter hoe autonoom deze ontwikkelingen zijn. Ze zijn 'autonoom' in het verkeersmodel en de WLO-scenario's, maar er moeten wel degelijk maatregelen genomen worden om deze woningen te realiseren. Zonder beleid worden er geen woningen gebouwd.

Een andere manier van kijken is het verkeer dat extra wordt gegenereerd als gevolg van de totale woningbouwontwikkeling: 40.000 woningen tot 2030 en 63.000 woningen tot 2040. Het betreft zeker in de regio rond Alkmaar een uitbreiding van meer dan 30%, elders een uitbreiding bijna 20%. Het verkeer neemt naar verwachting iets minder toe, doordat een deel op OV-vriendelijke locaties zit. Op basis van deze redeneerlijn zou 20-30% van de weguitbreiding aan de woningbouw gerelateerd kunnen worden. Immers 70-80% van de weggebruikers is een 'bestaande bewoner'.
Een laatste invalshoek is te kijken naar de bijdrage van extra woningbouw aan het ontstaan van knelpunten. Een procent extra autoverkeer kan tot 2,5% extra congestie leiden. De 20-30% groei van verkeer als gevolg van uitbreiding van Alkmaar en omgeving, is verantwoordelijk voor 50 – 75 procent van de (ernst van) knelpunten op de Ring Alkmaar. Indien de toename in het autoverkeer tot onevenredig veel extra knelpunten op de ring leidt, kan dit percentage hoger zijn.

Op basis van deze vergelijkingen is de raming dat niet alle genoemde infrastructurele maatregelen randvoorwaardelijk zijn voor de gebiedsontwikkelingen. Dit neemt niet weg dat deze ontwikkelingen wel wenselijk of noodzakelijk zijn vanuit oogpunt van leefbaarheid en regionale (economische) ontwikkeling.

- Wij zien gelet op voorgaande analyses en afwegingen in ieder geval een noodzakelijk verband met de gebiedsontwikkeling voor:
  - Ring Alkmaar
  - Netwerkstudie en evt. vervolgmaatregelen Westfriesland
- Met name de infrastructurele maatregelen in de Kop van Noord-Holland zijn voor woningbouwontwikkelingen niet randvoorwaardelijk, vanwege de beperkte groei van dit deel van de regio.
- Ook de spoormaatregelen op de Hoornse lijn leveren een beperkte bijdrage aan de huidige en toekomstige knelpunten. Dit bleek eerder ook uit onderzoek in het kader van de Corridor Amsterdam Hoorn (CAH).
- Voor sommige maatregelen is het voor ons op dit moment nog niet mogelijk om de noodzaak in te schatten. Een nadere analyse van de problematiek is daarvoor nodig.

Platform Woningcorporaties Noordvleugel Randstad
Secretariaat: Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties
Derkinderenstraat 20-5. 1062 DB Amsterdam
Postbus 9959. 1006 AR Amsterdam

T 020 - 346 03 60
E info@afwc.nl
I www.pwnr.nl

platform woningcorporaties noordvleugel randstad

Aan: Colleges van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland en de Provincie Flevoland
Ministerie van BZK
Colleges van B&W van de gemeenten in de MRA
MRA-bureau
CC Aedes

Datum: 7-2-2023

Betreft: Aanmoedigingsbrief MRA-woondeal 2023

Geacht college,

We zien het tij van de volkshuisvesting keren. De verhuurderheffing is afgeschaft. Er is weer een minister voor Volkshuisvesting. En via de Woondeal worden er nu concreet afspraken gemaakt over versnelling van de bouw van betaalbare woningen. Dat is keihard nodig voor al die huishoudens met een bescheiden inkomen die een thuis zoeken in onze regio. We vinden het fijn dat we als corporaties betrokken zijn door de provincies en het MRA-bureau. Deze brief moet dan ook worden gelezen als een aanmoediging. We zijn blij met de uitgesproken ambitie om meer betaalbare woningen te realiseren in een hoger tempo, maar we willen ook graag zien dat dit daadwerkelijk wordt gerealiseerd en niet blijft hangen in goede intenties.

Om het huidige woningtekort terug te dringen is het urgent om de komende jaren het bouwtempo flink te verhogen en veel meer woningen bij te bouwen. Bijna 20% van de landelijke opgave van 900.000 nieuwe woningen in de periode 2022 t/m 2030 ligt in de Metropoolregio Amsterdam. Het doel is dat de plannen 2/3 betaalbare huur- en koopwoningen bevatten en dat elke gemeente een groeipad aflegt naar minimaal 30% sociale huur. Landelijk hebben de corporaties en ook de gemeenten zich hieraan gecommitteerd. Dat is vastgelegd in de Nationale Prestatieafspraken tussen Aedes, BZK, VNG en de Woonbond (zomer 2022).

Corporaties staan klaar om hun bijdrage aan de opgave in de MRA te leveren, maar we hebben grote zorgen over het hoge intentionele karakter van de huidige Woondeal. Een aantal zaken zal op korte termijn echt moeten worden aangescherpt. Bouwplannen kennen immers een lange doorlooptijd en voor we het weten is het 2030.

**Wat wij vragen van de provincies**
Op dit moment zijn er te weinig harde plannen, is het groeipad naar het minimale percentage van 30% sociale huur per gemeente nog onvoldoende ingevuld en zijn de ambities ten aanzien van flexwoningen in deze Woondeal verlaagd. Bovendien zijn er gemeenten die door gebrek aan ambtelijke capaciteit hun bouwambitie (noodgedwongen) hebben verlaagd.

Platform Woningcorporaties Noordvleugel Randstad
Secretariaat: Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties
Derkinderenstraat 20-5. 1062 DB Amsterdam
Postbus 9959. 1006 AR Amsterdam

T 020 - 346 03 60
E info@afwc.nl
I www.pwnr.nl



We hebben nog geen zicht op concrete acties van de provincies om stikstofruimte voor nieuwbouw te creëren, geluidsoverlast rond nieuwbouwlocaties te verminderen en congestie op het energienetwerk op te lossen.
Wij roepen de provincies Noord-Holland en Flevoland op hierin hun rol te pakken, samen met het Rijk.

Indien gemeenten geen concrete stappen zetten om de nieuwbouwaantallen uit de Woondeal te halen en niet naar minimaal 30% sociaal in hun woningvoorraad toegroeien, is bijsturing nodig (mogelijk met instrumentarium uit de komende wet Versterking Regie op de Volkshuisvesting). Met daarbij een resultaatverplichting voor gemeenten voor de realisatie van de sociale huur op alle locaties. Want corporaties hebben die posities nu nog niet beschikbaar.

We zijn het allen eens over de noodzaak om de bouw van betaalbare woningen te versnellen. We stellen voor om daarbij eerst aan de slag te gaan met locaties die geen/weinig belemmeringen kennen, waar veel betaalbare woningen zijn gepland en die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Enkele voorbeelden van deze locaties in de vijf deelregio's van de MRA: Westflank Haarlemmermeer, Almere Poort, Deelgebied Robin in het centrum van IJmuiden, Crailo in het Gooi, Oostflank Purmerend.
Onze regio is overigens zo groot dat we per subregio een samenwerkingstafel willen formeren met vertegenwoordigers van markt, corporaties en provincie. Aan deze tafel bespreken we dan de belangrijkste projecten, vorderingen en belemmeringen in dat gebied (en lossen we op wat vastloopt). We stellen voor dat het MRA-bureau hiertoe het initiatief neemt.

**Wat wij vragen van het Rijk**
Het Plan van Aanpak Versnellen Processen en Procedures Woningbouw geeft een goed signaal af. Nu komt het aan op de implementatie ervan.
Wij roepen de minister op om sturingsinstrumenten te ontwikkelen waarmee gemeenten zich actiever op de grondmarkt kunnen begeven. Daarnaast roepen we het Rijksvastgoedbedrijf op om betaalbare woningbouw op haar eigen gronden mogelijk te maken. In dit licht zijn wij ook positief over het voornemen om mogelijkheden voor kleinere gemeenten te verruimen om van de Woningbouwimpuls gebruik te kunnen maken.
Om daadwerkelijk toe te groeien naar 30% sociale huurwoningen van corporaties in elke gemeente, zal de wet Regie op de Volkshuisvesting voor de gemeenten een verplichtende maatregel moeten bevatten.

Om de gerealiseerde sociale huur te borgen, is het de verantwoordelijkheid van het Rijk om voor Nederland een definitie van sociale huur en middeldure huur te bepalen (huurprijs, exploitatietermijn, toewijzing), en deze definitie als basis te nemen voor wet- en regelgeving. Deze definitie biedt de gemeenten de (juridische) mogelijkheid om de naleving van de afspraken over de omvang van de sociale huur voor verschillende doelgroepen in nieuwbouw daadwerkelijk te realiseren, te borgen en te monitoren.

Platform Woningcorporaties Noordvleugel Randstad
Secretariaat: Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties
Derkinderenstraat 20-5. 1062 DB Amsterdam
Postbus 9959. 1006 AR Amsterdam

T 020 - 346 03 60
E info@afwc.nl
I www.pwnr.nl

platform woningcorporaties noordvleugel randstad

**Resumé**
Kortom, wij steunen de beweging die in deze Woondeal door de verschillende overheden wordt gemaakt, maar dringen aan op meer urgentie, meer onorthodoxe oplossingen en meer concreetheid. Anders gaan die 170.000 woningen, waarvan 70.000 sociale huur en 7.000 middeldure huur er nooit komen tot en met 2030 in de MRA. Vanuit het belang van de huidige en toekomstige huurders en de huidige woningnood is dit noodzakelijk. De corporaties zijn er klaar voor en daarmee is een belangrijke randvoorwaarde voor het halen van de ambities vervuld. We spreken de hoop en verwachting uit dat de andere betrokken partijen (Rijk, Provincie en gemeenten) op de kortst mogelijk termijn ook hun commitment laten zien, in het bijzonder door concrete acties gericht op het voldoen aan de randvoorwaarden waarvoor zij aan de lat staan. Pas dan kunnen de corporaties de Woondeal ten volle onderschrijven.
Wij willen ons samen met u richten op de toekomst en de komende jaren in samenwerking de goede intenties omzetten in concrete lokale en regionale acties voor 77.000 betaalbare woningen door corporaties in de MRA-regio.

Met vriendelijke groet,
Namens het Platform MRA-Corporaties



Anne-Jo Visser
Directeur AFWC

# Toelichting bij de GS Nota Woondeals NHN en MRA

**Inleiding en bestuurlijke achtergrond**
In maart 2022 heeft de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) de Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA) en het programma Woningbouw gepubliceerd. Vervolgens zijn de programma's Een thuis voor iedereen, Betaalbaar Wonen, Verduurzaming Gebouwde Omgeving, Leefbaarheid & Veiligheid, en Wonen en zorg voor ouderen uitgebracht. Ook zijn twee programma's op het gebied van ruimtelijke ordening gepubliceerd: NOVEX en Mooi Nederland.
Met de NWBA en de bovengenoemde programma's heeft het Rijk weer een meer sturende en regisserende rol gepakt, vooruitlopend op de wettelijke verankering via de in voorbereiding zijnde Wet Versterking Regie op de Volkshuisvesting. Deze wet versterkt de mogelijkheid om te sturen op betaalbaar bouwen en maakt versnelling van procedures in de beroepsfase mogelijk. Ook het sturen op een evenwichtige verdeling van de huisvesting van aandachtsgroepen zal in de wet vastgelegd worden. Het Rijk gaat steviger sturen op de woningbouwproductie en programmering zowel per gemeente als regio en verlangt van alle gemeenten dat zij daarin hun verantwoordelijkheid nemen en dat de provincie hierop stuurt.

De Woondeals zijn een regionale doorvertaling van de nationale en provinciale afspraken en beleid, waaronder de Nationale Prestatieafspraken met de corporaties en de bestuurlijke afspraken Woningbouw tussen Rijk en Provincies. In de Woondealafspraken leggen gemeenten (Colleges van B&W), provincies (GS) en het Rijk (Minister voor VRO) wederzijds hun verantwoordelijkheden en inspanningsverplichtingen vast. Voor het opstellen van de afspraken is samenwerking gezocht met en input opgehaald bij corporaties, huurders (via de Woonbond), waterschappen en marktpartijen. Dit heeft er overigens niet toe geleid dat zij de afspraken mede ondertekenen. Wel zijn er afspraken gemaakt over hun verdere, nauwe betrokkenheid bij de uitvoering.

In de voorliggende Woondeals worden een aantal (proces)afspraken vastgelegd met als doel om met elkaar de grote woningbouw- en betaalbaarheidsambities op te pakken en met name het tekort aan (betaalbare) woningen in te lopen. De urgentie op dit thema is groot en betrokken partijen erkennen met de Woondeal dat de woningnood hoog is en ieder een rol te vervullen heeft om het woningtekort aan te pakken en de sociale en betaalbare woningvoorraad te verhogen. In de Woondeal is vastgelegd dat realisatie van de afspraken alleen mogelijk is als een aantal randvoorwaarden ('kritische succesfactoren' genoemd) wordt ingevuld en zijn afspraken gemaakt over de inzet om hiertoe te komen.

De problematiek op de woningmarkt vraagt om een fundamentele en brede aanpak van de opgaven door middel van nieuwbouw, in combinatie met maatregelen ten aanzien van betaalbaarheid, leefbaarheid, kwaliteitsverbetering en verduurzaming. In de Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA) zijn deze opgaven dan ook in samenhang gebracht. In de Woondeals ligt het accent op afspraken over de bouwopgave en de randvoorwaarden die daaraan verbonden zijn. Partijen erkennen de woningbouw onlosmakelijk verbonden is met woonbeleid en opgaven in de bestaande voorraad en wijken. Andere maatregelen en thema's uit de NWBA die niet onderdeel zijn van deze Woondeal, kunnen wel via het Bestuurlijk Overleg (BO) Woondeal geagendeerd worden.

De afspraken die in deze Woondeal worden gemaakt zijn gericht op een langdurige samenwerking. Er wordt afgesproken om de Woondeal in 2025 te evalueren en indien nodig aan te passen. Door het ondertekenen van de Woondeals blijven provincie en regio rechtstreeks en intensief in gesprek met het Rijk over de inzet die we nodig hebben van het Rijk om de woningbouwdoelstellingen te bereiken, zoals (financiële) middelen, maatregelen en (wettelijk) instrumentarium. De afspraken zijn wederkerig, waarin is vastgelegd dat het Rijk zich gaat inzetten voor het wegnemen van de knelpunten voor woningbouw. Met de ondertekende Woondeals brengen we de minister voor VRO in positie om de benodigde hulp van andere ministeries te krijgen om in de randvoorwaarden te kunnen voorzien.

**Kort overzicht inhoudelijke afspraken in de Woondeals:**
a. In de MRA worden tot en met 2030 in totaal ruim 171.000 woningen gebouwd, waarvan 139.800 in het Noord-Hollandse deel van de MRA. In Noord-Holland Noord worden afspraken gemaakt

over de bouw van 40.000 woningen. In beide woondeals is een concretisering gemaakt met grote bouwlocaties die cruciaal zijn voor realisatie van de totale opgave.

b. Afspraken over bijdragen aan de betaalbaarheidsdoelstellingen om twee derde betaalbaar te bouwen met het streven toe te groeien naar minimaal 30% sociale huur in de woningvoorraad en procesafspraken over nadere uitwerking per gemeente en deelregio in 2023.
c. Realisatie woningbouw is alleen mogelijk indien met hulp van het Rijk aan de volgende randvoorwaarden/ kritische succesfactoren wordt voldaan:
    - Elektriciteitsnetwerken en aansluitingen
    - Stikstof
    - Geluid
    - Betaalbaarheid
    - Mobiliteit
    - Focus op de uitvoering
    - Verduurzaming en kwaliteitsverbetering bestaande voorraad

    In de Woondeals is opgenomen dat, indien de randvoorwaarden niet of niet tijdig worden ingevuld en er geen alternatieve oplossingen voor het wegnemen van knelpunten worden gevonden, dit ertoe zal leiden dat we de woningbouwdoelstelling tot en met 2030 niet (tijdig) kunnen realiseren.
d. Afspraken over duurzame en toekomstbestendige bouw, rekening houdend met water & bodem sturend.
e. Procesafspraken over de uitwerking in lokale woonzorgvisies ten aanzien van woningbouw voor ouderen, verpleegzorgplekken en huisvesting van aandachtsgroepen.
f. Afspraken over samenwerking, sturing en monitoring en bijbehorende overlegstructuur, met daarbij tevens een rol voor waterschappen, woningcorporaties, huurdersverenigingen en marktpartijen.

**Korte toelichting Woondeal Metropoolregio Amsterdam**
In het kader van de aangescherpte ambities uit de Nationale Woon en Bouwagenda en specifiek het programma woningbouw wordt de Woondeal MRA uit 2019 opgevolgd door een nieuwe Woondeal MRA. Deze nieuwe Woondeal MRA tussen het Rijk en de provincies en gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is gericht op een langdurige samenwerking tot en met 2030. In de Woondeal wordt ingezet op de realisatie van 171.200 woningen in de MRA in de periode 2022 t/m 2030, waarvan tweederde betaalbaar. Van deze 171.2000 woningen zijn er 139.800 in Noord-Holland voorzien.

Daarnaast wordt een aantal (proces)afspraken vastgelegd die moeten waarborgen dat Rijk en regio de grote woningbouw- en betaalbaarheidsambities met elkaar kunnen oppakken. De wederkerige inspanningsverplichtingen van de betrokken partijen zijn opgesteld onder voorbehoud van een aantal randvoorwaarden.

Gedeputeerde Loggen is als één van de bestuurlijk trekkers Woondeal MRA nauw betrokken bij het opstellen van de Woondeal MRA. De andere vier bestuurlijk trekkers zijn Jan de Reus (Flevoland), Reinier van Dantzig (Amsterdam) en Floor Roduner (Haarlem en voorzitter PHO). De voorliggende tekst is in het Portefeuillehoudersoverleg Bouwen en Wonen van de MRA op advies van de bestuurlijk trekkers op 2 februari 2023 vrijgegeven voor besluitvorming door alle colleges van de MRA. Met de Woondeal en de daarin benoemde Woondealoverleggen (waaronder 2x per jaar een Bestuurlijk Overleg (BO) Woondeal met de Minister voor VRO) zal deze intensieve samenwerking met het Rijk gecontinueerd worden.

**Korte toelichting Woondeal Noord-Holland Noord**
In het BO wonen NHN op 7 februari 2023 hebben de partijen (het Rijk, de provincie en de gemeenten) overeenstemming gevonden over de tekst van de woondeal NHN en besloten deze ter besluitvorming voor te leggen aan de minister, de provincie en de gemeenten in de regio NHN.

<u>Woondeal Noord-Holland Noord 2020 + Addendum 2022</u>
De regio Noord-Holland Noord (NHN) heeft in 2020 reeds een regionale Woondeal opgesteld. Deze Woondeal bevat de ambitie van de regio's Alkmaar, Westfriesland en de Kop van Noord-Holland. Ook de provincie heeft deze regionale Woondeal, in 2021, ondertekend. Eind 2021 is in een

bestuurlijk overleg afgesproken om de samenwerking tussen het Rijk, de regio NHN en de provincie NH meer vorm te geven. Afgesproken is om in kaart te brengen wat de exacte regionale woningbouwopgave is, welke infrastructurele maatregelen nodig zijn en wat daarvoor specifiek gebiedsgericht vanuit het rijk en de regio nodig is om deze opgave te realiseren. De regio heeft de resultaten van deze verdieping gebundeld in het Addendum van de Woondeal Noord-Holland Noord. Het Addendum op de Woondeal NHN 2020 van oktober 2022 was voor de regio de basis voor de nieuwe Woondeal NHN.

<u>Mobiliteit</u>
In het door de regio en provincie opgestelde addendum (2022) op de vorige Woondeal NHN (2020) is een compleet maatregelenpakket voor mobiliteitsmaatregelen opgenomen. In de nu voorliggende Woondeal NHN is de focus gelegd op maatregelen die betrekking hebben op het OV- en fietsnetwerk. In de woondeal zijn de lokale knelpunten opgenomen naast de maatregelen op de scharnierpunten Alkmaar en Hoorn.

**Onderbouwing/ Argumenten**

1. *Het ondertekenen van de Woondeal heeft meerwaarde voor de MRA en NHN, de deelregio's en gemeenten.*
   De meerwaarde van het tekenen van de Woondeal is dat we de komende jaren rechtstreeks aan tafel zitten met het Rijk en in gesprek zijn over de voortgang van de woningbouw en de inzet van het Rijk op de benodigde randvoorwaarden. De meerwaarde is ook dát het Rijk zich gaat inzetten voor het wegnemen van de knelpunten. Dit is noodzakelijk om de grote woningbouwopgave waar wij in alle gemeenten voor staan te kunnen realiseren en helpt ons om het woningtekort sneller in te lopen en betaalbaarheid van het wonen in Noord-Holland te verbeteren.
   De vorige Woondeal uit 2019, tussen Rijk en MRA, heeft in de jaren erna ook geleid tot méér resultaat dan afgesproken in de Woondeal zelf of waar bij het ondertekenen van de Woondeal zich op was. Het gaat dan onder andere over de Woningbouwimpuls (WBI), afschaffen verhuurdersheffing en diverse andere maatregelen en instrumenten die het Rijk heeft ingevoerd (bijv. de opkoopbescherming) of in voorbereiding heeft, waarvoor de onderbouwing van de urgentie afkomstig was uit de Woondeals uit 2019.
2. *Financiële ondersteuning voor de woningbouwopgave wordt gekoppeld aan de Woondeals*
   Door het tekenen van de Woondeals blijven gemeenten in aanmerking komen voor eventuele financiële ondersteuning voor de realisatie van de woningbouwaantallen. Het Rijk stelt het ondertekenen van de Woondeal als voorwaarde bij het uitkeren van middelen voor de woningbouw (o.a. WBI en mobiliteitsgelden gerelateerd aan woningbouw). Daarnaast blijven gemeenten en de provincies in aanmerking komen voor cofinanciering van het Rijk om extra capaciteit en expertise in te huren, voor de zogenaamde flexibele schil (extra inhuur voor versnelling woningbouw).
3. *De afspraken zijn in lijn met de uitgangspunten van de provinciale omgevingsvisie, de provinciale Woonagenda, de woonakkoorden met de Noord-Hollandse regio's en het Masterplan Wonen.*
   De afspraken gaan uit van de plancapaciteit en bestaande afspraken. Er wordt (vooral) ingezet op binnenstedelijk bouwen rond OV-knooppunten. De aanpak Bereikbare steden is een belangrijk onderdeel van de bouwopgave en de doelstellingen van de Woondeals komen overeen met de (netto) doelstelling van het Masterplan Wonen.
   De afspraken in de MRA Woondeal sluiten aan op het Verstedelijkingsconcept van de MRA en het Rijk.
4. *De Woondeal is een regionale vertaling van de woningbouwafspraken van oktober 2022 tussen het Rijk en provincies.*
   Het Rijk heeft op 30 juni 2022 met Aedes, VNG en de Woonbond Nationale Prestatieafspraken Volkshuisvesting gemaakt. Vervolgens zijn er woningbouwafspraken gemaakt met de twaalf provincies, waaronder met Noord-Holland (d.d. 13 oktober 2022). Deze provinciale woningbouwafspraken zijn regionaal uitgewerkt in Woondeals voor NHN en MRA. In het najaar is door de gemeenten in samenwerking met de provincie, marktpartijen en corporaties een reality check uitgevoerd op de woningbouwaantallen die zijn opgenomen in de afspraken tussen Rijk en provincie en nu in de Woondeals.

De bouwopgave van de Woondeals is een nadere uitwerking van de randvoorwaardelijke woningbouwafspraken tussen Rijk en provincie die wij in oktober 2022 zijn aangegaan, met een nadere uitwerking per gemeente en deelregio. Deze uitwerking is nu nog grotendeels indicatief en wordt komend jaar nader uitgewerkt in een 'woonprogramma' per deelregio. Dit zal een update of vervanging van de woonakkoorden zijn, afhankelijk van de vaststelling van voorwaarden die voor het woonprogramma gaan gelden na vaststelling van de Wet regie op de volkshuisvesting door het Rijk.

5. *Elke gemeente streeft ernaar om het aandeel sociaal en betaalbaar te vergroten en toe te groeien naar minimaal 30% van de voorraad*
    a. In de bijlage van de Woondeal MRA zijn per gemeente de richtinggevende woningbouwopgaven 2022-2030 opgenomen en dit wordt later in 2023 verder besproken en uitgewerkt op deelregionaal en gemeentelijk niveau. Alle partijen verbinden zich aan de opgave om te zorgen voor voldoende betaalbare woningen (sociale huur, middenhuur tot €1.000 per maand en koop tot €355.000, prijspeil 2022) en streven ernaar om via een reëel tijdpad toe te groeien naar minimaal 30% sociaal in de bestaande voorraad en twee derde betaalbaar segment in de nieuwbouwprogrammering, rekening houdend met de samenstelling van de bestaande, betaalbare woningvoorraad. Gemeenten waar die opgave evident niet logisch/ niet haalbaar is (bijvoorbeeld gemeenten met geen/ onvoldoende nieuwbouw-mogelijkheden) dienen dit te onderbouwen.
    b. Het bruto totaal van de MRA telt nog niet op tot het aantal van 143.600 woningen dat nodig is om de doelstelling uit het provinciaal, randvoorwaardelijk bod (183.600 woningen) te behalen. Wel is ten opzichte van de reality check het bruto aantal opgehoogd van ruim 135.000 naar bijna 140.000. Bovendien worden er op basis van de uitwerking in de woondeal netto wel meer woningen toegevoegd dan voorzien, namelijk 130.000 in plaats van iets minder dan 125.000 uit het randvoorwaardelijk bod van de provincie. Er is in Noord-Holland aanzienlijk meer plancapaciteit beschikbaar, waarvan een deel met invulling van de randvoorwaarden ook in de periode tot en met 2030 kan worden gerealiseerd. Zeker als de randvoorwaarden uit het bod worden ingevuld. De ambitie uit de provinciale randvoorwaardelijke woningbouwafspraken blijft daarom staan. In de nadere, regionale uitwerking (zie a) en herijkingen daarvan in de komende jaren wordt bekeken of en zo ja, waar, de bruto doelstellingen kunnen worden aangevuld tot de provinciale doelstelling van 143.600 voor het MRA deel.
    c. Voor Noord-Holland Noord zijn per deelregio de richtinggevende woningbouwopgaven 2022 t/m 2030 opgenomen. De uitwerking per gemeente komt later in 2023. Dat geldt ook voor het aandeel betaalbaar, inclusief sociaal, omdat dit nu nog niet voldoet aan de afspraak uit deze Woondeal.
    d. Het bruto totaal telt voor NHN voldoende op tot het aantal van 40.000 woningen dat nodig is om de doelstelling uit het provinciaal, randvoorwaardelijke bod te behalen.
    e. De nadere, lokale uitwerking van de woningbouwprogramma's uit de Woondeal, die later in 2023 in beide Woondealregio's wordt uitgevoerd, wordt daarna vastgelegd in de (bestuurlijk) te actualiseren Woondeals.
6. *De focus van de Woondeals ligt op woning<u>bouw</u> maar aanpalende onderwerpen kunnen worden geagendeerd om op andere tafels te bespreken.*
    Vanuit het Rijk is de focus in de Woondeal primair gelegd op het versnellen van de woningbouw en het realiseren van voldoende (sociale, betaalbare) nieuwbouw. Vanuit de regio's is de inzet erop gericht geweest om de woningbouwafspraken in de Woondeal beter te verbinden aan de bredere opgaven (ook in de bestaande voorraad en wijken).

    Dit heeft geleid tot erkenning door het Rijk van de samenhang tussen woningbouw en andere ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke vraagstukken. En de afspraak dat vraagstukken geagendeerd kunnen worden op de 'Woondealtafel' en gezamenlijk wordt afgewogen op welke tafel deze vraagstukken inhoudelijk het best besproken kunnen worden om gezamenlijk tot oplossingen te komen. Waar mogelijk gebeurt dit op een bestaande landelijke of regionale tafel. Indien er geen bestaande tafel is, bepalen Rijk en regio gezamenlijk hoe en waar het vraagstuk het beste besproken kan worden.

**Kanttekeningen/ risico's**

1. *De woningproductie cijfers in de Woondeal zijn mede afhankelijk van economische ontwikkelingen*
   De (huidige) economische en bouwmarktontwikkelingen zijn een risico. Om te voorkomen dat de bouw (op de kortere termijn) gaat stilvallen én een verhoging van het aandeel betaalbaar (gedurende de hele periode van de Woondeal, t/m 2030) mogelijk te maken, is in de huidige economische tijd extra financiële steun vanuit het Rijk vereist. Van belang is ook dat er voldoende personele capaciteit bij alle betrokken partijen aanwezig is, zowel voor nieuwbouw als voor de bestaande voorraad.

2. *De woonopgave is breder dan alleen woningproductie*
   Het ministerie van BZK heeft ingezet op sectorale Woondeals over woningbouw. De woningbouwopgave staat echter niet los van de opgaven op het gebied van betaalbaarheid, verduurzaming en leefbaarheid, ook in bestaande woningen en wijken. De erkenning van de bredere (woon)opgaven en de procesafspraken in de Woondeals hierover zijn een essentieel onderdeel van de Woondeals voor de gemeenten en provincie.
   Dit geldt in versterkte mate in het zuiden van de provincie. De druk op de woningmarkt in de MRA maakt dat afspraken over de woningvoorraad en woonbeleid in deze regio anders zijn dan in regio's met (veel) minder druk. Het is belangrijk dat deze regionale context en doorwerking van landelijk beleid, wet en regelgeving goed en in samenhang geagendeerd en besproken kunnen worden op 'de Woondealtafel'.

3. *Wederkerige inzet op randvoorwaarden woningbouw is onmisbaar voor uitvoering afspraken Woondeal*
   In de Woondeal zijn afspraken gemaakt over de randvoorwaarden en is aangegeven wat de regio nodig heeft van het Rijk op die randvoorwaarden om de doelstellingen (tijdig) te kunnen realiseren. De inzet door het Rijk op de randvoorwaarden is essentieel, aangezien dit invloed heeft op de afgesproken woningbouwaantallen. Voor gebieds- of locatiespecifieke knelpunten wordt via de regionale versnellingstafel en/of het expertteam woningbouw aan oplossingen gewerkt. De landelijke versnellingstafel is opgericht voor alle bovenregionale problematiek waar een oplossing voor moet worden gevonden.

4. *Woningcorporaties, marktpartijen en waterschappen*
   Bij de reality-check zijn de woningcorporaties, huurders (via de Woonbond), marktpartijen en waterschappen betrokken. Voor het opstellen van de woondealtekst zijn in beide Woondealregio's enkele sessies georganiseerd, waarop we met hen in gesprek zijn gegaan. De betreffende partijen staan alle achter de ambities voor de woningproductie, maar zetten tevens allen vraagtekens bij de haalbaarheid. In de woondeal zijn afspraken gemaakt over hoe overheden, corporaties, huurders en markt samen aan de opgave kunnen werken. Via zogenaamde 'regionale versnellingstafels' wordt de voortgang nauw gevolgd en samengewerkt om knelpunten op te lossen. De waterschappen hebben ons bij de reality-check een brief met randvoorwaarden en aandachtspunten en gestuurd m.b.t. klimaat, water en bodem. Ook zij worden bij dit vervolgproces en de regionale versnellingstafels betrokken. Marktpartijen, woningcorporaties en waterschappen ondertekenen de woondeal niet, maar geven een aanmoedigings- en/of steunverklaring af, waarin zij stellen de ambitie te onderschrijven, maar zich zorgen te maken over de haalbaarheid van de uitvoering.

   Dit is een zorg die wijzelf in ons randvoorwaardelijk bod en begeleidende brief ook al hebben gedeeld. Bij het toesturen van de woondeals aan het Rijk wordt eveneens begeleidende brief meegestuurd door provincies en regio's samen, waarin wij deze zorgen en de benodigde hulp van het Rijk nog eens benadrukken.

   De 'aanmoedigingsverklaring' van de woningcorporaties is inmiddels ontvangen en als bijlage aan de stukken toegevoegd.

**Proces en planning**

De ondertekening van de Woondeals is voorzien op 15 maart 2023 's middags. Ondertekening dient plaats te vinden door de portefeuillehouders Wonen namens de Colleges van B&W, de

gedeputeerden Wonen namens GS en de Minister voor VRO. Allen zijn uitgenodigd aanwezig te zijn voor de ondertekening. De ondertekening van de twee Noord-Hollandse Woondeals is, vanwege de gezamenlijke Woondeal MRA, tegelijkertijd met de ondertekening van de Woondeal ZUND-regio in Flevoland. Vóór de ondertekening wordt van beide Woondeals door een vormgever een opgemaakt, digitaal product gemaakt.

De Woondeal wordt -indien nodig- jaarlijks geactualiseerd, onder andere naar aanleiding van de nieuwe woningbehoefteprognose. Verder wordt in 2023 het nieuwbouwprogramma per gemeente nader uitgewerkt, met bijzondere aandacht voor het betaalbare programma. Na het opstellen van de woonzorgvisies van de gemeenten vindt een herijking plaats van de afspraken die in de Woondeal gemaakt zijn met betrekking tot de  huisvesting van aandachtsgroepen en wonen en zorg voor ouderen. Naast de afspraken over de woningbouwopgave zijn afspraken gemaakt over monitoring en rapportage om zicht te houden op de voortgang. Er wordt een overlegstructuur ingericht om de voortgang van de productie en de randvoorwaarden te bespreken, belemmeringen op te lossen en besluiten te nemen. De Woondealafspraken worden in 2025 geëvalueerd.

Aan de Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
(Via: post@noord-holland.nl)

Betreft: Locatie tijdelijke woningen voor Oekraïners in Oostzaan

Oostzaan, 12 juli 2023

Geacht College en leden van de Provinciale Staten,

De Interim staten-commissie Provincie Noord-Holland van 26 juni jl. heeft bij meerderheid aan de Gedeputeerde Loggen geadviseerd dat de aangewezen locatie Het Twiske, niet geschikt is om 32 woonunits, bestemd voor de huisvesting voor Oekraïense vluchtelingen, te plaatsen. De belangrijkste overwegingen om tot dit negatieve advies te komen waren:

- De voorgestelde locatie is een Natura 2000- en valt tevens onder het Natuur Netwerk Nederland (NNN)-regime;
- Alternatieve locaties zijn onvoldoende meegewogen.

In december 2022 heeft u toestemming gegeven om deze units te plaatsen op een locatie dat onder het BPL valt te plaatsen, namelijk een terrein tussen het Zuideinde, de N516 en het bedrijventerrein Skoon.

**Zorgen**
Vooropgesteld moet worden dat ook wij vinden dat huisvesting van de Oekraïners in het Van der Valkhotel, een aantal lokale B&B's en bij enkele particulieren in onze gemeente een situatie is die niet kan voortduren. Hiervoor moet op zo kort mogelijke termijn een deugdelijke oplossing gevonden worden.

**Oorspronkelijke locatie**
De oorspronkelijke locatie tussen Skoon en het Zuideinde is een weiland. Dat betekent dat het bouwrijp maken, niet een kwestie is van een paar weken, maar dat de grond moet inklinken. Dat is een algemeen bekend gegeven. Het feit dat het vervolgens een jaar zou duren voordat de woonunits geplaatst zouden kunnen worden kan moeilijk als een verrassing gekomen zijn. Als het College direct na de verkregen toestemming begonnen zou zijn, zou de plaatsing al over enkele maanden kunnen geschieden. Daarbij valt op te merken dat voor tijdelijke bewoning die inklinktijd waarschijnlijk korter is, doordat men van andere technieken gebruik kan maken.

**Andere locaties**
Naar onze mening zijn ook andere locaties waard om onderzocht te worden. Daarover zijn door de fracties van GroenLinks en D66 ook vragen gesteld en een aantal suggesties gedaan:

1. Een terrein aan de Dors;
2. Een terrein naast de Lishof dat al jaren – ondanks plannen hiervoor – onbebouwd gebleven is. Dit terrein is eigendom van Evean/Woonzorg Nederland;
3. Een parkeerterrein in particulier bezit tegenover het oude weeshuis;
4. Het Radio 9-terrein, waar sinds 2020 een woonbestemming op staat, maar waar sindsdien niets mee gebeurd is. Opgemerkt moet worden dat een deel van dit terrein zwaar verontreinigd is en dus gesaneerd dient te worden;

5. Enkele weilanden aan het lint, waar nu een agrarische bestemming op ligt, maar geen onderdeel uitmaken van het BPL of een Natura 2000-gebied.

Het College heeft van naar aanleiding van de locaties genoemd bij 2 en 3 als volgt gereageerd op vragen van D66:
*Beide terreinen stonden op onze longlist maar zijn vanwege het feit dat hier reeds andere plannen voor bestaan als niet geschikt beoordeeld.*
Daar valt tegenin te brengen dat deze plannen al meer dan tien jaar niet tot uitvoering zijn gekomen en dat het onduidelijk is, wanneer dat wel het geval zou zijn.
Daarnaast zou naar onze mening ook het terrein tussen De Korenaar en de begraafplaats heroverwogen moeten worden. De begraafplaats van Oostzaan ligt in het hart van het dorp. De veronderstelde morele en humanitaire bezwaren zouden bij de Oekraïense vluchtelingen onderzocht moeten worden, voordat deze locatie definitief afgewezen wordt. Rondom de begraafplaats staat overigens dichte begroeiing, die het zicht vanaf deze voorgestelde locatie op de begraafplaats sterk belemmert.

Opgemerkt dient te worden dat het College zelf aangegeven heeft alleen contact te hebben gehad met de grondeigenaar van het terrein naast Skoon.

In de brief van het College aan uw Colleges komt een aantal zaken naar voren, die wij als onjuist kwalificeren:

- *'Deze locatie ligt net binnen het vastgestelde natuur- en recreatiegebied Twiske-Waterland maar is ingesloten tussen 2 aanzienlijke bouwmassa's.'* Het begrip 'aanzienlijk' betekent natuurlijk voor een iets anders dan voor de ander, maar exacter is het om aan te geven dat hier om de sporthal gaat, dat zich buiten het Natura 2000- en NNN-gebied bevindt en aan de andere zijde om het éénlaags beheergebouw, dat op zichzelf geen onderdeel uitmaakt van het Natura 2000- en NNN-gebied, maar dat wij zeker niet als 'aanzienlijk' zouden willen kwalificeren;
- In de brief wordt gesproken van 'compensatie'. Deze zogenaamde 'compensatie' is niets meer dan een lijn op een kaart. Er verandert niets aan dat nieuwe gebied. Er komt daar ter plaatse geen 'natuur' bij. Overigens wordt er in de brief niets vermeld over Natura 2000, alleen over NNN.

In dit proces ontstaat het beeld dat Natura 2000-gebieden met NNN-status geen stem noch recht hebben bij het College van Oostzaan. Ook ontstaat het beeld dat de gehele Raad akkoord is met de keuzes die gemaakt worden door het College. Dat beeld willen we door middel van deze brief wegnemen.

Wij stellen voor om de units toch op de vergunde locatie tussen Skoon en het Zuideinde te plaatsen. Als dat niet mogelijk is of te lang duurt, de door ons genoemde alternatieve locaties te heroverwegen. Deze locaties (met uitzondering van de onder punt 5 genoemde locaties) kennen een veel kortere periode van bouwrijp maken.

We hopen u voldoende te hebben geïnformeerd en hopen op gerichte acties die de Oekraïense vluchtelingen adequaat op zo kort mogelijke termijn zullen helpen.

Hoogachtend,

Sarah van Brussel (fractievoorzitter GroenLinks)
Aart Ruijter (fractievoorzitter D66)
Rob Monen (fractievoorzitter Oostzaan Natuurlijk!)

Bijlage

**De betrokkenheid van de gemeenteraad bij dit proces**

Bij dit hele proces heeft de burgemeester als portefeuillehouder de Raad voorgehouden dat het hier om een collegebevoegdheid gaat, omdat het zogenaamde staatsnoodrecht van toepassing zou zijn. De berichtgeving naar de Raad is als volgt verlopen:

- Oostzaan Natuurlijk! kreeg op 11 oktober 2022 de volgende antwoorden op de door haar gestelde vragen:
  Vraag 1: *Voelt het College deze noodzaak ook en voelt het ook de noodzaak om te helpen?*
  Ja, binnen de grenzen van wat in Oostzaan mogelijk is.
  *Vraag 2: Wanneer het College ook de plicht voelt, zoals aangegeven door voorzitter veiligheidsRaad, ziet zij dan mogelijkheden om op korte termijn opvang te organiseren*?
  Het College spant zich al langere tijd in om tijdelijke woningen voor Oekraïense vluchtelingen, starters, spoedzoekers en statushouders te realiseren. Uiteraard zijn we hierbij wel afhankelijk van beschikbare locaties voor het plaatsen van de woonunits. Op dit moment is het College met verschillende partijen in gesprek om dergelijke woonunits mogelijk te maken. Tot nu toe heeft dit nog niet geleid tot concrete mogelijkheden. Als de gesprekken wel leiden tot een haalbare ontwikkeling, zullen wij u verder informeren.
- Krantenartikel in het Noord-Hollands Dagblad (Editie Zaanstreek) op 15 oktober 2022, waarin medegedeeld werd dat het College voornemens was om de noodwoningen bij Skoon te plaatsen;
- N.a.v. dit artikel hebben D66, GroenLinks, het CDA en Oostzaan Natuurlijk! de volgende vraag aan het College gesteld?
  *Waarom heeft u afgezien om de Raad hiervan van te voren hiervan op de hoogte te stellen? Immers de Raad is het hoogste orgaan van de gemeente en hoort – mede gezien het grote belang dat hiermee gemoeid is – als eerste geïnformeerd te worden en dit soort zaken niet uit de pers te moeten vernemen.*
- Op 19 oktober 2022 ontving de Raad een raadsbericht over deze zaak. Hierin werd voorbijgegaan aan de vraag waarom de pers eerder geïnformeerd werd dan de Raad. Ook in beslotenheid werd de Raad niet geïnformeerd;
- Daarop werd door de hierboven genoemde partijen nog een nadere vraag gesteld, over het feit dat de Raad in de berichtgeving gepasseerd was. In haar antwoord stelde het College dat het NHD dit bericht op eigen initiatief geplaatst had;
- Op 8 februari 2023 gaf het College antwoord op de door het CDA op 8 januari 2023 gestelde vragen over de locatie bij Skoon. Bij dit antwoord zat ook de op 7 december verstuurde brief van GS dat onder voorwaarden toestemming verleend werd voor de bouw van deze units op deze locatie;
- Op 9 maart 2023 heeft de Raad een krediet van 2,5 miljoen euro gevoteerd voor aanschaf van tijdelijke woonunits voor de huisvesting van de Oekraïense vluchtelingen;
- Op 23 maart 2023 werd de Raad in beslotenheid door de burgemeester geïnformeerd over de voorgenomen nieuwe locatie voor de units, namelijk in Het Twiske naast de sporthal in Natura 2000-gebied. Hierbij gaf de burgemeester aan dat ook de locatie tussen c.b.s. De Korenaar en de begraafplaats nog een optie was geweest, maar dat daar om morele / humanitaire redenen vanaf gezien werd;
- Op 23 maart 2023 verscheen er een artikel in het NHD over de voorgenomen plaatsing van de units in Het Twiske;
- Op 24 maart 2023 ontving de Raad ook een persbericht over deze voorgenomen optie. Dit zou op 27 maart verspreid worden met daarin eveneens een aankondiging van een informatieavond voor de inwoners van Oostzaan;

- Op 4 april 2023 organiseerde het College een informatieavond voor de inwoners van Oostzaan over de voorgenomen plaatsing van 32 woonunits in Het Twiske.
- Op 5 april 2023 werd een interpellatiedebat gehouden in de Raad, aangevraagd door de voltallige oppositiefracties. Dit n.a.v. het feit dat de Raad – ook in beslotenheid – minder informatie had gekregen over deze kwestie dan vervolgens in de openbaarheid, met name op de informatieavond naar voren kwam.

Steeds werd door het College naar voren gebracht dat de hele procedure alleen een zaak van het College was, waar het staatsnoodrecht van toepassing zou zijn.

Vermeldenswaard is nog dat het College naar aanleiding van de uitspraak van PS op 26 juni het presidium van de Raad gevraagd heeft om een brief van het College aan GS door de Raad mede te laten ondertekenen. Dit voorstel zou op een ingelaste raadsvergadering behandeld worden. Doordat duidelijk werd dat de Raad hierover verdeeld zou zijn, werd hiervan afgezien.

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12634 |
| **Extern Zaak ID** | 2016598 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.a |
| **Titel** | Bereikbaarheid/Zeehavens: Samenwerkingsovereenkomst met Den Helder t.b.v. volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet (C-agenda commissie n.t.b.) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/sb |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

In 2022 werd duidelijk dat de Koopvaarderschutssluis in Den Helder tijdens de renovatie niet gesloten hoeft te worden. Een omvaarroute via het Boerenverdriet is om deze reden niet nodig. Een tweede volwaardige vaarroute in Den Helder is echter wel gewenst, om toename van (recreatief) vaarverkeer door ontwikkeling van het Maritiem Cluster te kunnen opvangen. Daarom gaat de provincie een nieuwe overeenkomst aan met de gemeente waarin de vernieuwde gezamenlijke doelstelling is vastgelegd. Dit onder voorbehoud van besluitvorming in PS en de Raad over de herbestemming van de eerder toegekende financiële middelen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

M.L.M. Mevissen

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235143448

mevissenm@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

10 MEI 2023

**Kenmerk**

2016598/2016604

**Uw kenmerk**

**Betreft: Samenwerkingsovereenkomst met Den Helder ten behoeve van het creëren van een volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst met Den Helder over een vaarroute door het Boerenverdriet, die in plaats komt van een eerder in 2020 gesloten overeenkomst met de gemeente.

**Toelichting**
De provincie heeft in 2020 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de gemeente Den Helder, met als doel het realiseren van een omvaarroute door het Boerenverdriet om stremmingen voor beroeps- en recreatievaart tijdens de renovatie van de Koopvaardersschutsluis te voorkomen. Deze overeenkomst kende een tweede doel, namelijk het creëren van een definitieve vaarverbinding voor de recreatievaart. Partijen hebben voor deze doelen gezamenlijk 16,5 miljoen euro gereserveerd.

In 2022 werd duidelijk dat de Koopvaardersschutsluis tijdens de renovatie niet gesloten hoeft te worden. De omvaarroute is om deze reden niet nodig.

Een tweede volwaardige vaarroute in Den Helder blijft echter wel gewenst, om toename van beroeps- en recreatievaarverkeer door de ontwikkeling van het Maritiem Cluster te kunnen opvangen. Onder de noemer Maritiem Cluster werken Defensie/Koninklijke Marine, gemeente Den Helder en de provincie samen aan de verschillende grote opgaven: de groeibehoefte van de Koninklijke Marine, een toekomstbestendige haveneconomie, bereikbaarheid van stad, haven en Texel, waterveiligheid en energietransitie, voor een toekomstbestendige en economisch sterke regio.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Ons College en het College en Raad van Den Helder hebben daarom besloten de oorspronkelijke overeenkomst te beëindigen en een nieuwe overeenkomst aan te gaan waarin een nieuwe gezamenlijke doelstelling is vastgelegd. De eerder toegekende financiële middelen blijven behouden voor de nieuwe doelen en maatregelen, mits de Raad van Den Helder een positief besluit neemt en uw Staten positief besluiten bij de behandeling van de Tweede Begrotingswijziging (TBW) in oktober 2023.

Een vaarroute door het Boerenverdriet is door de omgeving - onder andere het bedrijfsleven van Den Helder en Texel - nooit omarmd. Partijen vrezen vooral een verslechtering van de bereikbaarheid over de weg voor de civiele en militaire haven en de veerhaven door open bruggen. Binnen het Maritiem Cluster vinden hierover regelmatig gesprekken plaats met o.a. vertegenwoordigers van de lokale ondernemersverenigingen.

In het Maritiem Cluster is het verbeteren van de bereikbaarheid van Den Helder, haven en Texel één van de speerpunten. Daarvoor worden verschillende maatregelen onderzocht, zoals het ontvlechten van verkeersstromen en het verplaatsen van bruggen.
Daarnaast werkt ons College met de twee gemeenten samen om voor het einde van dit jaar tot een gezamenlijke mobiliteitsvisie te komen, gericht op mobiliteitstransitie (anders, minder, duurzaam). U wordt daarover geïnformeerd.

In de overeenkomst is daarom opgenomen dat de maatregelen in het Boerenverdriet de bereikbaarheid niet blijvend mogen verslechteren. De optelsom van alle maatregelen in het Maritiem Cluster moet uiteindelijk leiden tot vermindering van de congestie en verbetering van de leefbaarheid.

**Tot slot**
Wij hebben Uw Staten in maart 2022 per brief geïnformeerd over de stand van zaken rond de ontwikkeling van het Maritiem Cluster (brief met kenmerk 1528212 / 1782248), gevolgd door een technische briefing. Wij bieden uw Staten aan na deze zomer in een technische briefing nieuwe ontwikkelingen toe te lichten, onder andere over een Bestuursakkoord met het ministerie van Defensie en de planontwikkeling voor de haven. Wij stellen ons voor deze briefing te verzorgen samen met de gemeente Den Helder en het ministerie van Defensie.

Voor de gezamenlijk met de gemeenten Texel en Den Helder op te stellen mobiliteitsvisie wordt een werksessie voor Raads- en Statenleden georganiseerd in juni 2023. Tijdens de sessie worden ideeën opgehaald en inzichten gedeeld over wat mobiliteitstransitie kan betekenen voor een duurzaam vakantie-eiland Texel, voor een aantrekkelijke regiostad Den Helder en een sterk Maritiem Cluster. Hiervoor ontvangt u via de agenda voor Statenleden separaat een uitnodiging.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris

**H.J. Schartman**

voorzitter

I. Taal

**Van:** [redacted]
**Verzonden:** dinsdag 11 april 2023 17:05
**Aan:** Post <Post@Noord-Holland.nl>
**CC:** [redacted]; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
**Onderwerp:** Brief aan GS - GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

Geachte Gedeputeerde Staten,

Kunt u namens de Gemeenschappelijk regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland bijgevoegde brief onder de aandacht brengen van de onderhandelende partijen, die momenteel bezig zijn met de formatie voor een nieuwe provinciale coalitie? Wij hebben in de CC de griffie van Provinciale Staten meegenomen ter informatie.

Alvast dank voor uw hulp.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

**GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING BEREIKBAARHEID ZUID-KENNEMERLAND**
Retouradres Postbus 511, 2003 PB Haarlem

| | |
|---|---|
| Aan | Coalitieonderhandelaars Provincie Noord-Holland |
| In cc aan | GS van de provincie Noord-Holland<br>PS van de provincie Noord-Holland |
| Datum | 11-4-2023 |
| Ons kenmerk | 2023/492145 |
| Contactpersoon | [redacted] |
| Doorkiesnummer | [redacted] |
| E-mail | [redacted] |
| Onderwerp | Project Bereikbaarheid Kust |

Geachte onderhandelaars,

Het bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland wil u feliciteren met de behaalde zetels in de Provinciale Staten van Noord-Holland. Daarnaast uiten we graag ons genoegen over de samenwerking met de provincie in het project Bereikbaarheid Kust.

De provincie heeft geconstateerd dat bij mooi weer de toestroom van auto's naar Zandvoort en Bloemendaal aan Zee zo groot is, dat de verkeersafwikkeling ernstig verstoord raakt en er files ontstaan. Dat gebeurt niet alleen in de zomer, maar ook op mooie dagen in de rest van het jaar. De gecoördineerde aanpak die door de provincie is opgestart tussen de verschillende wegbeheerders (de provincie en de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort) zal, zo is onze overtuiging, de verkeersafwikkeling verbeteren en de overlast voor bewoners verminderen.

De formatie is bij u ongetwijfeld in goede handen. Er zijn urgente vraagstukken in onze provincie die vragen om het maken van scherpe keuzes door een sterk provinciaal bestuur. Met betrekking tot onze samenwerking vragen wij u om de door de provincie ingezette koers vast te houden. Wij vragen daarom ook om het behoud van het gereserveerde bedrag van € 1.920.000 voor Bereikbaarheid Kust om met ons blijvend in te zetten op een duurzaam bereikbare kustzone in Zuid-Kennemerland.

Hoogachtend,

[redacted]

Namens het bestuur van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland,

[redacted] ,

Voorzitter Bestuurssecretaris

**Van:** [redacted]
**Verzonden:** dinsdag 4 april 2023 14:54
**Aan:** Statengriffie <statengriffie@provinciegroningen.nl>; Statengriffie <statengriffie@fryslan.frl>; Statengriffie@drentsparlement.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>; griffie@flevoland.nl
**CC:** Griffie <griffie@groningen.nl>; griffie@emmen.nl; griffie@leeuwarden.nl; griffier@assen.nl; InfoGemeenteraad@amsterdam.nl
**Onderwerp:** HSL Lelylijn van nationaal en zeker ook Amsterdams belang

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Afgelopen donderdag 30 maart in het Dagblad van het Noorden een artikel over het project Lelylijn. Dat is zeker raadzaam om te lezen. Want Nederland begint steeds verder achter te lopen in de uitbreiding en modernisering van haar spoornetwerk. Met de standaard in andere Europese landen worden afstanden zoals Groningen - Amsterdam (Schiphol) inmiddels gereduceerd tot maar een uurtje per trein. Vaak maken deze snelle lijnen onderdeel uit van veel grotere Europese corridors. Inmiddels durf ik helaas wel de kille conclusie te trekken dat zelfs het Oostblok Nederland aan alle kanten voorbij steekt als het gaat om ontwikkelen en aanleggen van moderne snelle spoorlijnen naar de buurlanden en de belangrijkste steden daarin. Richting het Noorden vanaf Amsterdam gerekend is het een blamage dat zij sinds meer dan 70 jaar niet eens een rechtstreekse verbinding met Hamburg en Bremen per Eurocity via Groningen gehad heeft.

Dit waren twee belangrijke linkjes de afgelopen week:

- https://www.cpk.pl/en/news/cpk-presents-an-investor-variant-of-the-new-katowice-ostravahsr-line-connecting-poland-with-czech-republic
- https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20230327_bahnausbau-silva-nortica.html

Maar inpassen van snel spoor bij de bestaande trajecten wordt een nog kostbaarder project dan een nieuwe snelle spoorlijn aanleggen die meteen gebieden aan het spoor brengt zoals de Noordoostpolder, Zuidwest-Friesland tot aan de gemeentegrens van Groningen. Want ook Drachten is sinds het opheffen van de Drachtstertram niet meer met het spoor verbonden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

DAGBLAD VAN HET NOORDEN
31 maart 2023 , pag. 26

# Zit u straks in de Lelylijn-trein naar Kopenhagen?

De projectorganisatie die de Lelylijn van de grond moet trekken, houdt deze maand een soort volksraadspleging over de spoorlijn. Welke kant gaat het uit?

FRITS POELMAN

**Wat is de Lelylijn precies?**
Dat is nog niet precies duidelijk. Voor veel mensen, inclusief de 'Haagse beslissers', is het alleen een nieuwe, snelle spoorlijn tussen Lelystad en Groningen. Die halveert de reistijd Groningen - Amsterdam/Schiphol tot ongeveer één uur omdat de afstand korter is dan via Zwolle en de trein harder rijdt: 200 in plaats van 140 tot 160 km per uur. Friesland wil vanaf Heerenveen ook een snelle aftakking naar Leeuwarden.

In Europees verband is de route Amsterdam-Groningen een ontbrekend onderdeel van het internationale netwerk van snelle spoorlijnen. Het spoorwegbureau van de Europese Unie ziet de Lelylijn als snelste route tussen Amsterdam en Hamburg. Daarmee wordt een Lelylijn, via in Groningen en Bremen, op zijn beurt weer onderdeel van veel langere trajecten, zoals Londen-Berlijn of Parijs-Stockholm. Vanaf Hamburg is het hogesnelheidsspoor naar Berlijn en Kopenhagen al in aanbouw.

Europa houdt zich steeds meer bezig met snel spoor als duurzaam alternatief voor auto- en vliegverkeer. De organisatie van grensoverschrijdend spoorvervoer is bij het Rijk en NS, in tegenstelling tot in Duitsland en Frankrijk, altijd een ondergeschoven kindje geweest. Groningen kwam sinds 1957 helemaal niet meer in het internationale hoofdstuk voor.

**Waar gaat de raadpleging over?**
De projectorganisatie van de Lelylijn, onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, moet nog duidelijk maken of de Lelylijn onderdeel kan worden van de internationale route. Voorlopig vraagt ze de bevolking alleen waar de overheid rekening mee moet houden bij de aanleg en welke voor- en nadelen mensen zien voor Lelystad-Groningen. De laatste mogelijkheid om aan de 'volksraadpleging' mee te doen, is 31 maart. De projectorganisatie gaat ook met het bedrijfsleven en lokale overheden om de tafel. Najaar 2024 moet er een route én een financieringsplan liggen. De organisatie moet ook een mening geven over het doortrekken van de Lelylijn naar Duitsland, na drie moties daarover in de Tweede Kamer. Die wil voorkomen dat het spoor ongeschikt is voor Duitse internationale treinen.

**Welke voordelen heeft de lijn?**
Dat zijn er aardig wat. Behalve dat de trein eindelijk sneller wordt dan de auto op de route tussen Groningen-Leeuwarden en Amsterdam-Schiphol (ook vanuit Assen), profiteren andere spoorverbindingen net zo. Dat komt doordat er capaciteit vrij komt op de bestaande spoorlijnen, zoals Groningen-Zwolle. NS en Arriva krijgen de kans om die te gebruiken voor rechtstreekse verbindingen naar bijvoorbeeld Eindhoven of Arnhem. De Lelylijn brengt elders ook verlichting waar het spoor met capaciteitsproblemen kampt, zoals rond Hengelo (onder meer goederen naar Duitsland), Arnhem en Osnabrück.

Nadelen zijn er vooral voor het landschap, al zeggen voorstanders en laten ontwerpers zien dat er inpassingen te bedenken zijn zonder dat de spoorbaan ontaardt in een onneembare barrière. Milieuorganisaties discussiëren over aantasting van de natuur, terwijl Europa het spoor juist stimuleert in de strijd tegen luchtvervuiling.

**Gaat u gebruik maken van de Lelylijn?**
Dat hangt er vanaf wat voor lijn het wordt. Kun je straks rechtstreeks op de Eurostar naar Londen stappen? Of naar Bordeaux, Berlijn en Kopenhagen? Dan zal de spoorlijn een ander type reiziger trekken dan nu in de intercity naar Den Haag zit. Groningen profiteert dan mee van de slag die Amsterdam wil maken als duurzame internationale treinstad. Slaagt de projectorganisatie erin om de nieuwe spoorlijn én snel te maken én geschikt voor snelle stoptreinen, zoals in Duitsland, dan zal de regio meeprofiteren van nieuwe stations zoals bijvoorbeeld Leek, Drachten, Heerenveen-Joure, Lemmer en Emmeloord.

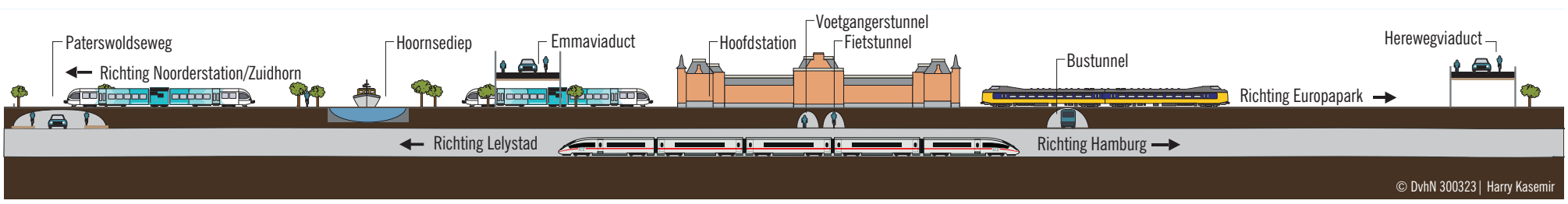
**Wat kost de aanleg van de lijn?**
In elk geval heel wat meer dan de 3 miljard die het Rijk nu beschikbaar heeft gesteld. Een ruime verdubbeling (7 tot 8 miljard) wordt algemeen beschouwd als realistisch, maar het is de vraag of dat lukt. Er gaat ongetwijfeld veel geld zitten in tunnels, zoals die onder het Ketelmeer en andere kwetsbare natuurgebieden. Ook de 'aanlanding' is nog een vraagteken: in Groningen wordt bij de huidige verbouwing van het Hoofdstation nog geen rekening gehouden met de Lelylijn. Een tunnel vanaf P+R Hoogkerk is een optie, ook gezien de andere treinplannen (Wunderline, Nedersaksenlijn, verdubbeling naar Leeuwarden). Het is nog niet bekend of de huidige spoorroute Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad moet worden uitgebreid voor een extra internationale verbinding. Het maakt qua kosten nogal wat uit of er een snelle landelijke trein komt (200 km per uur) of een combinatie van de internationale standaard (320 km per uur) met zelfs vrachtvervoer. Daar zitten allerlei varianten tussen.

*Najaar 2024 moet er een route én een financieringsplan liggen*

*Milieuorganisaties discussiëren over aantasting van de natuur*

## Opties voor route Lelylijn



CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY



# CPK PRESENTS AN INVESTOR VARIANT OF THE NEW KATOWICE-OSTRAVAHSR LINE CONNECTING POLAND WITH CZECH REPUBLIC

23.03.2023

[NEWS]

After collecting 7,000 comments and almost 100 meetings involving residents and local authorities, Centralny Port Komunikacyjny (CPK) selected the investor variant for Katowice-Ostrava section of the high speed railway line. The route indicated by CPK assumes the least environmental impact of all those surveyed. The new railway line also means the end of the exclusion for Jastrzębie-Zdrój.

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY
Republic of Poland
Co-funded by the European Union

Project "Establishment of a new Comprehensive TEN-T Network cross-border line linking Katowice and Ostrava regions (Phase I)" is co-funded by the Connecting Europe Facility of the European Union

Selecting the optimum option for this section was a **design challenge**. The construction of any **High Speed Rail** requires compliance with strictly defined technical parameters (related among other things to track geometry). Meanwhile, there are

numerous areas of **mining damage** and **natural value** in this region of Poland. Planning is also hindered by extensive **urban areas** and the proximity of the **A1 motorway**.

As a recommended variant, the CPK experts indicated the **W72**, which provides for the construction of new railway stations in **Żory Północne and Mszana**, the possibility of creating an intermodal terminal in Wodzisław Śląski, an additional section connecting **Wodzisław Śląski and the centre of Jastrzębie-Zdrój**, and new sections enabling quick connections between **Rybnik and Żory** with **Katowice** and the rest of the country.



*"The CPK project ensures the inclusion of Jastrzębie-Zdrój, a city with a population of 90,000, the largest in Poland without access to the railway network. New railway stations and stops are to be built, such as Jastrzębie-Zdrój Centrum and Zachód. In this way, we can make up for the unfinished investments of the last decades. Thanks to the CPK investments in Śląskie, the railway transport is available to more than 3.5 million inhabitants in the region, including Jastrzębie, Żory, Rybnik and Wodzisław,"*

**SAYS THE DEPUTY MINISTER FOR FUNDS AND REGIONAL POLICY, MARCIN HORAŁA, GOVERNMENT PLENIPOTENTIARY FOR CPK**




The CPK investments in the **Śląskie Voivodship** enable a significant reduction in travel times. Passengers will be able to travel from **Katowice** to **Jastrzębie Zdrój** in 50 minutes by regional train or in 35 minutes by fast train, as there is no such connection today. The train journey to **Katowice** from **Rybnik** will take 25 min (currently more than twice as long), and from **Wodzisław Śląski** approx. 40 min (today more than 1 hour). It should take about 20 minutes to get from **Żory Północne** to **Katowice** by train, and about 15 minutes from **Wodzisław Śląski** to **Jastrzębie Zdrój**, as currently there are no such connections at all.



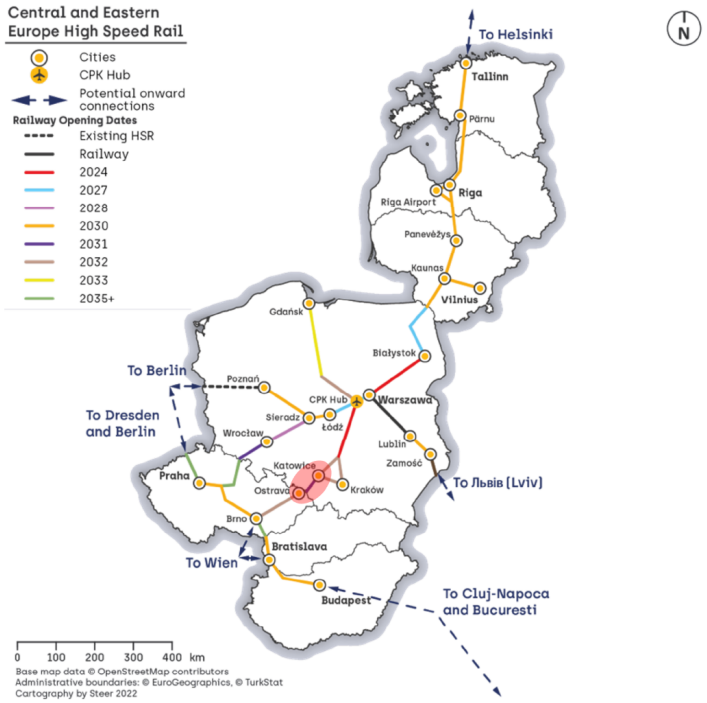

"*The Katowica-Ostrava section is not only an important railway investment in the Śląskie region, but also* ***part of the Trans-European Transport Network (TEN-T), which will ultimately connect Katowice, Krakow and Warsaw with Brno, Prague, Bratislava, Vienna and Budapest***. *Our investment is of a cross-border nature and is closely coordinated with the investment activities of Správa železnic, our Czech partner*,"

**SAYS MIKOŁAJ WILD, CEO OF CPK.**

The Katowice-Ostrava railway line, as part of the **V4**, will contribute to the growing importance of the **Upper Silesian Industrial Region,** making it an important transport

hub in the **Three Seas** region and providing fast connections to most major cities in Central and Southern Europe.




Taking into account the comments of residents was a priority for CPK. Since **February 2020**, within the framework of the Strategic Location Study and the two consultation phases of the Feasibility Study, the CPK representatives have organised **98 meetings** with residents and local authorities.

The purpose of the feasibility study for the Katowice-Ostrava section was to analyse the options taking into account **numerous criteria**, including technical, operational, economic, social, environmental, terrain and land use. The indicated variant, W72, ensures that the CPK design assumptions of a **maximum speed of 250 km/h and reduced travel times** can be maintained, and at the same time it means the **least demolition** of the four routes finally considered and has **the least impact on ecological corridors** and animal migration routes.

The CPK railway programme envisages the construction of **2,000 km in new lines** (10 CPK spokes) and is a response to **more than 30 years** of almost total downtime in this area of Poland. Feasibility studies are either ready or being prepared for **1,500 km** of these lines, and the design phase is already underway for the **Warsaw – Łódź and Łódź – Wrocław** sections.

The new lines are to be used primarily for **long-distance trains**, including **high speed rail** (with a maximum operating speed of **250 km/h** and the possibility of raising it to **350 km/h** in the future), as well as by **regional trains** and, on selected sections, by **freight trains**. The key **Warsaw – CPK – Łódź** section is to be launched simultaneously with the first stage of the **CPK Airport**.

NEWS



# The new Katowice-Ostrava line variant could include freight and an intermodal terminal

Published on 29-03-2023 at 05:00

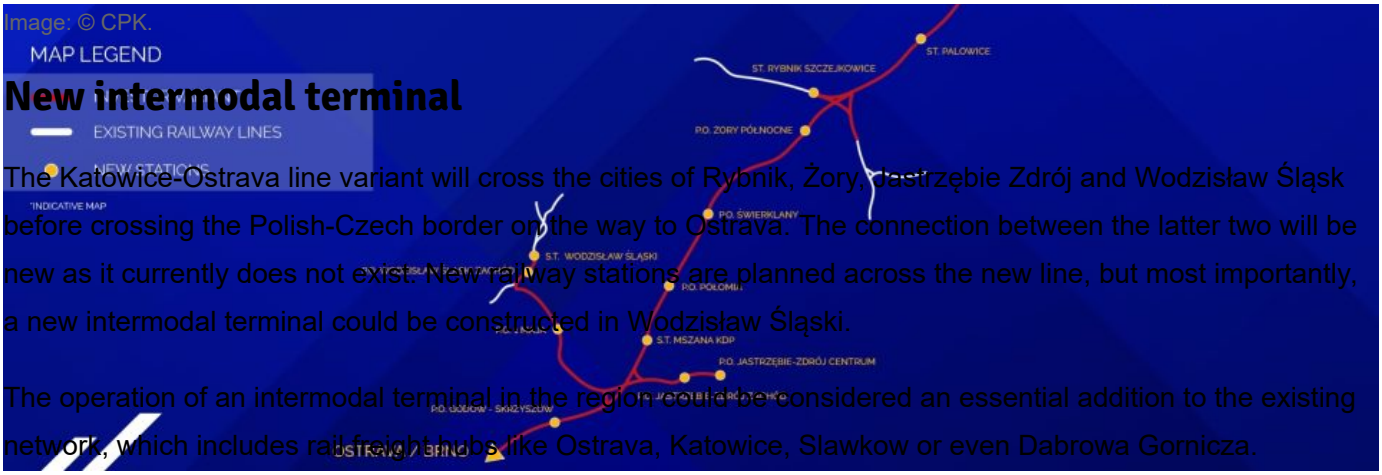
Image: Pixabay. © Andrzej

**Centralny Port Komunikacyjny (CPK) selected an investor's variant to construct the new Katowice-Ostrava line between Poland and Czechia. The high-speed line will mainly accommodate passenger trains transiting at 250km/h. However, sections of it will also be available for rail freight services, while it could also help kick off the construction of an intermodal terminal in Wodzisław Śląski.**

The new Katowice-Ostrava high-speed line is part of a broader investment project by CPK. CPK is a Polish transport hub in the making, integrating air, road and rail infrastructure and services. At the same time, since it will become one of Poland's leading passenger and freight hubs, CPK aims to launch targeted investments around the country to facilitate its connections.

Apart from the Katowice-Ostrava line, CPK will also be part of the new Poland-Ukraine line project linking Warsaw and Kyiv. the line will cross CPK and, according to its CEO Mikołaj Wild, "will be the shortest between Ukraine and the EU".






The Katowice-Ostrava line variant will cross the cities of Rybnik, Żory, Jastrzębie Zdrój and Wodzisław Śląsk before crossing the Polish-Czech border on the way to Ostrava. The connection between the latter two will be new as it currently does not exist. New railway stations are planned across the new line, but most importantly, a new intermodal terminal could be constructed in Wodzisław Śląski.

The operation of an intermodal terminal in the region could be considered an essential addition to the existing network, which includes rail freight hubs like Ostrava, Katowice, Slawkow or even Dabrowa Gornicza.

## Limited space for freight

Freight will not have a leading role in the new Katowice-Ostrava line because high-speed passenger trains will occupy the route. “Sections of it will be available to freight services”, says CPK; however, its most significant contribution is that it will probably alleviate the existing lines from passenger traffic, thus providing more space for rail freight.

In any case, as mentioned before, the region which the new line will cross is a transport and economic hotspot. In this sense, even the slightest contribution can be valuable, either with the possible construction of an additional terminal or by the provision of extra track capacity.

**Also read:**

- New Poland-Ukraine railway connection via emerging hub will be the fastest
- How can a new Polish airport become a rail freight hub?

Tags: CPK, Czechia, Katowice, Ostrava, Poland, Slawkow, Wodzisław Śląski



**Author: Nikos Papatolios**

Nikos Papatolios is editor of RailFreight.com, the online magazine for rail freight professionals.

## Related posts




**METRANS expands terminal network along Hungary-Serbia corridor**

**Scottish conference calls for growth and skills in rail freight**

27. März 2023

# Vereinbarung zum Bahnausbau in der Region „Silva Nortica“

## Besuch des tschechischen Verkehrsministers Martin Kupka in Wien – Franz-Josefs-Bahn wird grenzüberschreitend ausgebaut

Klimaschutzministerin Leonore Gewessler und ihr tschechischer Amtskollege Martin Kupka haben im Rahmen eines Arbeitsbesuchs am Montag ein Abkommen zum Bahnausbau in der Region „Silva Nortica“ unterzeichnet. Das Memorandum of Understanding sieht vor, dass die Franz-Josefs-Bahn von Wien über Gmünd bis Prag und Pilsen grenzüberschreitend ausgebaut wird.

Bereits Ende Dezember 2022 konnte ein erster Meilenstein für diese wichtige regionale Verkehrsachse geschafft werden: Neue Direktverbindungen von Wien Franz-Josefs-Bahnhof über Gmünd nach Prag haben ihren Betrieb aufgenommen. Nun beabsichtigen die beiden Länder, die Anzahl dieser Direktverbindungen künftig weiter zu erhöhen.

> „Die Franz-Josefs-Bahn ist für viele Menschen in der Region ‚Silva Nortica‘ eine wichtige Verbindung, um klimaschonend und komfortabel zu reisen. Umso wichtiger ist der grenzüberschreitende Ausbau von Wien nach Prag, den wir nun gemeinsam mit Tschechien vereinbart haben. Es geht darum, den öffentlichen Verkehr nachhaltig zu stärken und den Menschen eine moderne Infrastruktur und ein attraktives Angebot zu bieten. So gelingt die Klimawende“, sagt Klimaschutzministerin **Leonore Gewessler**.

> „Die Modernisierung dieser Strecke ist auch der Schlüssel für die direkte Anbindung wichtiger regionaler Zentren wie Tulln in Österreich oder die tschechischen Städte Třeboň und Tábor. Fahrgäste aus diesen Städten können sich ab dem kommenden Jahr auf Verbindungen täglich mit zwei Zügen pro Richtung freuen“, meint Verkehrsminister **Martin Kupka**.

Mittelfristig soll die Attraktivität der Züge durch den abgestimmten Ausbau der Bahninfrastruktur in Österreich und Tschechien weiter gesteigert werden. So sind beiderseits der Staatsgrenze unter anderem Anhebungen der Streckengeschwindigkeit, selektiv zweigleisige Ausbauten und die Modernisierung der Sicherungstechnik vorgesehen. In der Tschechischen Republik gibt es aktuell auch einen noch nicht elektrifizierten Abschnitt der Strecke, der ebenfalls elektrifiziert wird.




Ministerin Gewessler und Minister Kupka unterzeichnen Vereinbarung zum Bahnausbau in der Region „Silva Nortica“, Foto: BMK/Cajetan Perwein

Diese Maßnahmen ermöglichen eine Reduktion der Fahrtzeit vom Wiener Franz-Josefs-Bahnhof über das Waldviertel bis Prag von derzeit 5:10 Stunden um zirka 40 Minuten auf in etwa 4:30 Stunden bis voraussichtlich 2029.

In einem weiteren Schritt ist angedacht langfristig auch direkte Züge von Wien nach Pilsen, der viertgrößten Stadt der Tschechischen Republik, zu führen. Voraussetzung dafür ist in Tschechien ein Ausbau der Strecke Budweis – Pilsen und des Knotens Budweis. Diese Ausbauten werden in den nächsten Jahren gestartet und voraussichtlich bis 2032 abgeschlossen. Die Fahrzeit vom Wiener Franz-Josefs-Bahnhof nach Pilsen kann dann um zirka 50 Minuten auf etwa 4:45 Stunden reduziert werden.

Die neue Vereinbarung ist Teil eines Gesamtkonzeptes für den Ausbau der Schiene zwischen Österreich und Tschechien. Die Relation Wien – Brünn – Prag stellt die internationale Hauptachse dar und wird künftig im Zuge der „Via Vindobona“ zur Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut. Die Verbindung über die Franz-Josefs-Bahn erfährt als regionale Achse künftig eine deutliche grenzüberschreitende Stärkung. Die Bestrebungen der beiden Staaten lassen dadurch die Euroregion Silva Nortica noch stärker zusammenwachsen und verbessern die grenzüberschreitende Erreichbarkeit des Waldviertels und Südböhmens auf der Schiene.

Bereits im Jahr 2021 wurde der Ausbau entlang der Hauptachse von Wien über Brünn nach Prag und weiter nach Berlin im Rahmen der sogenannten „Via Vindobona“-Hochgeschwindigkeitsverbindung vereinbart. Dadurch soll die Zielfahrzeit von Wien nach Berlin auf zirka 4 Stunden und von Wien nach Prag auf zirka 2:30 Stunden sinken. In Österreich wird dazu in den nächsten Jahren die Nordbahn auf bis zu 200 km/h ausgebaut.

**Direkt zu**

**Organisation**

**Kontakt**

Impressum und Copyright / Datenschutzinformation / Barrierefreiheitserklärung / Kontakt

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12603 |
| **Extern Zaak ID** | 2018883 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.d |
| **Titel** | Bereikbaarheid: Kustbus 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

De gemeenten Bergen, Castricum, Schagen en Den Helder zullen deze zomer zelf opdracht gaan geven aan touringcarbedrijven om bussen in te zetten, en daardoor de kustgebieden beter bereikbaar te maken. De provincie werkt samen met de gemeenten aan een goede bereikbaarheid van de kust en wil deze trajecten ondersteunen door een tegemoetkoming te doen in de kosten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
Dhr. R. Tromp
BEL/MOB

Telefoonnummer 06 29678420
rick.tromp@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

10 MEI 2023

**Kenmerk**
2018883/2025015

**Uw kenmerk**

**Betreft: Kustbus 2023**

Geachte leden,

De afgelopen jaren hebben er in Noord-Holland Noord meerdere kustbussen gereden. Hiermee werd de bereikbaarheid van de kust in de zomerperiode vergroot via het openbaar vervoer. De bussen rijden van Bergen naar Bergen aan Zee, van Castricum naar Castricum aan Zee en van Den Helder via Callantsoog naar Petten.

De kustbussen zijn daarmee formeel geen onderdeel van de concessie Noord-Holland Noord. De exploitatie van de kustbussen ligt bij Connexxion, de financiering loopt via de gemeenten Bergen, Castricum en Schagen/Den Helder.

**Subsidie**
Connexxion heeft aangegeven voor de zomer van 2023 niet voldoende personeel te hebben om de kustbus te laten rijden. Er is daarom gekozen voor dezelfde oplossing als vorig jaar: de gemeenten huren touringcarbedrijven in om de kustbus te exploiteren. De provincie werkt samen met de gemeenten aan een goede bereikbaarheid van de kust. De provincie wil de gemeenten daarom ondersteunen door een tegemoetkoming te doen in de kosten. De bijdrage van de provincie - in de vorm van een subsidie -bedraagt in 2023 € 86.180. Vorig jaar werd er ongeveer €50.000 bijgedragen.

**Toegankelijk en beschikbaar**
De bijdrage van de provincie is dit jaar hoger dan vorig jaar. Dat komt omdat er dit jaar extra geïnvesteerd wordt in toegankelijkheid van de bussen en omdat de kustbussen op bepaalde trajecten voor een langere periode beschikbaar zijn.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Op de trajecten Petten–Den Helder en Castricum – Castricum aan Zee gaan lagevloer bussen rijden, zodat ook mensen met kinderwagens of een fysieke beperking makkelijker mee kunnen. Connexxion heeft aangeboden de dienstregeling van de kustbussen op te nemen in de reisplanners, om de vindbaarheid voor reizigers te vergroten. Dit vergroot de kwaliteit van de kustbustrajecten ten opzichte van 2022.

In Den Helder rijden de kustbussen een langere periode dan vorig jaar. Dit jaar wordt daar evenement 'Sail' georganiseerd. Hier worden zo'n 350.000 bezoekers verwacht. Met de kustbus wordt het evenement beter bereikbaar. Daarom rijdt de kustbus in Den Helder al vanaf 26 juni.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
I. Zaal

**Van:** [redacted]@heemstede.nl>
**Verzonden:** donderdag 8 juni 2023 14:43
**Aan:** Commissie M&B <mb@noord-holland.nl>
**Onderwerp:** presentatie bereikbaarheid kust radenbijeenkomst 7 juni 2023

Beste collega op de Statengriffie,

In de bijlage de presentatie over het onderzoek bereikbaarheid kust uit de radenbijeenkomst ZKL en IJmond van 7 juni 2023, om te delen met jullie Statenleden.

Vriendelijke groet,

[redacted]
Regisseur Regionale Samenwerking Zuid-Kennemerland
[redacted]|Raadhuisplein 1 | 2101 HA | Heemstede
Postbus 352 | 2100 AJ | Heemstede
[redacted]

# Bereikbaarheid kustgebied Zuid-Kennemerland

Presentatie radenbijeenkomst



Kenmerk: Bereikbaarheid kustgebied Zuid-Kennemerland - Presentatie radenbijeenkomst
Datum: 7 juni 2023

# Agenda

1. Onderzoeksopzet
2. Bronnen en datafusie
3. Bevindingen
4. Analyse/ordeningskader
    1. Typen piekdagen
    2. Knelpunten per dagtype
5. Knelpuntenkaarten
6. Brede mobiliteitsverkenning gebiedszone Zeeweg/Randweg
7. Vervolgstappen

# Onderzoeksopzet

- Het onderzoek richt zich op de multimodale bereikbaarheid van de kust en maakt daarbij onderscheid naar de verschillende type dagen die kenmerkend zijn voor die bereikbaarheid (zoals zonnige stranddagen, dagen met evenementen en ‘reguliere’ werkdagen buiten het strandseizoen).
- Deze fase van het onderzoek (stap 2&3) richt zich op de probleemverkenning. De uitwerking van deze oplossingsrichtingen tot concrete maatregelen wordt in stap 4 opgepakt en is geen onderdeel van dit onderzoek.
- De brede mobiliteitsverkenning gebiedszone Zeeweg – Randweg is onderdeel van dit project.



# Bronnen & datafusie

- Er is niet 1 bron die alles vertelt. Door meerdere bronnen slim te combineren, incl. expert judgement en ervaringen vanuit de regio, zijn uitspraken over bereikbaarheid en knelpunten te maken.
- Gebruikte bronnen:

| Bron | Data |
|---|---|
| Mezuro data | Bezoekersaantallen per dag, herkomst en bezoekfrequentie, overnachtingen binnenlands bezoek, trein-aandeel op basis van mobiele telefoondata *(geanalyseerd jaar 2016, gebruikt voor dagtypologieën; in 2019 is deze bron gestopt, maar onderstaande bronnen bevestigen het beeld dat in 2016 is opgehaald)* |
| Verkeersmodel Noord-Holland Zuid 3.2 | Verkeersintensiteit (gemiddelden), Intensiteit/capaciteit verhoudingen |
| TomTomdata | Herkomsten autoverkeer, verdeling autoverkeer over de dag |
| NDW data | Verkeersintensiteiten (specifieke dagen) |
| NDOV data | Doorstroming/betrouwbaarheid bus |

# Bevindingen

- Er is niet één type piekdag; verschil in hinder/verplaatsingsgedrag per type dag, onderscheid in 3 categorieën o.b.v. bezoekersaantallen Zandvoort (Bloemendaal ongeveer 1/3 van de bezoekersaantallen van Zandvoort)

- Invloedgebied kuststrook Zuid-Kennemerland en verplaatsingsgedrag verandert per dagtype: In de winter komen mensen van dichterbij en voornamelijk met de auto. In de zomer ook van verder weg en komen de lokale bezoekers meer met de fiets.

- Effect gemotoriseerd verkeer naar het strand met name tussen de spitsen (van 10:00-16:00 uur)

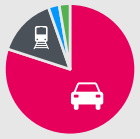
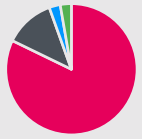
- De trein wordt gebruikt door Haarlem/Amsterdam en achterland, busgebruik naar Kuststrook zeer beperkt (<1.000 bezoekers). Openbaar vervoer geen alternatief voor gemotoriseerd verkeer in invloedgebied zuidflank Zuid-Kennemerland (A'dam Zuid, Amstelveen, Haarlemmermeer)

- Fietsnetwerk heeft plussen en minnen

# ANALYSE/ORDENINGSKADER Verschillende typen piekdagen 2020 - 2022

*in Zandvoort
→ Bezoekers Bloemendaal: 1/3 van bezoekersaantallen in Zandvoort. Gedetailleerde informatie is voor Bloemendaal niet beschikbaar.

**ca. 40.000 bezoekers*** | **ca. 60.000 bezoekers*** | **ca. 80.000 bezoekers***

| | Topdrukte winter | Zonnig voor- en najaarsweekend | Gemiddelde zomerdag | Piekdag (voor/najaar) | Mooie zomerse dag | Topdrukte voorjaar | Tropische zomerdagen | Niet toeristische dag | Evenementen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Dagrecreanten** | 28000 | 25000 | 25000 | 44000 | 44000 | 64000 | >64000 | <5.000 | Extra bovenop dagtype |
| **Verblijfsrecreanten** | 2000 | 5000 | 5000 | 6000 | 6000 | 6000 | 6000 | <3.000 | Extra bovenop dagtype |
| **Kenmerken dag** | | | | | | | | | |
| **Seizoen (maand)** | nov t/m mrt | apr t/m jun of sep t/m okt | jul t/m aug | apr t/m jun of sep t/m okt | jul t/m aug | mei, jun, sep | jul, aug | alle maanden | X |
| **Dag** | weekend | weekend of vakantiedag | Weekend / doorweeks in vakantie | weekend of vakantiedag | weekend | weekend of vakantiedag | Weekend/vakantiedag | werkdagen | X |
| **Weer** | Stralend zonnig, niet warm | Zonnig, 15 - 20° | Bewolkt weekend, zonnig week, >20° | Zonnig, 20-25° | Zonnig, 23-28° | Zonnig >25° | Zonnig >28° | - | X |
| **Frequentie (/jaar)** | 6 | 14 | 11 | 5 | 1 | 2 | 6 | 320 | X |
| **Kenmerken bezoek** | | | | | | | | | |
| **Bezoekduur** | 2 uur | 3 uur | 4 uur | 6 uur | 6 uur | 6 uur | 6 uur | 1 uur | X uur,evenement-afhankeijk |
| **Herkomst** | Grotendeels nabij | 50/50 nabij + verder weg | Verder weg + verblijfstoerisme | 50/50 nabij + verder weg | 50/50 nabij + verder weg | Veel dagtoerisme van verder weg | Veel dagtoerisme van verder weg | Dag- en verblijfstoerisme | Evenement-afhankelijk |
| **Voornaamste modaliteit** | (overall) (nabij) | (overall) (nabij) | | (ver weg) (nabij) | (ver weg) (nabij) | (ver weg) (nabij) | (ver weg) (nabij) | | |
| **Vervoerwijze bezoekers** |  **Auto** 30.000<br>**Trein** 5.000-6.000<br>**Bus** <1.000<br>**Fiets** <1.000 |  **Auto** <30.000<br>**Trein** 4.000-5.000<br>**Bus** <1.000<br>**Fiets** >1.000 |  **Auto** <20.000<br>**Trein** 4.000<br>**Bus** <1.000<br>**Fiets** 4.000 |  **Auto** 30.000<br>**Trein** 8.000-10.000<br>**Bus** <1.000<br>**Fiets** 15.000 |  **Auto** 30.000<br>**Trein** 5.000<br>**Bus** <1.000<br>**Fiets** 20.000 |  **Auto** 40.000<br>**Trein** 12.000-15.000<br>**Bus** <1.000<br>**Fiets** 30.000 |  **Auto** 30.000-40.000<br>**Trein** 10.000-15.000<br>**Bus** <1.000<br>**Fiets** 30.000 | | Lokale evenementen in dorp voornamelijk fietsafstand. Evenementen op circuit hebben landelijk (tot internationaal) bereik. |

# ANALYSE/ORDENINGSKADER Knelpunten per dagtype

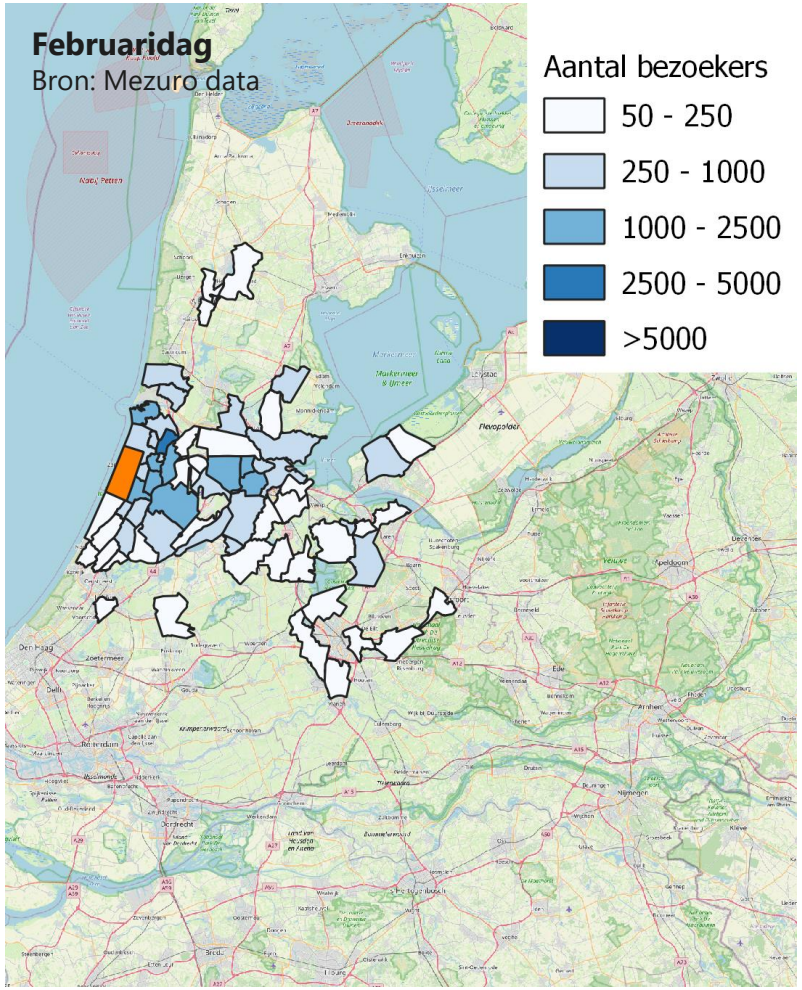
*in Zandvoort
→ Bezoekers Bloemendaal: 1/3 van bezoekersaantallen in Zandvoort

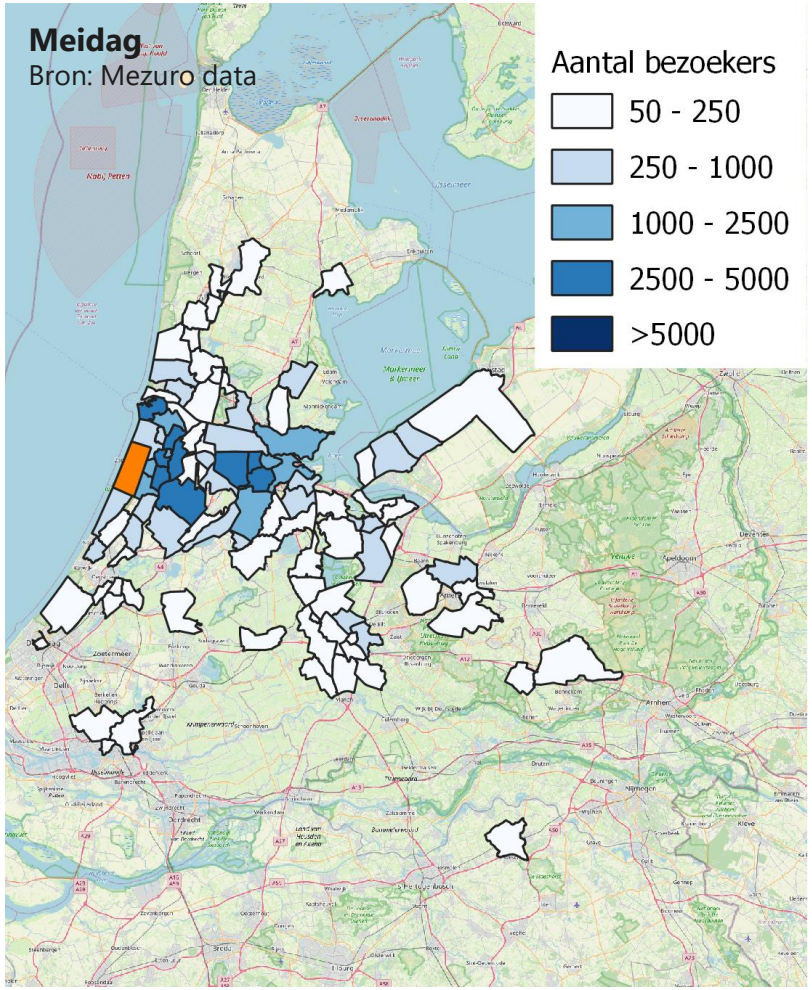
| | ca. 40.000 bezoekers* | | | ca. 60.000 bezoekers* | | ca. 80.000 bezoekers* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Topdrukte winter** | **Zonnig voor- en najaarsweekend** | **Gemiddelde zomerdag** | **Piekdag (voor/najaar)** | **Mooie zomerse dag** | **Topdrukte voorjaar** | **Tropische zomerdagen** | **Evenementen** |
| **Frequentie** | 6 | 14 | 11 | 5 | 1 | 2 | 6 | X |
| | **Verkeer** | | | | | | | |
| **Congestie N200** | | | | | | | | |
| **Congestie N201** | | | | | | | | |
| **Congestie N205** | | | | | | | | |
| **Parkeerdruk auto** | Laag | Laag | Laag | Gemiddeld | Gemiddeld | Hoog | Hoog | |
| **Druk op fietspaden/ verkeersveiligheid fietser** | Laag | Laag | Gemiddeld | Gemiddeld | Hoog | Hoog | Hoog | |
| **Parkeerdruk fiets** | Laag | Laag | Laag | Gemiddeld | Hoog | Hoog | Hoog | |
| **Zitplaatskans trein** | Hoog | Hoog | Hoog | Gemiddeld | Hoog | Laag | Laag | |
| **Zitplaatskans bus** | Hoog | Hoog | Hoog | Gemiddeld | Hoog | Laag | Laag | |
| **Congestie** | Laag | Laag | Laag | Gemiddeld | Gemiddeld | Hoog | Hoog | |
| | **Leefomgeving** | | | | | | | |
| **Luchtkwaliteit langs toegangswegen** | Gemiddeld | Gemiddeld | Goed | Gemiddeld | Gemiddeld | Laag | Laag | |
| **Geluidskwaliteit langs toegangswegen** | Gemiddeld | Gemiddeld | Goed | Gemiddeld | Gemiddeld | Laag | Laag | |
| **Spreiding drukte op het strand** | Goed | Goed | Goed | Gemiddeld | Gemiddeld | Slecht | Slecht | |
| | **Economie** | | | | | | | |
| **Omvang bestedingen** | € 4.180.000 | € 16.275.000 | € 18.975.000 | € 10.200.000 | € 2.700.000 | € 7.200.000 | € 24.510.000 | |

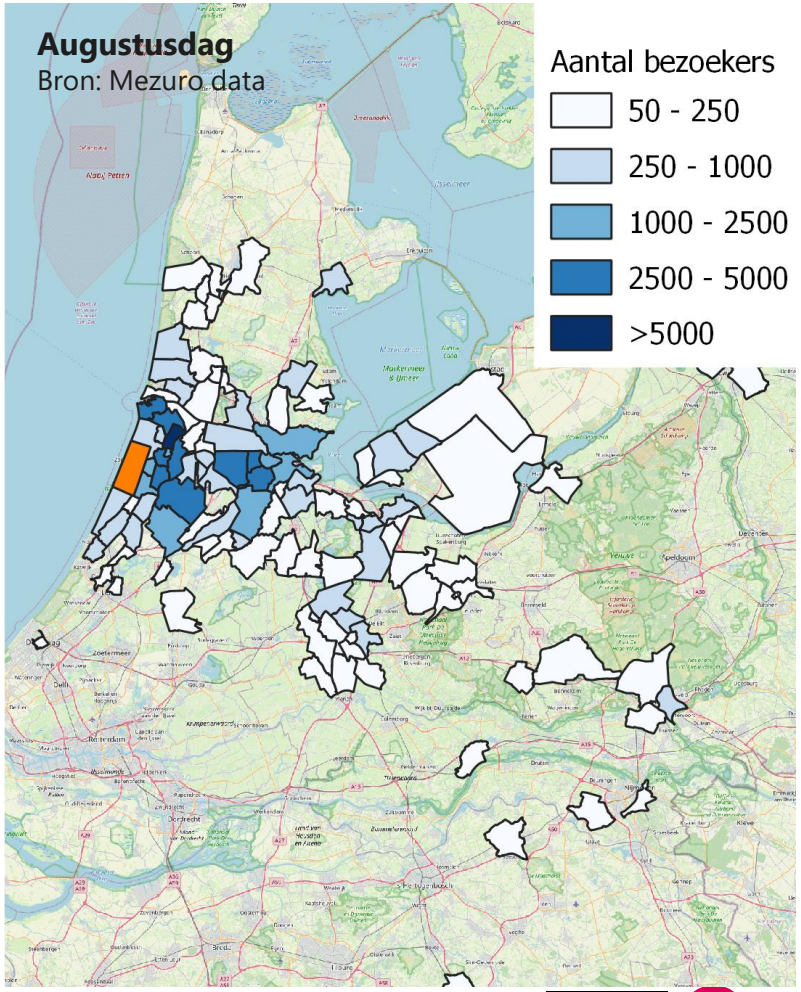
# Evenementen kuststrook

- Evenementen komen bovenop de verwachte bezoekersaantallen zonder evenement.
- Kleine evenementen (braderie, muziekfeest dorp, feest strandtent, etc.): hebben geen significant effect op de bereikbaarheid
  - Vooral lokaal bezoek en verblijfstoerisme (dus veel op de fiets/lopend op drukke zomerdagen).
- Grote evenementen >10.000 bezoekers: betreft vooral evenementen op het circuit zoals de circuitrun, historische Grand Prix, DTM. Dit zijn er enkelen per jaar.
  - Parkeren gebeurt dan op de parkeerterreinen van het circuit (vol=vol).
  - Dutch Grand Prix is een geval apart
- Grote evenementen kunnen een bereikbaarheidsprobleem verergeren, maar hoeft niet.
  - Zelfs op relatief drukke dagen. Ieder evenement heeft eigen karakteristieken (moment van aankomst, vertrek, modaliteit, omvang en herkomst bezoek). Er zijn geen vuistregels voor de mate waarin een evenement de bereikbaarheidsproblematiek vergroot.

# Waar komen bezoekers vandaan

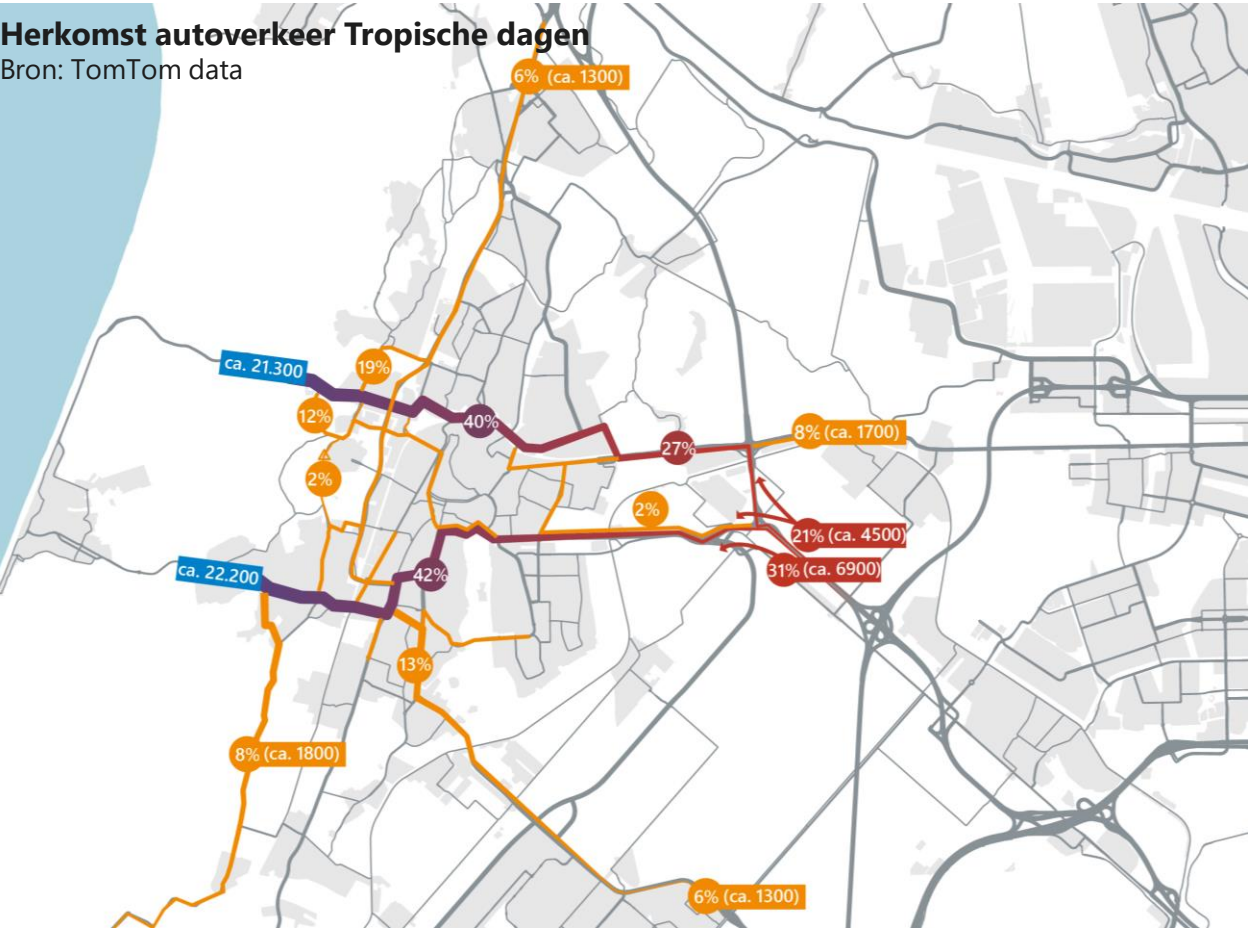


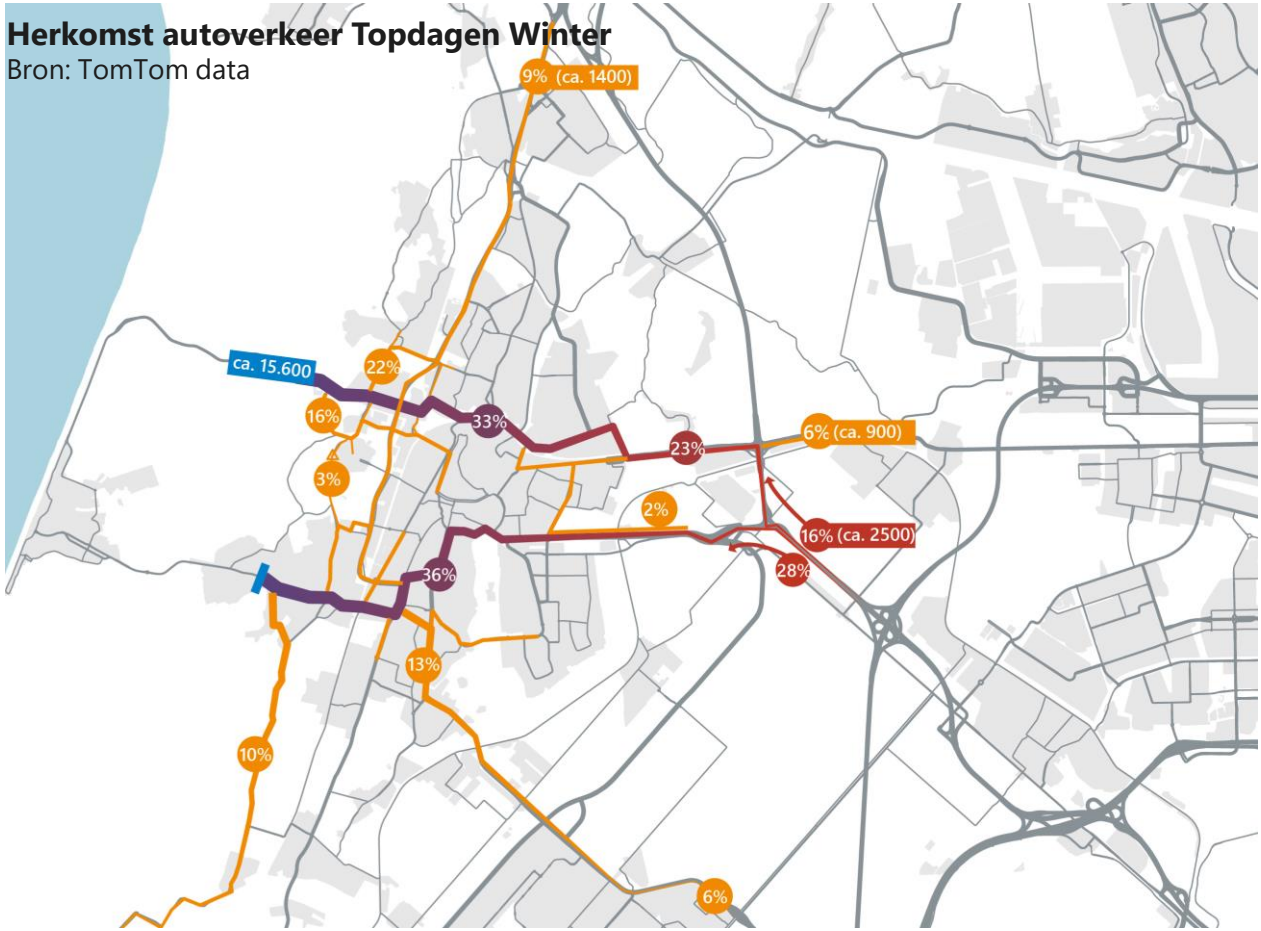



# Waar komt autoverkeer vandaan

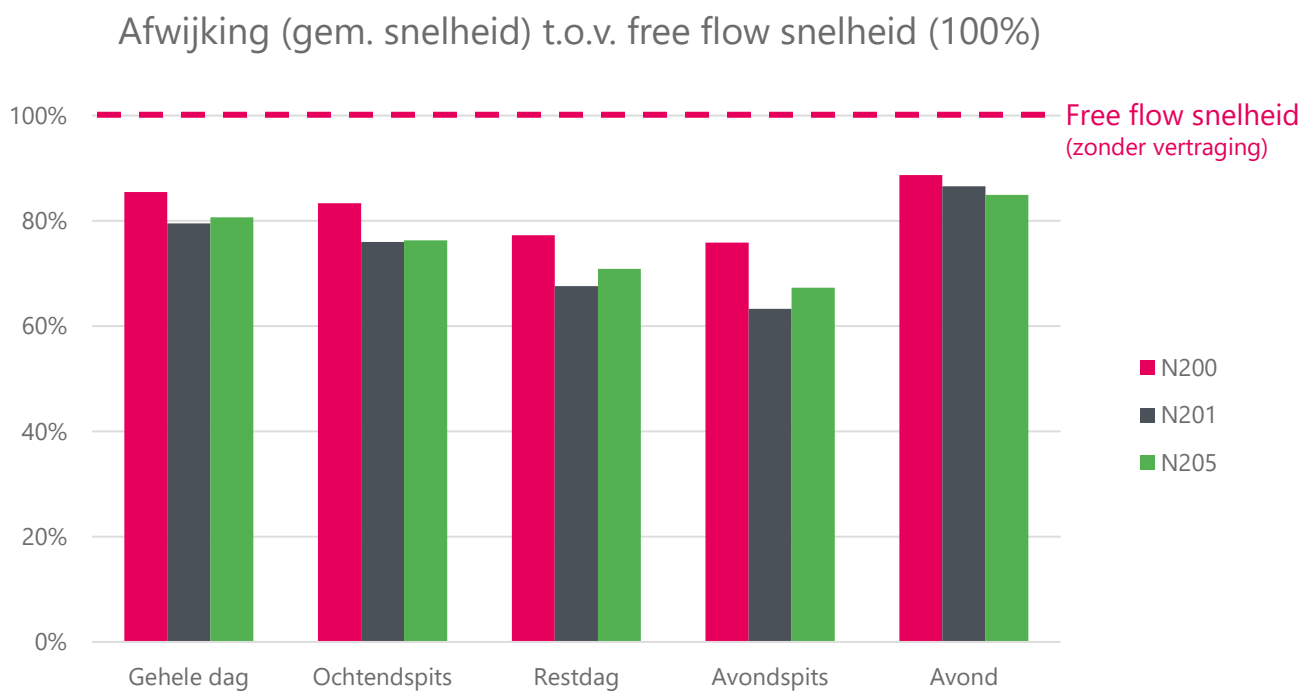
**Herkomst autoverkeer Tropische dagen**
Bron: TomTom data

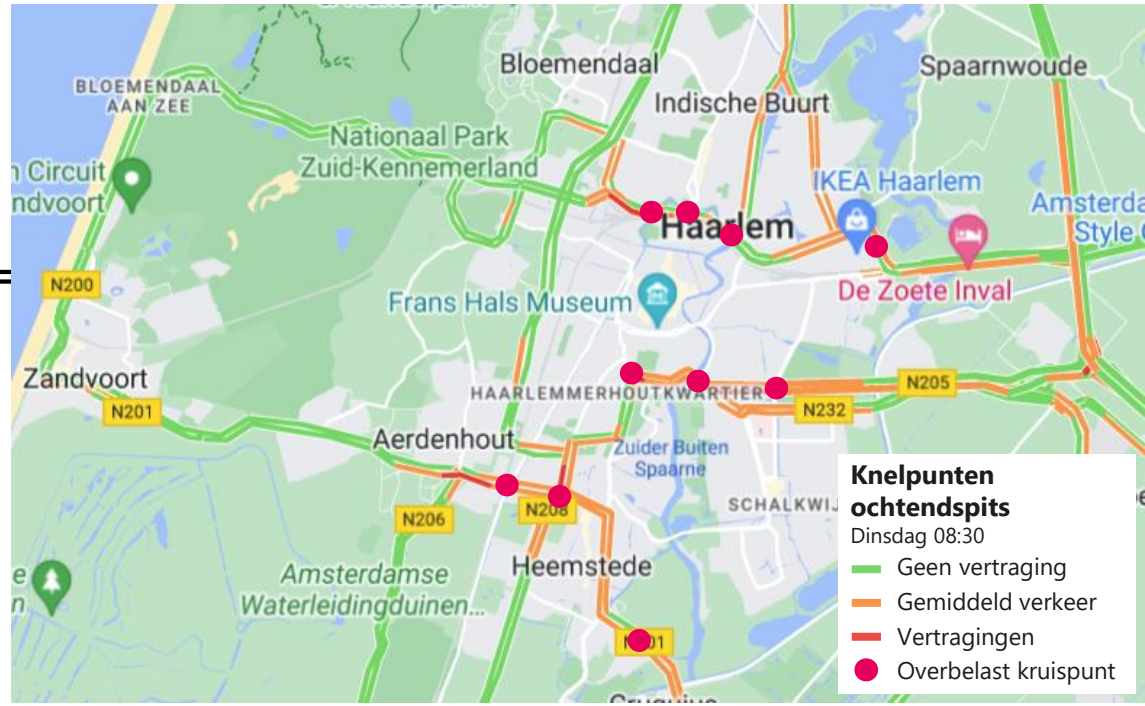



**Herkomst autoverkeer Topdagen Winter**
Bron: TomTom data



# Bestaande verkeerssituatie (rijsnelheden)





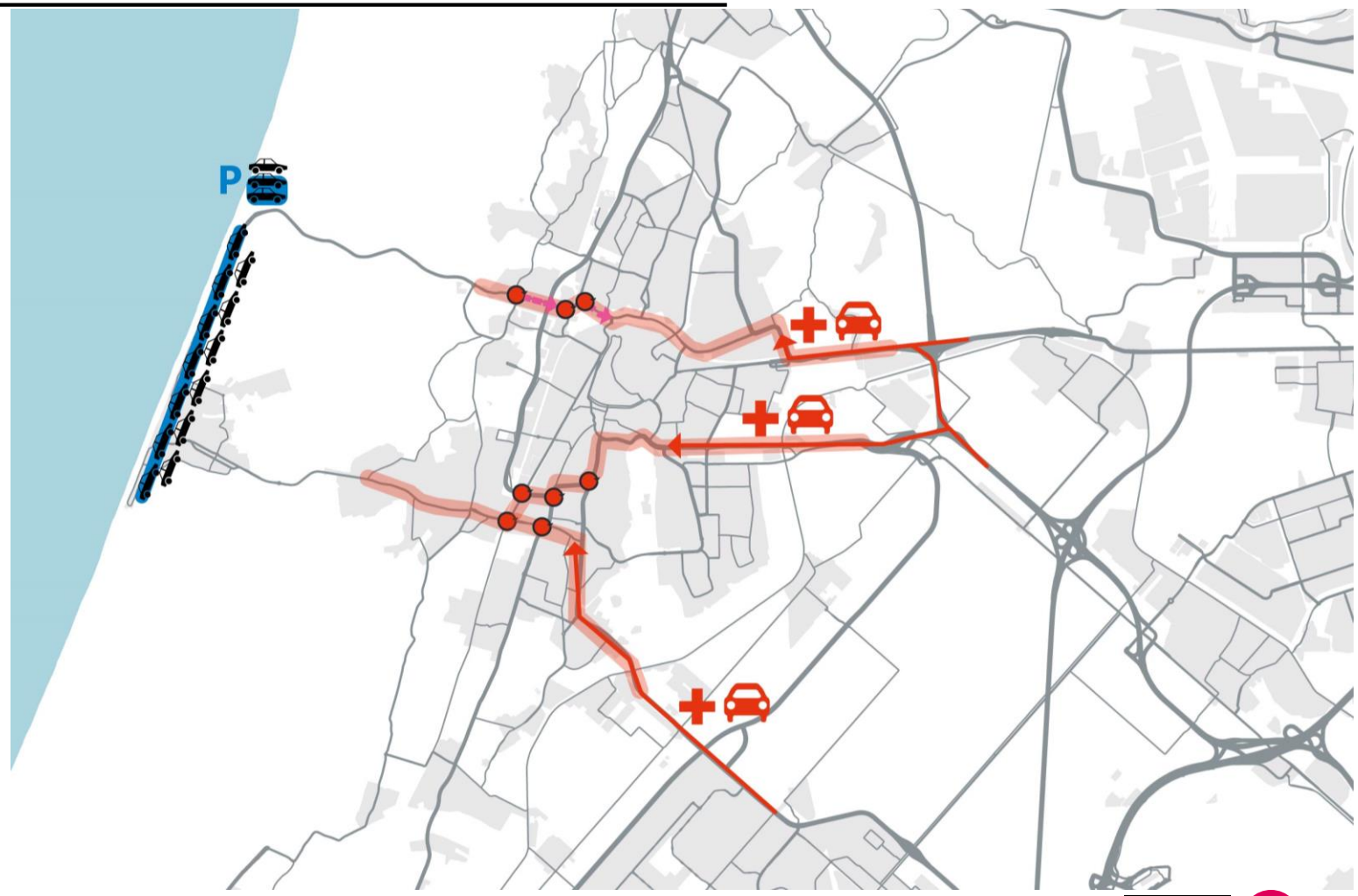


Bereikbaarheid kustgebied

# Knelpuntenkaarten gemotoriseerd verkeer

**Gemotoriseerd verkeer**

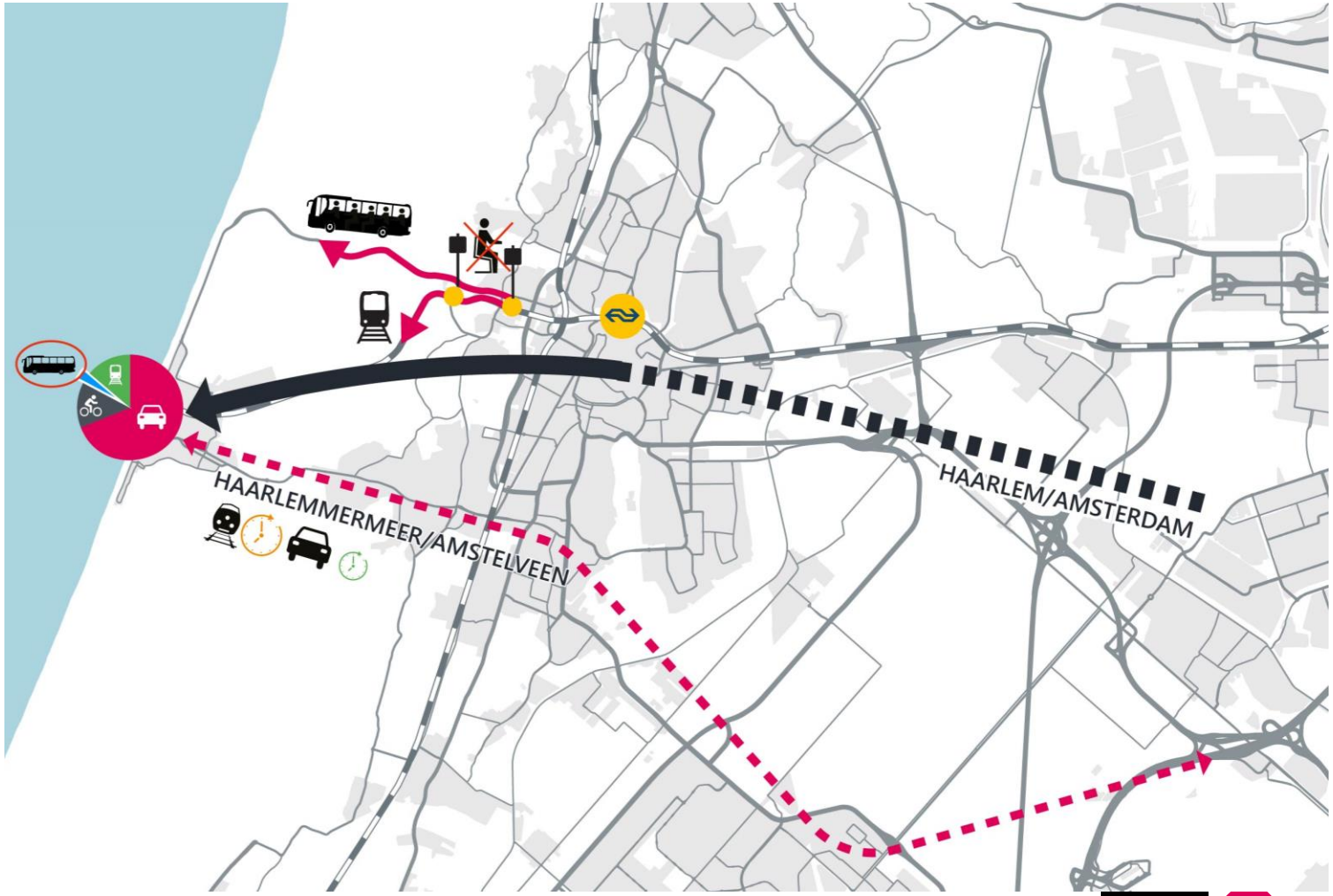
- Doorstroming Heemstede en Haarlem, combinatie met overig verkeer
- Verkeersdruk N200/N201/N205
- Verkeersafwikkeling rotondes Zeeweg en kruispunten richting Zandvoortselaan
- Parkeercapaciteit aan de kust



# Knelpuntenkaarten openbaar vervoer

**Openbaar vervoer**

- Met name gebruikt vanuit Haarlem en Amsterdam.
- Tijdens piekdagen zitplekkans vanaf kleinere stations beperkt
- Aandeel busgebruik is beperkt.
- Bezoekers vanuit de Haarlemmermeer, Amstelveen en Amsterdam Zuid hebben geen goed openbaar vervoer alternatief.



# Knelpuntenkaarten (fiets)

**Fiets/langzaam verkeer**

- Kwaliteit/fietsbeleving bepaalt route – Beperkte verbinding Haarlemmermeer <-> Zandvoort
- Tijdens piekdagen grote verkeersstromen op fietspaden richting de kust.
- Snelheidsverschillen door E-bike en scooter (verkeersveiligheid)
- Geen bewaakte fietsenstallingen bij het strand ter voorkoming van diefstal
- Eventueel in juni uitbreiden analyse met fietsmonitor gegevens

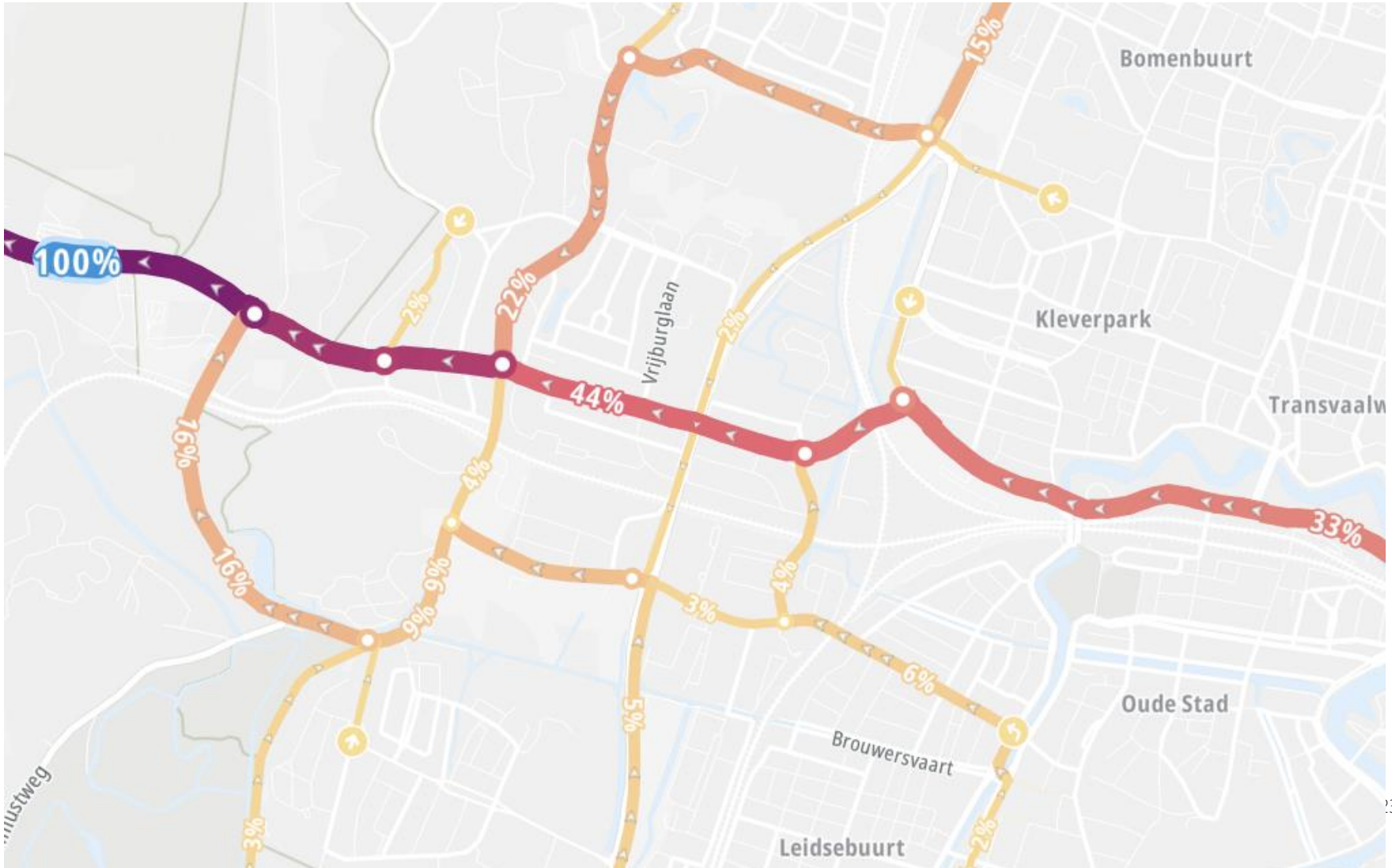


# Brede mobiliteitsverkenning gebiedszone Zeeweg/Randweg

- Zeeweg (westkant randweg) normaal geen drukteprobleem, alleen op zomerse piekdagen congestie mogelijk
- Oostkant Randweg, is het al in reguliere spitsen druk → piekdagen veroorzaken extra drukte en congestie
- Verkeer kan naar meerdere kruispunten terugslaan
- Barrièrewerking Randweg beperkt voor fietsers gezien de gehele route
- Sluiting spoorovergang leidt tot wachtrijen voor winkelkern Overveen
- **Toekomst bestendige oplossing voor de gebiedszone beoordelen in het bredere plaatje van de kuststrook**



# Brede mobiliteitsverkenning gebiedszone Zeeweg/Randweg

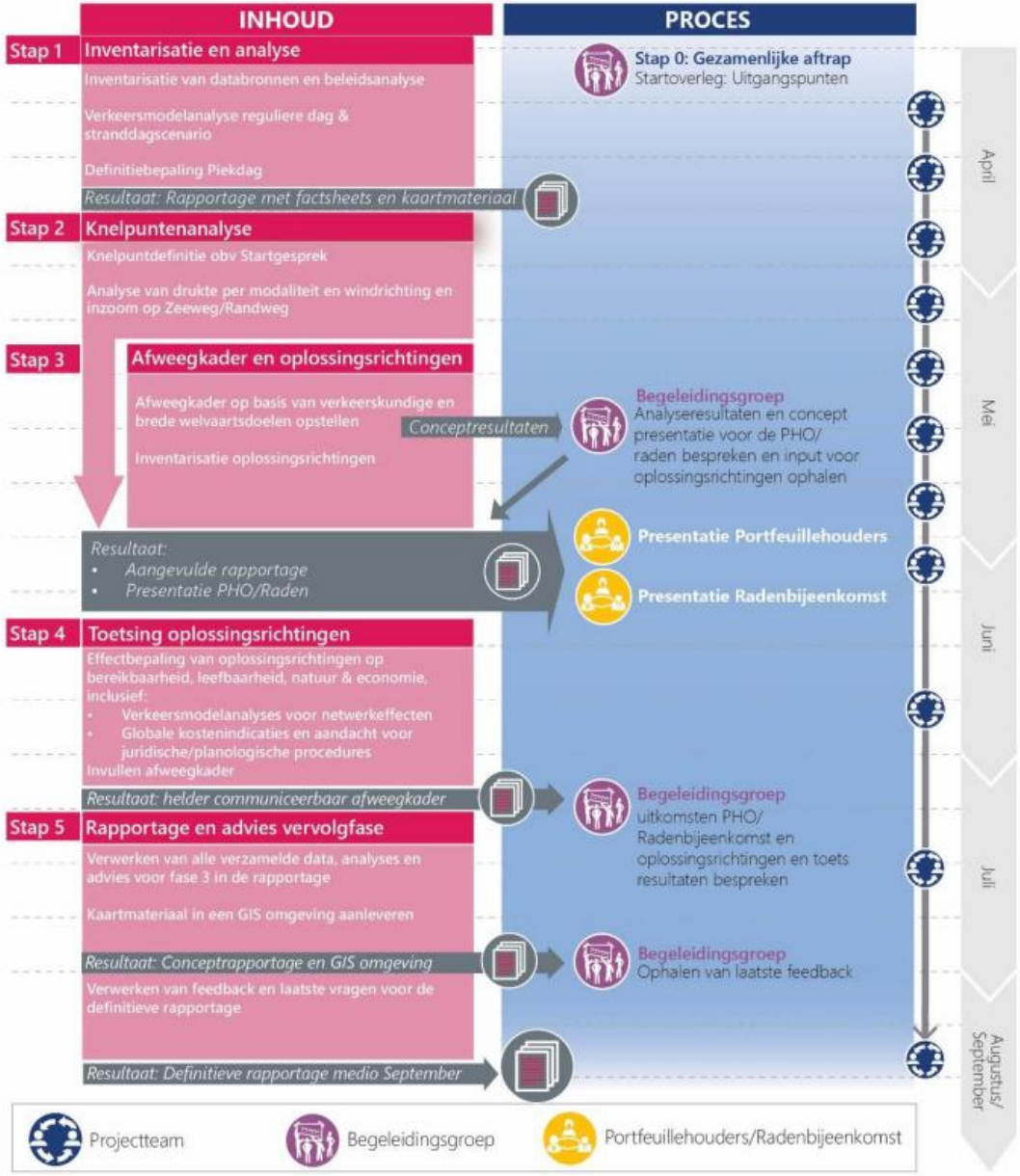


# Vervolgstappen

- Herkent u zich in deze bevindingen?

Vervolgstappen in de zomer

- Afronding knelpunt analyses
- Verkenning oplossingsrichtingen



# Goudappel

**MOBILITEIT BEWEEGT ONS**

**Van:** Griffie Centrale Postbus <GriffieCentralePostbus@haarlemmermeer.nl>
**Verzonden:** woensdag 14 juni 2023 10:14
**Aan:** statengriffie@pzh.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>; Griffie-Lisse@HLTsamen.nl; Griffie-Hillegom@HLTsamen.nl; griffie@noordwijk.nl; Griffie Centrale Postbus <GriffieCentralePostbus@haarlemmermeer.nl>; griffie@raadteylingen.nl
**Onderwerp:** Uitkomsten Regionale bijeenkomst Bewegen tussen duin, bollen en polder van 2 juni 2023

*Dit bericht wordt verstuurd aan de Statenleden van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en de gemeenteraden Noordwijk, Hillegom, Lisse, Teylingen en Haarlemmermeer*

Beste Statengriffies en griffies uit de Bollenstreek en Haarlemmermeer,

In vervolg op de inspirerende Regionale bijeenkomst 'Bewegen tussen duin, bollen en polder' van 2 juni 2023, doen wij jullie hierbij de eerder gezonden uitnodiging en een samenvatting van de uitkomsten van deze bijeenkomst toekomen. Er is ook een persbericht voorbereid, die deze week aan de pers verstuurd zal worden. Ook dit persbericht is in de bijlage opgenomen.

De organiserende raadsleden van Haarlemmermeer en Teylingen kijken terug op een geslaagde bijeenkomst in een goede en open sfeer. Bij de afsluiting is een oproep gedaan aan raadsleden om zich aan te melden voor het organiseren van een vervolg voor het eind van het jaar.

Voor meer informatie en achterliggende stukken, zie onze website.

Mochten er nog vragen zijn, dan horen wij het graag.

**Zouden jullie dit bericht en de bijlagen willen delen met de Statenleden, raadsleden en portefeuillehouders, als jullie dit nog niet gedaan hebben aan de hand van ons bericht van gisteren? Alvast bedankt.**

Met vriendelijke groeten,

Lizette Ouwehand
Ass. griffier
Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp
Mobiel: 06-48364683
E: lizette.ouwehand@haarlemmermeer.nl

*Werkdagen: ma, di, wo, do*

gemeente
Haarlemmermeer

Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen!

**********
**********
**********

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Haarlemmermeer sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht en de bijlage(n).

De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).

Ontvangt u dit bericht ten onrechte? Dan verzoeken wij u de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen.

Gemeente Haarlemmermeer staat er niet voor in dat de integriteit van dit bericht behouden is gebleven. Ook garanderen wij niet dat dit bericht en de bijlage(n) vrij is van virussen, niet is onderschept of vatbaar is geweest voor tussenkomst (door derden).

**********
**********

# Persbericht ‘Bewegen tussen Duin, bollen en polder’

## Regionale bijeenkomst over bereikbaarheid voor raadsleden

Raadsleden van de gemeente Teylingen en Haarlemmermeer hebben begin dit jaar de handen ineengeslagen om vervolg te geven aan de eerste regionale bijeenkomst over bereikbaarheid tussen de Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer. In 2021 zijn door lokale politici de eerste stappen gezet om gezamenlijk te werken aan een betere ontsluiting van het gebied voor fiets, OV en auto. Door bestaande fietspaden en wegen in de bebouwde kom te ontlasten kan de doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid worden verbeterd. Op vrijdag 2 juni 2023 was het zover, in de gerenoveerde Watertoren in Hillegom kwamen raadsleden, statenleden en bestuurders uit de regio bij elkaar om samen een volgende stap te zetten in de richting van concrete oplossingen.

**Naar concrete maatregelen**

“Een uniek overleg op een unieke locatie, de Watertoren heeft de ontwikkeling van karrenspoor met Blauwe tram tot regionale verkeersader immers van dichtbij meegemaakt” zegt dagvoorzitter Erik van der Peet (raadslid Haarlemmermeer). “Toen raadsleden uit Teylingen het initiatief namen voor een vervolg op de bijeenkomst in 2021 waren we direct enthousiast. Het toont de bereidheid om samen te werken, dé manier om de komende jaren meters te maken”. In deelsessies gingen de deelnemers op een interactieve manier in gesprek over een concrete maatregel voor het OV/fiets en de auto. Er zijn kansen en aandachtspunten besproken, vervolgstappen benoemd en ook is aan bod gekomen wat de bestuurders vooral niet moeten doen. “We moeten voorkomen dat we alles opnieuw gaan doen. Maak gebruik van alle uitgevoerde onderzoeken om vaart te maken” zegt een van de deelnemers hierover.

**Een resultaat voor de hele regio**

De maatregelen die in de bijeenkomst werden besproken zijn onderdeel van de plannen voor de regio, die worden uitgewerkt door de in februari 2023 opgerichte stuurgroep ‘Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek & Haarlemmermeer’. Dit is een samenwerking tussen de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Hillegom, Lisse, Noordwijk, Teylingen, Haarlemmermeer en het gemeentelijke samenwerkingsverband Holland Rijnland en de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Wethouder Marja Ruigrok van Haarlemmermeer en lid van het dagelijks van de VRA, sprak de aanwezigen voor de start van de deelsessies vol enthousiasme toe.

“Raadsleden en statenleden hebben op het juiste moment hun ideeën meegeven. Het is belangrijk dat er niet alleen aandacht is voor alle ‘losse puzzelstukjes’ maar ook voor het overkoepelende resultaat voor de regio” geeft Ruben Kroezen (raadslid Teylingen), een van de gespreksleiders van de deelsessies aan. Hij voegt hier aan toe dat transparantie over de besluitvorming essentieel is voor het draagvlak.

Wethouder Roberto ter Hark van Noordwijk en lid van de stuurgroep blikt met een goed gevoel terug op de bijeenkomst. Hij benadrukt het belang van samenwerken. “Wij zijn blij met het initiatief dat de raadsleden hebben genomen en onderschrijven volledig dat we alleen door intensief samenwerken kunnen komen tot resultaten. Tijdens de deelsessies is waardevolle input gegeven voor een plan dat we voor de zomer willen afronden”. In dit plan wordt de basis gelegd voor de uitwerking van de maatregelen.

**Vervolg**

De organiserende raadsleden kijken terug op een geslaagde bijeenkomst in een goede en open sfeer. Alles werd op ludieke wijze samengevat door een ipad-tekenaar. Bij de afsluiting deed Erik van der Peet de oproep aan de raadsleden om zich aan te melden voor het organiseren van een vervolg voor het eind van het jaar. “Hierdoor houden we de positieve dynamiek vast en kunnen we als lokale en regionale politiek onze stem op tijd laten horen”.

Namens de voorbereidingsgroep:

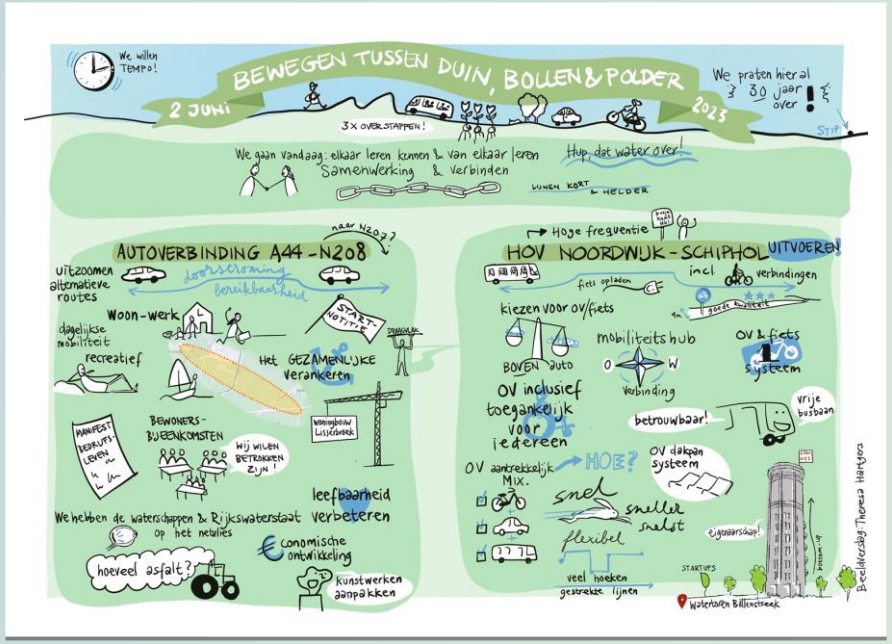
Erik van der Peet, Jennifer Hup, Marlene Hogervorst (Haarlemmermeer)

Frank Beijk, Ruben Kroeze, Sybrinne de Vries-van den Beukel (Teylingen)

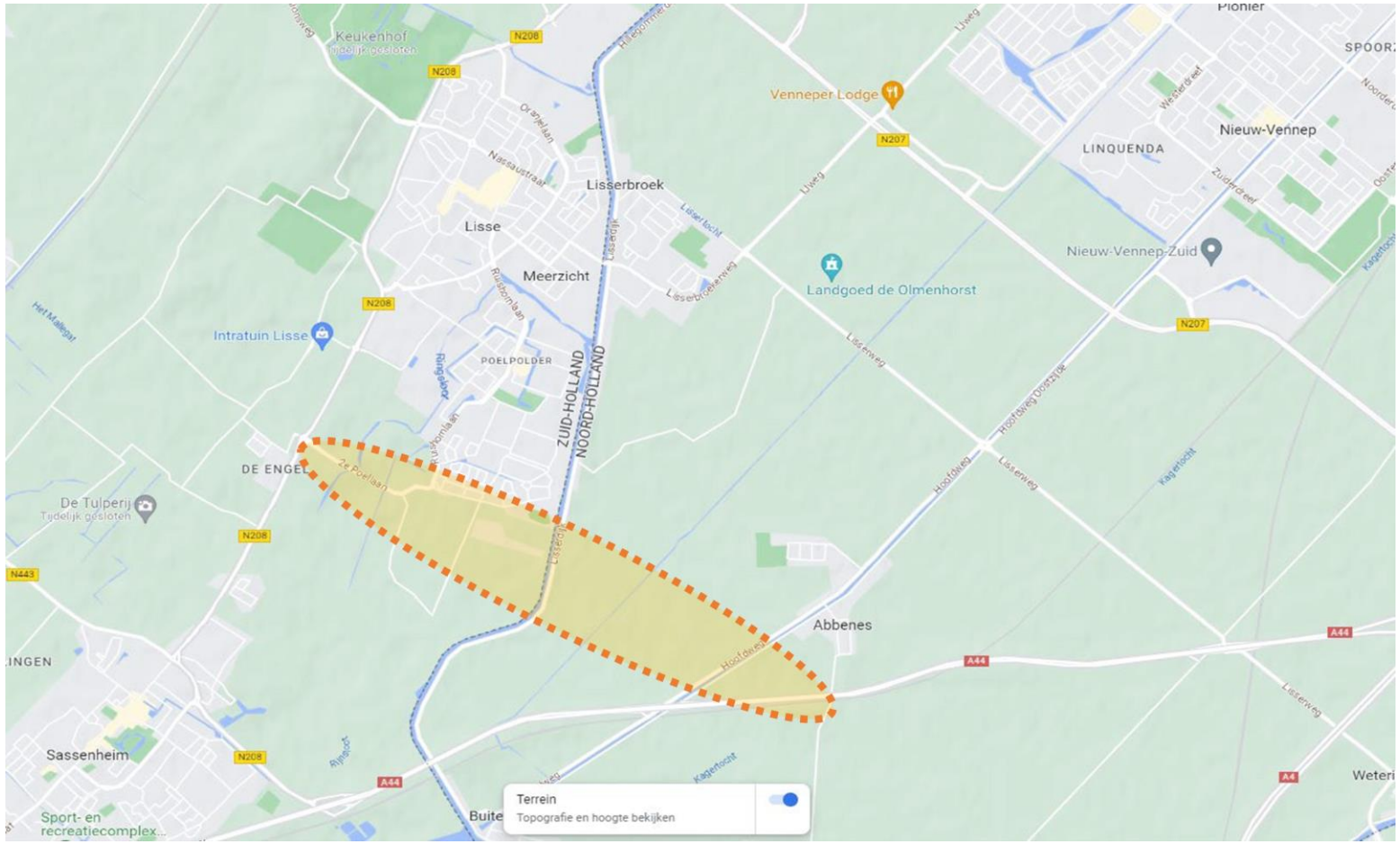
Voor vragen kan contact worden opgenomen met Erik van der Peet, erikvanderpeet-cda@ziggo.nl, 06 27061284

# Uitkomst regionale bijeenkomst “BEWEGEN TUSSEN DUIN, BOLEN EN POLDER”

## 2 juni 2023

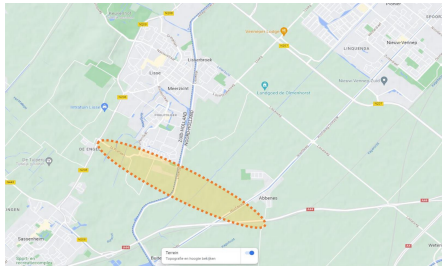


# Uitkomst deelsessie Autoverbinding A44 – N208



# Noem de grootste kans bij deze maatregel voor uw gemeente/provincie?



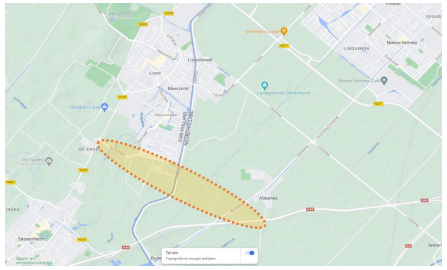
# Noem het grootste aandachtspunt bij deze maatregel voor uw gemeente/provincie?






# Wat zou met deze uitkomsten de eerstvolgende stap zijn?

alternatieve tracés
zien in groter plan
verbinding concreet maken
zoekgebied definitief
verkeersmetingen **startnotitie** commitment beide staten
integrale startnota
aan betrokkenen
aansluiting a4 -44 onderz
overeenstemming zoeken
2 of 3 keuzes voorleggen
verkeersstromen in kaart



# Uitkomst deelsessie HOV-fiets Noordwijk - Schiphol

## Openbaar vervoer en fiets als één systeem

- Fiets first en last mile
- Drager voor gebiedsontwikkeling (TOD)



# Noem de grootste kans bij deze maatregel voor uw gemeente/provincie?




**Openbaar vervoer en fiets als één systeem**



# Noem het grootste aandachtspunt bij deze maatregel voor uw gemeente/provincie?




**Openbaar vervoer en fiets als één systeem**



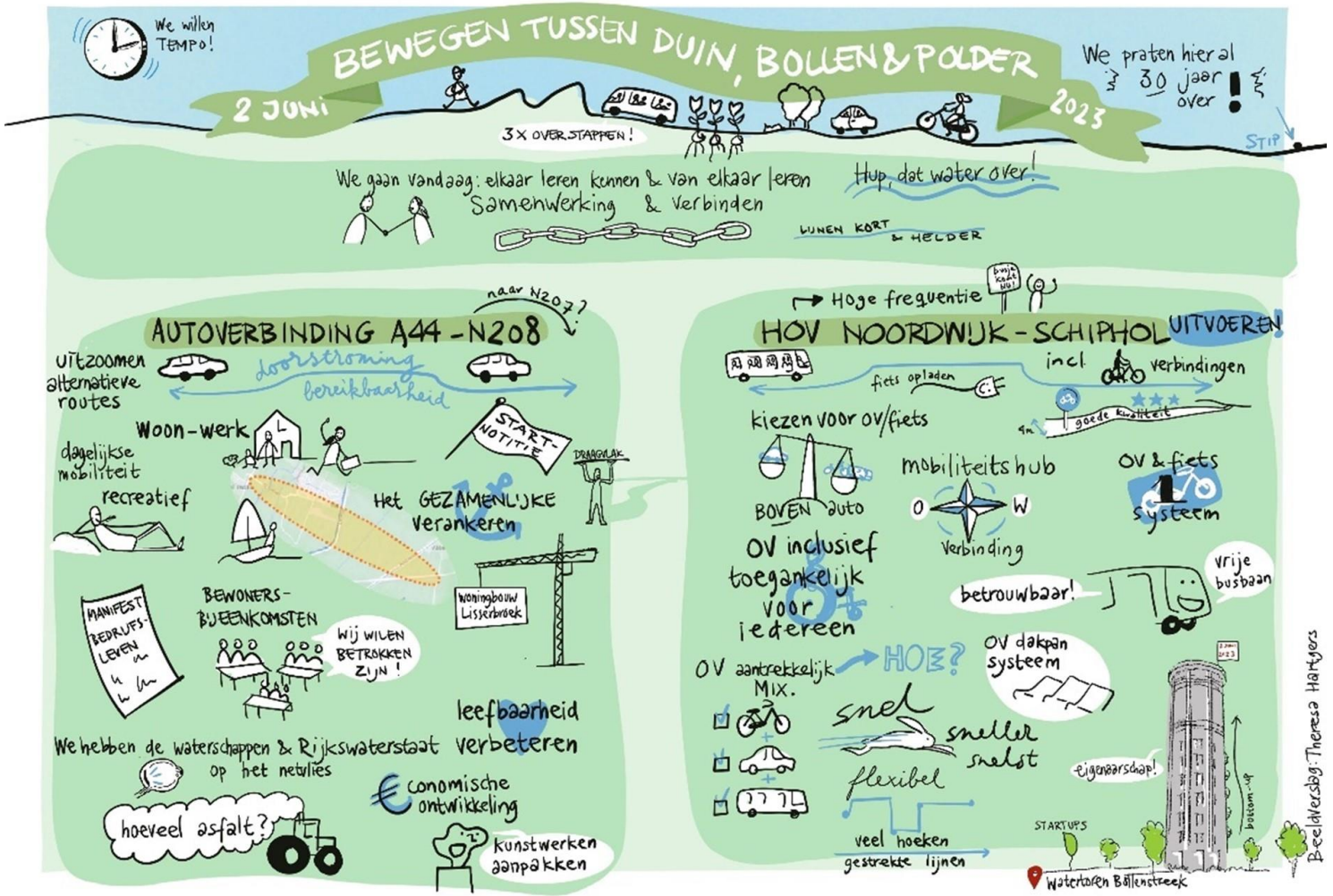
# Wat zou met deze uitkomsten de eerstvolgende stap zijn?




**Openbaar vervoer en fiets als één systeem**



# De middag in beeld



# Plenaire afsluiting

**Wethouder Roberto ter Hark, lid van de Stuurgroep,** merkt onder meer het volgende op:

- het goed is om te merken dat men zich bewust is van het belang van samenwerking;
- vanuit de stuurgroep zal worden gekeken of de informatievoorziening voorziet in de informatiebehoefte. Hiernaast zal ook worden bekeken of en hoe persoonlijk contact kan worden geïntensiveerd.
- het is van belang om binnen de Staten en gemeenten ambassadeurs voor deze bijeenkomsten te vinden, die anderen meenemen naar dit soort bijeenkomsten.
- de maatregelen staan niet op zichzelf, maar zijn integraal; én fiets én openbaar vervoer én wegen;
- samenwerken is van belang om de betrokkenheid te vergroten en voor deze regio het verschil te maken op het gebied van mobiliteit.

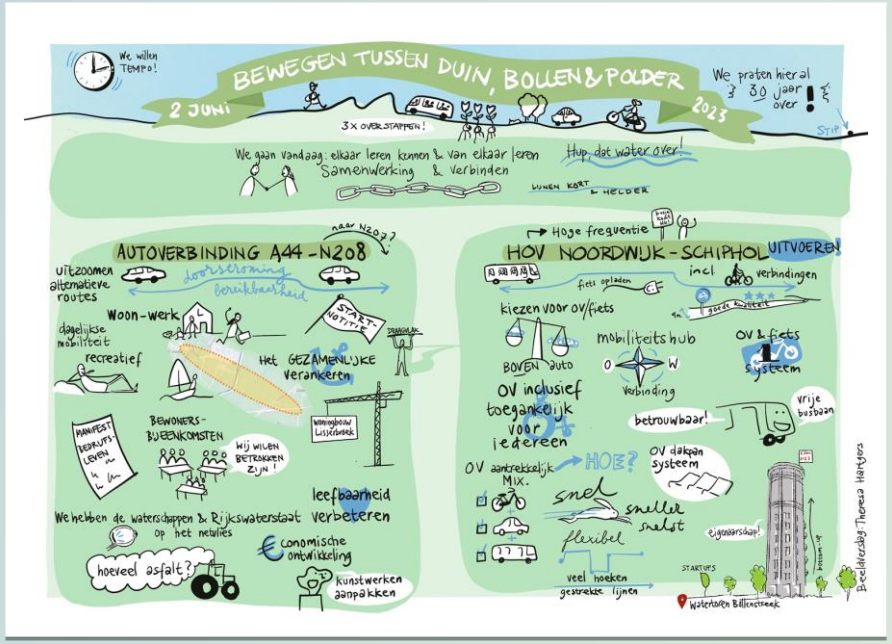
# Plenaire afsluiting

**Erik van der Peet, dagvoorzitter en lid van de voorbereidingsgroep,** concludeert, dat in beide sessies heel veel informatie is opgehaald, waarbij onder meer is aangegeven dat het belangrijk is om met elkaar op te trekken en naar het geheel te blijven kijken.

Hij doet dan ook een oproep aan de raadsleden om zich aan te melden voor het organiseren van een vervolg voor het eind van het jaar. “Hierdoor houden we de positieve dynamiek vast en kunnen we als lokale en regionale politiek onze stem op tijd laten horen”.

# Hartelijk dank aan alle aanwezigen

Voor meer informatie en achterliggende stukken, zie onze website



gemeenteraad Haarlemmermeer

# Uitnodiging

gemeente TEYLINGEN

Regionale bijeenkomst gemeenteraden Lisse, Hillegom, Noordwijk, Teylingen, Haarlemmermeer samen met Staten van de Provincie Noord- en Zuid-Holland

## ‘Bewegen tussen duin, bollen en polder’

**2 juni 2023 vanaf 15.00 tot 18.00 uur**

**Locatie: Watertoren Bollenstreek, Leidsestraat 201 in Hillegom**

U bent van harte uitgenodigd voor de Regionale bijeenkomst ‘Bewegen tussen duin, bollen en polder’. Een unieke gelegenheid om elkaar te ontmoeten en te spreken over mobiliteitsvraagstukken in de regio Noordelijke Bollenstreek en Haarlemmermeer.

Er is gekozen voor een bijzondere locatie. De Watertoren Bollenstreek is niet alleen centraal gelegen, maar ook dagelijks getuige van onze mobiliteitsuitdagingen.

Het programma staat in het teken van samenwerking en verbinding. In twee deelsessies gaat u aan de hand van concrete mobiliteitsvraagstukken met elkaar in gesprek. Doel is om samen te komen tot concrete vervolgstappen.

### Programma

| | |
|---|---|
| 14.30 uur | Inloop met koffie en thee |
| 15.00 uur | Opening en inleiding |
| 15.45 uur | Deelsessies<br>1. Autoverbinding A44 – N208<br>2. HOV Noordwijk – Schiphol incl. fietsverbindingen |
| 17.00 uur | Terugkoppeling vanuit de deelsessies |
| 17.15 uur | Afsluiting. Hoe samen verder? |
| 17.30 – 18.00 uur | Gelegenheid voor ontmoeten |

### Aanmelden

Aanmelden kan via dit formulier. Na uw aanmelding ontvangt u een bevestiging.

Wij kijken uit naar uw komst!

Met vriendelijke groeten,
Namens de voorbereidingsgroep Haarlemmermeer-Teylingen,

Erik van der Peet
*Raadslid Haarlemmermeer*

Frank Beijk
*Raadslid Teylingen*

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12094 |
| **Extern Zaak ID** | 1973049 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.g |
| **Titel** | Luchtvaart: BRS zienswijze Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Van 23 december 2022 tot en met 5 februari 2023 liep er een openbare consultatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023. Deze regeling is bedoeld om woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol te voorzien van geluidwerende maatregelen. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke BRS zienswijze in te dienen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. dhr. M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

Mw. S. Willemsen

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

**Kenmerk**

1973049/1976383

**Betreft: BRS zienswijze op Consultatie Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023**

Excellentie,

Van 23 december 2022 tot en met 5 februari 2023 ligt de Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023 ter consulatie voor. Deze regeling is bedoeld om woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol te kunnen voorzien van geluidwerende maatregelen. Dit moet bijdragen aan de vermindering van het geluid binnenshuis en daarmee aan de bescherming van de bewoners.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), het samenwerkingsverband tussen 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio, heeft met belangstelling kennis genomen van de voorgenomen regeling. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid hierop een zienswijze in te dienen.

Wij constateren dat de Regeling Gevelisolatie Schiphol een afronding is van de eerdere isolatieregelingen. Als BRS vinden wij het positief dat deze stap wordt gezet en woningen die gegeven de actuele wijze van vliegen in aanmerking zouden moeten komen voor isolatie alsnog een aanbod zullen kunnen krijgen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Tegelijkertijd zijn wij van mening dat de regeling een eerste stap is en onderdeel is van een breder pakket aan maatregelen om tot verbetering te komen. We gaan ervan uit dat de andere aandachtspunten rond isolatie, zoals de vraag om een oplossing voor verouderde isolatie, de mogelijkheid van een uitkoopregeling en nieuwe uitgangspunten op basis van hinder in plaats van de gemiddelde berekende geluidbelasting, opgepakt worden in NOVEX Schipholregio verband.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

***Versie internetconsultatie***

**HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN**

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van .....,
nr. IENW/BSK-276554, houdende vaststelling van regels inzake geluidwerende voorzieningen aan woningen binnen de geluidcontour voor de luchthaven Schiphol (Regeling gevelisolatie Schiphol 2023)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 8.32 van de Wet luchtvaart;

BESLUIT:

**Hoofdstuk 1. Begripsomschrijvingen**

**Artikel 1 (Begripsomschrijvingen)**

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

    a. *geluidbelasting in dB:* geluidbelasting $L_{den}$ als bedoeld in artikel 8a.45, derde lid, van de Wet luchtvaart;
    b. *geluidcontour in dB:* lijn die geluidbelastingen met dezelfde waarde met elkaar verbindt;
    c. *geluidgevoelige ruimten van woningen:* ruimten binnen woningen voor zover die kennelijk als slaap-, woon- of eetkamer dan wel als keuken met een vloeroppervlakte van tenminste 11 m2 worden gebruikt of voor een zodanig gebruik zijn bestemd;
    d. *geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie:* grootheid die de volgens NEN 5077 bepaalde geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie weergeeft;
    e. *minister:* Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
    f. *NEN-5077:* Bepalingsmethoden om de geluidseisen van gebouwen te toetsen. De versie waarvan voor deze regeling wordt uitgegaan is NEN 5077:2019 met uitsluiting van bijlage B;
    g. *NPR-5272:* Praktijkrichtlijn met aanwijzingen voor de toepassing van het rekenvoorschrift voor de geluidwering van gevels. De versie waarvan voor deze regeling wordt uitgegaan is NPR 5272:2003 inclusief correctieblad NPR 5272:2002/C1:2005;
    h. *onderzoek:* akoestisch en bouwtechnisch onderzoek van woningen;
    i. Schiphol: de luchthaven Schiphol, bedoeld in artikel 8.1, eerste lid, onder a, van de Wet luchtvaart;
    j. *vergunning voor het bouwen:* bouwvergunning of omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk;
    k. *woonblok:* een groep aan elkaar vast gebouwde woningen.

2. Voor de toepassing van deze regeling is de geluidcontour in dB voor Schiphol de geluidcontour behorende bij de waarde 60 dB $L_{den}$, opgenomen in bijlage 1 bij deze regeling.

## Hoofdstuk 2. Reikwijdte

### Artikel 2 (Algemene bepalingen)

1. Tenzij in deze regeling anders is bepaald, worden op 's rijks kosten geluidwerende maatregelen aangebracht aan geluidgevoelige ruimten van een woning die:

   a. die binnende geluidcontour in dB voor Schiphol aanwezig is, of nog niet aanwezig is maar waarvoor de vergunning voor het bouwen is verleend ten tijde van het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek, en
   b. volgens de geluidcontour in dB voor Schiphol een geluidbelasting van 60 dB of hoger ondervindt en door middel van akoestisch en bouwtechnisch onderzoek is vastgesteld dat de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie lager is dan artikel 10, eerste lid, voorschrijft, en
   c. waaraan geen geluidwerende maatregelen zijn aangebracht onder het project Geluidsisolatie Schiphol fase I op grond van de Regeling geluidwerende voorzieningen, of de projecten Geluidsisolatie Schiphol fase II of fase III op grond van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997.

2. Onverminderd het eerste lid, kunnen op 's rijks kosten geluidwerende maatregelen worden aangebracht aan woningen die onderdeel uitmaken van hetzelfde woonblok met woningen binnen de geluidcontour in dB voor Schiphol, als dit passend is voor de architectonische uitstraling van het geheel en de uitvoeringskosten van de woningen buiten die contour in redelijke verhouding staan tot de uitvoeringskosten van de woningen in datzelfde woonblok binnen die contour.

### Artikel 3 (Situaties waarin onder bepaalde voorwaarden geluidwerende maatregelen worden aangebracht)

1. Tot het van rijkswege aanbrengen van geluidwerende maatregelen wordt niet overgegaan voordat de uitwendige scheidingsconstructie, binnen een door de minister gestelde redelijke termijn, door en op kosten van de eigenaar van de woning in overeenstemming is gebracht met de onder a, bedoelde geluidweringsvoorschriften, indien uit het in artikel 8 bedoelde onderzoek blijkt dat:

a. de waarde van de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van de geluidgevoelige ruimten van een woning, bedoeld in artikel 2, eerste lid, meer dan 2 dB lager is dan de waarde die bereikt had moeten worden op grond van de geluidweringsvoorschriften ingevolge het Besluit geluidwering gebouwen of het Bouwbesluit, en
b. de geluidbelasting tenminste 0,5 dB hoger is dan op de datum waarop de vergunning voor het bouwen krachtens welke de woning is gebouwd, is verleend.

2. Indien het eerste lid van toepassing is, vinden de werkzaamheden tot het in overeenstemming brengen met de geluidweringsvoorschriften, bedoeld in het eerste lid, onder a, en het van rijkswege aanbrengen van de geluidwerende maatregelen gelijktijdig plaats, indien de eigenaar daarom verzoekt.

3. Indien uit het in artikel 8 bedoelde onderzoek blijkt dat:

   a. de eigenaar van de in artikel 2, eerste lid, bedoelde woningen is aangeschreven tot het op zijn kosten treffen van maatregelen als bedoeld in hoofdstuk III van de Woningwet, en;
   b. die maatregelen verband houden met het kunnen aanbrengen van geluidwerende maatregelen krachtens deze regeling, en;
   c. die maatregelen nog niet zijn aangebracht,

   wordt niet tot het van rijkswege aanbrengen van geluidwerende maatregelen overgegaan, tenzij burgemeester en wethouders op verzoek van de eigenaar ermee hebben ingestemd dat het treffen van de onder a bedoelde maatregelen en het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen gelijktijdig plaatsvindt.

**Artikel 4 (gebreken en achterstallig onderhoud)**

1. Indien uit het in artikel 8 bedoelde onderzoek blijkt dat met betrekking tot de geluidgevoelige ruimten, bedoeld in artikel 2, eerste lid, of de bereikbaarheid van die ruimten, niet is voldaan aan de technische voorschriften voor bestaande bouw als opgenomen in het Bouwbesluit 2012, wordt niet tot het van rijkswege aanbrengen van geluidwerende maatregelen overgegaan voordat bedoelde ruimten en bereikbaarheid, binnen een door de minister gestelde redelijke termijn, door en op kosten van de eigenaar van de woning in overeenstemming zijn gebracht met die technische voorschriften.

2. De minister kan het eerste lid buiten toepassing laten of daarvan afwijken voor zover toepassing gelet op het belang van isolatie van de woning zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

3. Indien uit het onderzoek blijkt dat met betrekking tot de geluidgevoelige ruimten, bedoeld in artikel 2, sprake is van zichtbare of aantoonbare constructieve gebreken of van achterstallig onderhoud, waaronder niet wordt verstaan aanpassingen die rechtstreeks voortvloeien uit het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen, die het aanbrengen van geluidwerende maatregelen in de weg staan, wordt niet tot het van rijkswege aanbrengen van geluidwerende maatregelen overgegaan voordat bedoelde gebreken en achterstallig onderhoud, binnen een door de minister gestelde redelijke termijn, door en op kosten van de eigenaar van de woning zijn opgeheven.

4. Indien het eerste of het derde lid van toepassing is, vinden de werkzaamheden tot het in overeenstemming brengen met de eisen, bedoeld in het eerste lid, alsmede het opheffen van constructieve gebreken en van achterstallig onderhoud, bedoeld in het derde lid, en het

van rijkswege aanbrengen van de geluidwerende maatregelen gelijktijdig plaats, indien de eigenaar daarom verzoekt.

5. Indien zich gedurende de uitvoering van de werkzaamheden in verband met het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen aan de woning milieutechnische of constructieve gebreken openbaren die tot gevolg hebben dat de geluidwerende maatregelen niet doelmatig kunnen worden aangebracht, en het Rijk die gebreken redelijkerwijs niet had behoeven te voorzien, worden de kosten in verband met het opheffen van die gebreken in overleg met de eigenaar op billijke wijze verdeeld tussen de eigenaar en het Rijk.

**Artikel 5 (kostenbegrenzing)**

De minister kan besluiten geen geluidwerende maatregelen te treffen indien er zwaarwegende bezwaren van bouwkundige aard bestaan tegen het treffen van die maatregelen. Indien andere maatregelen mogelijk zijn om de geluidwering zoveel mogelijk te verbeteren, kan de minister besluiten om die andere maatregelen wel te treffen. Deze andere maatregelen bezitten dan niet de kwaliteit, bedoeld in artikel 10. De eigenaar van de woning heeft de mogelijkheid om op eigen kosten en binnen een redelijke termijn de zwaarwegende bezwaren van bouwkundige aard weg te nemen, waardoor wel geluidwerende maatregelen kunnen worden getroffen die de kwaliteit, bedoeld in artikel 10 bezitten.

**Artikel 6 (situaties waarin geen geluidwerende maatregelen worden aangebracht)**

Geluidwerende maatregelen worden niet aangebracht aan de in artikel 2, eerste lid, bedoelde woningen, wanneer ten tijde van de bekendmaking van het gevelisolatieprogramma, bedoeld in artikel 7, eerste lid:

a. vast staat dat de geluidgevoelige ruimten van de betreffende woningen reeds voldoen aan artikel 10, dan wel aan overeenkomstige eisen hadden moeten voldoen op grond van de geluidweringsvoorschriften ingevolge het Besluit geluidwering gebouwen of het Bouwbesluit;
b. vaststaat dat zij onteigend maar nog bewoond zijn, dan wel de verwachting bestaat dat zij binnen vijf jaar na de bekendmaking van het gevelisolatieprogramma zullen worden of zijn onteigend of dat de bewoning om andere redenen binnen die termijn zal worden gestaakt;
c. vast staat dat zij niet voor permanente bewoning geschikt of bestemd zijn of daar niet voor worden gebruikt;
d. vast staat dat zij behoren tot de categorieën woonschepen of woonwagens;
e. de verwachting bestaat dat zij binnen twee jaar na bekendmaking van het gevelisolatieprogramma of na bekendmaking van een deelproject, door het wijzigen of het vervallen van de geluidcontour voor Schiphol, niet meer binnen de geluidcontour die behoort bij de waarde van 60 dB $L_{den}$, als bedoeld in bijlage 1, aanwezig zullen zijn;

f. vaststaat dat aan de desbetreffende woningen reeds van rijkswege geluidwerende maatregelen zijn aangebracht, en de waarde van de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie ter bescherming van de geluidgevoelige ruimte, bepaald volgens bijlage 2 bij deze regeling zoals die gold op het moment waarop bedoelde geluidwerende maatregelen werden aangebracht, 3 dB of minder lager is dan de in artikel 10, eerste lid, bedoelde waarde.

**Hoofdstuk 3. Procedure**

**Artikel 7 (gevelisolatieprogramma)**

1. De minister stelt in een gevelisolatieprogramma vast welke woningen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, voor het van rijkswege aanbrengen van geluidwerende maatregelen in beschouwing zullen worden genomen. Na vaststelling van het gevelisolatieprogramma, kan de minister deelprojecten vaststellen waarin wordt aangegeven voor welke woningen uit het gevelisolatieprogramma in een daarbij aangegeven periode achtereenvolgens uitvoering wordt gegeven aan de artikelen 8 en 9. De minister kan besluiten voor woningen in een deelproject geen uitvoering te geven aan de artikelen 8 en 9 indien op grond van een besluit tot het wijzigen of vervallen van de geluidcontour voor Schiphol wordt vastgesteld dat de woningen binnen twee jaar na vaststelling van het deelproject niet meer binnen de in bijlage 1 bij deze regeling bedoelde geluidcontour die behoort bij de waarde van 60 dB $L_{den}$ aanwezig zullen zijn.

2. Tot het moment waarop een geluidcontour voor Schiphol wordt gewijzigd, wordt een woning door de minister slechts éénmaal voor de toepassing van deze regeling in beschouwing genomen.

3. De minister stelt de eigenaren van de in het eerste lid bedoelde woningen die voor het van rijkswege aanbrengen van geluidwerende maatregelen in beschouwing worden genomen, hiervan schriftelijk op de hoogte. De minister stelt de eigenaren van de woningen in de geluidcontour Schiphol die ingevolge het eerste lid niet in het isolatieprogramma worden opgenomen, schriftelijk op de hoogte van dit besluit.

4. In verband met het opstellen en uitvoeren van het gevelisolatieprogramma of deelprojecten, kan de minister burgemeester en wethouders verzoeken met betrekking tot de in het eerste lid bedoelde woningen in ieder geval de volgende gegevens te verstrekken:

   a. namen en adressen van eigenaren;
   b. kadastrale gegevens;
   c. gegevens uit de registratie met betrekking tot de onroerende-zaakbelasting die de bestemming van de woning betreffen;
   d. tekeningen van woningen;
   e. de verstrekte vergunningen voor het bouwen of het slopen;

f. een overzicht van de voor de uitvoering van artikel 3 noodzakelijke gegevens.

**Artikel 8 (onderzoek)**

1. Aan de in artikel 7, derde lid, eerste volzin, bedoelde eigenaren wordt, zodra de geluidwerende maatregelen aan de woning die is opgenomen in het gevelisolatieprogramma of een deelproject, in uitvoering worden genomen, verzocht binnen drie weken na verzending van de mededeling, schriftelijk toestemming te verlenen tot het uitvoeren van onderzoek.

2. Indien de toestemming niet volledig of niet binnen de in het eerste lid genoemde termijn is verleend besluit de minister dat het onderzoek niet kan worden uitgevoerd, tenzij deze schriftelijke toestemming binnen twee weken na de mededeling alsnog wordt verleend, en wordt dit de desbetreffende eigenaren schriftelijk medegedeeld.

3. Indien toestemming tot het uitvoeren van een onderzoek is verleend, draagt de minister na ontvangst zorg voor een onderzoek. Het resultaat van het onderzoek, met in ieder geval de volgende onderwerpen, wordt aan de minister medegedeeld:

   a. een opgave van de geluidgevoelige ruimten;
   b. een inventarisatie van bouwtechnische gegevens die van belang zijn voor het vaststellen van de aan te brengen geluidwerende maatregelen;
   c. een opgave van de geluidwerende maatregelen die moeten worden aangebracht om te voldoen aan artikel 10;
   d. indien van toepassing, een raming van de ten laste van de eigenaren komende kosten voor:
      1°. het uitvoeren van extra maatregelen met betrekking tot het in overeenstemming brengen met de in artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel a, bedoelde geluidweringsvoorschriften;
      2°. het uitvoeren van extra maatregelen met betrekking tot de in artikel 3, derde lid, bedoelde aanschrijvingen;
      3°. het uitvoeren van extra maatregelen met betrekking tot het in overeenstemming brengen met de in artikel 4, eerste lid, bedoelde technische voorschriften van het Bouwbesluit 2012;
      4°. het in artikel 4, derde lid, bedoelde opheffen van gebreken en van achterstallig onderhoud.

**Artikel 9 (Aanbod en overeenkomst)**

1. De minister stelt de eigenaren van de woningen die op basis van het onderzoek in overeenstemming moeten worden gebracht met:

   a. de in artikel 3, eerste lid, onderdeel a, bedoelde geluidweringsvoorschriften;
   b. de in artikel 3, derde lid, bedoelde aanschrijvingen;

c. de in artikel 4, eerste lid, bedoelde technische voorschriften van het Bouwbesluit 2012;
d. de in artikel 4, derde lid, bedoelde opheffing van gebreken en van achterstallig onderhoud,

hiervan zo snel mogelijk na ontvangst van de resultaten, bedoeld in artikel 8, derde lid, schriftelijk op de hoogte. Aan hen wordt verzocht binnen drie weken na ontvangst van deze mededeling, schriftelijk te verklaren dat zij zich verplichten, om binnen een door de minister gestelde redelijke termijn de onder a tot en met d bedoelde werkzaamheden uit te voeren voorafgaand aan het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen, tenzij toepassing wordt gevraagd van artikel 3, tweede lid, of van artikel 4, vierde lid.

2. De eigenaren van de woningen die op basis van het onderzoek voor het van rijkswege aanbrengen van geluidwerende maatregelen in aanmerking komen, ontvangen zo snel mogelijk na het afronden van het onderzoek een aanbod met betrekking tot de aan te brengen geluidwerende maatregelen, alsmede, indien toepassing wordt gevraagd van artikel 3, tweede lid, of van artikel 4, vierde lid, een voorstel voor een overeenkomst met betrekking tot de in het eerste lid, onderdelen a tot en met d, bedoelde werkzaamheden.

3. Het aanbod kan op verzoek van de eigenaar betrekking hebben op een kleiner aantal geluidgevoelige ruimten dan bedoeld in artikel 8, derde lid, onderdeel a. Indien de eigenaar het verschil in kosten als bedoeld in artikel 5 voor zijn rekening neemt, wordt bij het aanbod tevens een voorstel voor een overeenkomst bijgevoegd.

4. Indien een situatie als bedoeld in artikel 5 aan de orde is, kan het aanbod betrekking hebben op geluidwerende maatregelen waarmee een lagere waarde van de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie ter bescherming van de geluidgevoelige ruimte wordt bereikt dan bedoeld in artikel 10, eerste lid.

5. Indien van toepassing wordt, na ontvangst van de in het eerste lid bedoelde verklaring, het in het tweede lid bedoelde aanbod gedaan onder de voorwaarde dat de in het eerste lid, onder a tot en met d, bedoelde werkzaamheden binnen een door de minister gestelde redelijke termijn zijn uitgevoerd.

6. De eigenaren van de woningen, die op basis van het onderzoek niet in aanmerking komen voor het van rijkswege aanbrengen van geluidwerende maatregelen, worden van dat besluit schriftelijk op de hoogte gesteld.

7. Aan de in het tweede lid bedoelde eigenaren wordt verzocht binnen drie weken na ontvangst van het aanbod en, indien van toepassing, de overeenkomst, door middel van ondertekening schriftelijk te verklaren dat:

a. zij voor alle geluidgevoelige ruimten waar het aanbod betrekking op heeft, instemmen met de voorgestelde geluidwerende maatregelen en

toestemming geven tot het aanbrengen van de voorgestelde geluidwerende maatregelen;

b. zij zich verbinden tot het uitvoeren van de in het eerste lid, onder a tot en met d, bedoelde werkzaamheden;
c. zij zich verbinden tot het nakomen van de uit artikel 8, derde lid, aanhef en onder d, volgende betalingsverplichtingen;
d. zij de bij het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen verwijderde onderdelen prijsgeven;
e. zij zich, indien van toepassing, verbinden tot het betalen van de in artikel 5 bedoelde kosten.

8. Na ondertekening van het aanbod en, indien van toepassing, van de overeenkomst, bedoeld in het tweede lid, besluit de minister omtrent de geluidwerende maatregelen en wordt de desbetreffende eigenaren hiervan schriftelijk mededeling gedaan en schriftelijk medegedeeld wanneer de geluidwerende maatregelen naar verwachting zullen worden aangebracht.

9. In geval de ondertekening van het aanbod en, indien van toepassing, van de overeenkomst, niet binnen de in het zevende lid genoemde termijn heeft plaatsgevonden, besluit de minister dat dat geen geluidwerende maatregelen worden aangebracht, tenzij deze schriftelijke toestemming binnen twee weken alsnog wordt verleend, en wordt dit schriftelijk aan de desbetreffende eigenaren medegedeeld.

10. Indien een eigenaar geen toestemming heeft verleend voor het onderzoek, bedoeld in artikel 8 of niet instemt met het aanbod bedoeld in artikel 9, vervalt de verplichting tot het treffen van geluidwerende maatregelen op grond van deze regeling.

11. De minister laat het in het tiende lid bedoelde vervallen van de verplichting tot het treffen van geluidwerende maatregelen zo spoedig mogelijk inschrijven in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2, titel 1, van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek. Artikel 24, eerste lid, van Boek 3 van dat wetboek is niet van toepassing.

## Hoofdstuk 4. Eisen aan de maatregelen

### Artikel 10 (kwaliteit van de geluidwerende maatregelen)

1. Geluidwerende maatregelen die worden aangebracht ingevolge artikel 2, eerste lid, moeten een zodanige kwaliteit bezitten dat de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van een geluidgevoelige ruimte een zodanige volgens NEN 5077 bepaalde geluidwering heeft, dat de waarde ten minste gelijk is aan de geluidbelasting op de uitwendige scheidingsconstructie verminderd met 33 dB. Daarbij wordt uitgegaan van de bepaalde rekenbelasting op de uitwendige scheidingsconstructie, zoals opgenomen in bijlage 1, vermeerderd met 5 dB.

2. De waarde van de geluidwering bedraagt ongeacht het bepaalde in het eerste lid ten hoogste 40 dB.

3. De krachtens het eerste lid aan te brengen geluidwerende maatregelen worden bepaald volgens artikel 4 van bijlage 2 bij deze regeling. In afwijking van de eerste volzin, kunnen ten aanzien van een woonblok om redenen van architectonische waarde of eenvormig aanzicht identieke geluidwerende maatregelen worden aangebracht. Bij toepassing van de tweede volzin worden aan de bedoelde woningen de geluidwerende maatregelen aangebracht die voor de woning met de hoogste geluidsbelasting zijn vastgesteld.

4. Indien sprake is van een aanbod als bedoeld in artikel 9, derde lid, is het eerste lid alleen van toepassing op die geluidgevoelige ruimten ten behoeve waarvan geluidwerende maatregelen worden aangebracht.

**Artikel 11 (wooncomfort en levensduur)**

De geluidwerende maatregelen mogen niet leiden tot een essentiële vermindering van het comfort van de woning of het ander geluidgevoelig gebouw ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen.

**Artikel 12 (toezicht en controle)**

1. Geluidwerende maatregelen worden aangebracht onder verantwoordelijkheid van de minister.

2. De minister is belast met het toezicht op de uitvoering van het bepaalde in het eerste lid.

3. De te bereiken geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie als bedoeld in artikel 10, eerste lid, wordt bij ten minste één op de twintig woningen, waaraan geluidwerende maatregelen krachtens deze regeling zijn aangebracht, door de minister door middel van meting gecontroleerd, volgens de in artikel 3 van bijlage 2 bij deze regeling bedoelde meetmethode. De minister voert de meting uit tussen de gereedmelding en de oplevering van de woning.

4. Indien het resultaat van een meting als bedoeld in het derde lid een waarde oplevert die niet meer dan 2 dB lager is dan de vereiste waarde van de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van de geluidgevoelige ruimte, wordt de waarde van de geluidwering geacht gelijk te zijn aan de vereiste waarde. Indien het resultaat van de meting een waarde oplevert die meer dan 2 dB lager is, draagt de minister ervoor zorg dat alsnog wordt voldaan aan artikel 10, eerste lid.

**Hoofdstuk 5 Financiën**

**Artikel 13 (verstrekking)**

Indien anders dan met toepassing van deze regeling aan een in artikel 2, eerste lid, bedoelde geluidgevoelige ruimte, geluidwerende maatregelen zijn aangebracht, worden deze niet voor bekostiging door het Rijk in beschouwing genomen.

**Artikel 14 (mindering bij vrijwillige uitkoop)**

In het aanbod, bedoeld in artikel 9, tweede lid, dan wel in een afzonderlijk voorstel voor een overeenkomst, wordt een bepaling opgenomen dat indien de woning of het andere geluidgevoelige gebouw waaraan op ’s rijks kosten geluidwerende maatregelen zijn aangebracht, naderhand door het Rijk in eigendom wordt verworven, de door het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen toegenomen marktwaarde op de koopprijs in mindering wordt gebracht. Het in mindering te brengen bedrag wordt verlaagd met ééntiende gedeelte daarvan voor elk jaar dat is verstreken na het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen.

**Artikel 15 (onderaanneming)**

De minister kan een vergoeding toekennen aan de natuurlijke of rechtspersoon die deze regeling geheel of gedeeltelijk krachtens een daartoe met de minister gesloten overeenkomst uitvoert.

**Hoofdstuk 6 Slotbepalingen**

**Artikel 16 (inwerkingtreding Omgevingswet)**

Indien de Omgevingswet later in werking treedt dan deze regeling, wordt op het tijdstip van inwerkingtreding van die wet in artikel 3 “Woningwet” en in de artikelen 4, 8 en 9 “Bouwbesluit 2012” vervangen door “Besluit bouwwerken leefomgeving”.

**Artikel 17 (inwerkingtreding)**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

**Artikel 18 (vervaldatum en overgangsrecht)**

Deze regeling vervalt met ingang van [datum], met dien verstande dat deze regeling van toepassing blijft op de gevelisolatieprogramma’s die voor die datum zijn vastgesteld.

**Artikel 19 (citeertitel)**

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling gevelisolatie Schiphol 2023.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

**Bijlage 1. Behorend bij artikel 1, tweede lid, van de Regeling gevelisolatie Schiphol 2023. Kaart met 60 dB $L_{den}$ contour Schiphol (bij indicatief verkeersscenario 440k vluchten) als bedoeld in de artikelen 6, 7 en 10**



**Bijlage 2 behorend bij de artikelen 6, onderdeel f, 10, derde lid en 12, derde lid van de Regeling gevelisolatie Schiphol 2023. Technisch voorschrift als bedoeld in de artikelen 6, 10 en 12**

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

1. De bepaling van de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie, bedoeld in de artikelen 6, 10 en 12 van de Regeling gevelisolatie Schiphol 2023, vindt plaats door middel van berekeningen dan wel door middel van metingen.

2. De berekeningen en metingen vinden plaats voor de octaafbanden met de middenfrequenties 125 Hz, 250 Hz, 500 Hz, 1000 Hz en 2000 Hz.

3. Bij de berekeningen wordt uitgegaan van de situatie zoals die voor een bepaling door metingen van de geluidwering volgens dit voorschrift van toepassing zijn.

4. Bij de bepaling van de in het eerste lid bedoelde geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie geschiedt de vaststelling van de A-gewogen geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie (GA) zoals bedoeld in NPR-5272[1] en NEN-5077[2], met inachtneming van de in artikel 4, tweede en derde lid, genoemde aanwijzingen.

Artikel 2

1. Voor de toepassing van artikel 10 van de Regeling gevelisolatie Schiphol 2023 wordt bij de in artikel 1, eerste lid, bedoelde berekeningen en metingen uitgegaan van de herleidingswaarden Ki volgens het standaard referentiespectrum voor luchtverkeersgeluid, zoals opgenomen in tabel 1 van NPR-5272.

2. Indien naar oordeel van de minister het spectrum van het luchtvaartgeluid buiten de woning of het ander geluidgevoelig gebouw sterk afwijkt van het in het eerste lid bedoelde standaard referentie spectrum voor luchtverkeersgeluid, dan worden de herleidingswaarden Ki van dit afwijkende spectrum in de plaats gesteld van de in het eerste lid genoemde herleidingswaarden die behoren bij het standaard referentiespectrum voor luchtverkeersgeluid.

3. Bij de in artikel 1, eerste lid, bedoelde berekeningen en metingen worden afscherming en reflectie verdisconteerd door toepassing van de correctiefactor CL voor luchtvaartgeluid, zoals opgenomen in tabel 2 van NEN-5077.

4. Voor de toepassing van artikel 10 van de Regeling gevelisolatie Schiphol 2023 wordt voor het onderdeel van de uitwendige scheidingsconstructie dat het verst van het grondpad is verwijderd, CL =8 dB gehanteerd indien

[1] NPR 5272:2003 inclusief correctieblad NPR 5272:2002/C1:2005
[2] NEN 5077:2019 met uitsluiting van bijlage B

de hoek tussen het onderdeel van de uitwendige scheidingsconstructie en het gemiddelde grondpad kleiner is dan 30°.

5. Bij de in artikel 1, eerste lid, bedoelde berekeningen en metingen worden, indien bij meerdere geluidbelaste onderdelen van de uitwendige scheidingsconstructie deze onderdelen niet gelijktijdig door een luchtvaartuig direct aangestraald kunnen worden, voor de correctiefactor CL de waarden voor luchtvaartgeluid gehanteerd, zoals opgenomen in tabel 2 van NEN-5077. De geluidwering (GA) van de uitwendige scheidingsconstructie is de laagste van de te berekenen geluidwering bij mogelijke combinaties van direct en niet direct aangestraalde onderdelen van de uitwendige scheidingsconstructie.

## Hoofdstuk 2. Meting van de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie

### Artikel 3

1. De geluidwering (GA) van de uitwendige scheidingsconstructie wordt bepaald overeenkomstig NEN 5077.

2. Bij de in artikel 1, vierde lid, bedoelde bepalingswijze van de A-gewogen geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie wordt de bepaling voor de ééngetalsaanduiding genoemd in NEN-5077, vervangen door het bronspectrumsysteem zoals beschreven in NPR-5079.

3. Het te gebruiken referentiespectrum, bedoeld in NPR-5079, is het standaard referentiespectrum voor luchtverkeersgeluid, genoemd in artikel 2, eerste lid.

## Hoofdstuk 3. Berekening van de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie

### Artikel 4

1. De geluidwering (GA) van de uitwendige scheidingsconstructie wordt berekend conform NPR-5272 en NEN-EN 12354-3:2010.

2. Voor de berekeningen van GA worden de NEN-EN 12354-3:2010 annexen B, C en D als integraal onderdeel van de methode beschouwd. Indien afwijkende waarden als invoergegevens worden toegepast, worden die afwijkingen nader gemotiveerd.

3. Indien de situatie zich voordoet waarbij de flankerende geluidoverdracht van invloed is op de geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie, moet deze overdracht in rekening worden gebracht op de wijze die in NEN-EN 12354-3:2010is aangegeven.

**Toelichting**

ALGEMEEN

**1. Inleiding**

Op 10 december 2021 is de Tweede Kamer geïnformeerd[3] dat er binnen de kaders van de Luchtvaartnota versneld wordt gewerkt aan een programmatische aanpak van het thema geluid voor Schiphol om stappen te zetten in het terugdringen van geluidhinder van de luchtvaart. Dit gebeurt vanuit het belang van de gezondheid van omwonenden en om bij te dragen aan het versterken van de brede leefomgevingskwaliteit in de omgeving van Schiphol. Het kabinet vindt het van belang om snel te starten met de verbetering van de leefomgevingskwaliteit van de omwonenden.

Daarom heeft het kabinet besloten om vooruitlopend op de verdere uitwerking van de programmatische aanpak van het thema geluid alvast een eerste stap te zetten om zo aan de bewoners van woningen waar de geluidbelasting het hoogst is, een gevelisolatieprogramma aan te kunnen bieden. Daartoe strekt onderhavige regeling.[4]

**2. Aanleiding nieuwe regeling**

Geluidsisolatie is vanaf het begin van de jaren 80 van de vorige eeuw ingezet als een schakel in een breed pakket van maatregelen gericht op de reductie van geluidhinder door bestrijding aan de bron, reductie van de overdracht van geluid en bescherming van de ontvanger. Geluidsisolatie is hierbij een maatregel die gericht is op de bescherming van de ontvanger.

Onder de projecten geluidsisolatiebeleid Schiphol ("GIS") 1, 2 en 3 zijn in de periode 1984 – 2012 ongeveer 13.000 geluidgevoelige objecten geïsoleerd op basis van de toen berekende geluidbelasting van de luchthaven Schiphol. In oktober 2013 schreef de toenmalige Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer in de kabinetsreactie op het Aldersadvies[5] dat in algemene zin kon worden geconcludeerd dat met de afronding van GIS-3 het grote isolatieproject dat in begin jaren '80 van de vorige eeuw van start was gegaan, was afgerond.[6] Met de inzichten van toen was het niet te verwachten dat een project met een dergelijke omvang in de nabije toekomst nog aan de orde

[3] Kamerstukken II 2021-2022, 29 665, nr. 418
[4] Op grond van artikelen 8.32 en 8.33 van de Wet luchtvaart heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de mogelijkheid om regelingen vast te stellen voor het treffen van geluidwerende maatregelen ten aanzien van in de regeling bepaalde woningen of andere geluidgevoelige gebouwen voor zover die gebouwen vanwege het luchthavenluchtverkeer een geluidbelasting kunnen ondervinden die ligt boven de in de regeling vastgestelde maximale waarden respectievelijk het verlenen van geldelijke steun aan gemeenten ter bestrijding van de kosten ten gevolge van uitvoering van de in overeenstemming met het luchthavenindelingbesluit gebrachte gemeentelijke bestemmingsplannen.
[5] Kamerstukken II 2013-2014, 29 665, nr. 190
[6] Kamerstukken II 2013-2014, 26 959, nr. 140

zou zijn. Om die reden is in 2016 Schiphol in de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 geschrapt en geldt deze regeling alleen nog voor de Lelystad Airport en Rotterdam The Hague Airport (Stcrt. 2016, 31954).

In de afgelopen periode heeft Schiphol zich echter verder ontwikkeld, wat heeft geleid tot een verandering in de geluidbelasting. Het vliegen volgens het nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol (NNHS) leidt tot een hogere geluidbelasting en tot verschuivingen als gevolg van een ander vliegpatroon. Zo is er op sommige plekken sprake van een hogere overvliegfrequentie en minder rustmomenten. Daarnaast wijst onderzoek van GGD GHOR Nederland uit dat in de omgeving rondom de grotere luchthavens veel mensen ernstige geluidhinder en slaapverstoring door vliegverkeer ervaren.[7]

Het is mede tegen de achtergrond van deze toegenomen geluidbelasting en de maatschappelijke gevolgen dat het kabinet snel stappen wil zetten in de verbetering van de leefomgevingskwaliteit van de omwonenden.

## 3. Hoofdlijnen van de regeling

### *3.1 Toepassingsbereik van de regeling*

#### *3.1.1 Gebruikt scenario*

Deze regeling voorziet in de mogelijkheid om geluidwerende maatregelen aan woningen in de omgeving van de luchthaven Schiphol aan te brengen die, op het moment van vaststelling van deze regeling, binnen de 60 dB Lden-contour als aangegeven in bijlage 1 liggen. De geluidwerende maatregelen worden uitsluitend aangebracht aan de ruimten van de bovengenoemde woningen die op grond van artikel 10 van de onderhavige regeling als geluidgevoelig moeten worden beschouwd.

#### *3.1.2 Geluidbelasting– en contouren*

Voor de afbakening van de regeling wordt uitgegaan van geluidcontouren die gebaseerd zijn op een volume van maximaal 440.000 vliegtuigbewegingen. Dit aantal is ingegeven door het kabinetsbesluit van 24 juni 2022 tot een reductie van het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen handelsverkeer van en naar Schiphol tot 440.000 per jaar, in plaats van de 500.000 vliegtuigbewegingen die in de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) zijn opgenomen.[8]

De overweging om hiervoor te kiezen wordt ingegeven door de notie dat er wordt geïsoleerd voor een volume dat in de (nabije) toekomst zal worden afgewikkeld. Een afbakening op basis van geluidcontouren die gebaseerd zijn op 500.000 vliegtuigbewegingen zou leiden tot een grotere opgave, maar dat gaat voorbij aan de werkelijkheid.

Naar aanleiding van het eerdergenoemde kabinetsbesluit om het aantal vluchten te reduceren is aan onderzoeksbureau To70 gevraagd om een analyse uit te

[7] GGD GHOR Nederland, Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020, 12 juni 2022
[8] Kamerstukken II 2020-2021, 29 665, nr. 399

voeren voor de isolatieopgave bij 440.000 vliegtuigbewegingen.[9] Omdat er op dit moment geen onderbouwd verkeersscenario beschikbaar is voor een situatie met 440.000 vliegtuigbewegingen heeft To70 twee indicatieve scenario's samengesteld. Het eerste scenario gaat uit van geen wijziging in het procentuele baangebruik ten opzichte van het procentuele baangebruik bij 500.000 bewegingen volgens het MER dat is opgesteld in het kader van het NNHS. Dit scenario is een worst-case benadering ten opzichte van het gebruik van de secundaire banen (Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan), waar in voorgaand onderzoek door onderzoeksbureau To70 bij een volume van 500.000 vliegtuigbewegingen de grootste isolatieopgave is geïdentificeerd.

Het tweede scenario gaat uit van wijzigingen in baangebruik op basis van ontwikkeling in het piekpatroon. Dit scenario benadert veranderingen in het piekpatroon welke mogelijk kunnen optreden bij een volumereductie. Hierdoor wordt minder verkeer op de secundaire banen afgehandeld. Voor dit scenario wordt gebruik gemaakt van de ontwikkeling zoals deze zichtbaar is bij de groei van 450.000 naar 500.000 vliegtuigbewegingen, zoals onderzocht in het MER NNHS.

Gekozen is om uit te gaan van het eerste scenario. Dat heeft de voorkeur omdat het uitgaat van een worst case benadering ten opzichte van het gebruik van de secundaire banen en als gevolg een iets ruimere contour ten opzichte van scenario 2.

Ter motivering waarom niet gewacht wordt op een gedetailleerd verkeersscenario het volgende. Een gedetailleerd verkeersscenario is naar alle waarschijnlijkheid pas in de zomer van 2023 voorhanden. Omdat het kabinet heeft aangegeven snel stappen te willen zetten in de verbetering van de leefomgevingskwaliteit van de omwonenden is het niet opportuun om op zo'n scenario te wachten. Daarnaast geldt dat een gedetailleerd verkeersscenario evengoed een modelmatige analyse is waar in de praktijk van wordt afgeweken. Het betreft een verwachte praktijk met prognoses van het baan- en routegebruik die zijn gebaseerd op de meteorologische omstandigheden zoals die zich in een aantal jaren uit het verleden hebben voorgedaan. Als daar aanleiding voor is kan de regeling worden aangepast.

*3.1.3 Van Kosteneenheid naar Lden*

In het verleden werd de geluidbelasting uitgedrukt in de zogenoemde Kosteneenheid (Ke). Onder de vorige GIS-regelingen werden woningen die gelegen waren binnen de 40 Ke-contour geïsoleerd. Bij de vaststelling van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol op 26 november 2002 is echter een nieuwe geluidbelastingindicator geïntroduceerd ter vervanging van de Kosteneenheid. De grenswaarden voor de geluidbelasting worden sindsdien uitgedrukt in dB Lden. De definitie van de geluidbelasting is gegeven in artikel 8a.45, derde lid, van de Wet luchtvaart.

*3.1.4 De 60 dB Lden-contourlijn voor isolatie*

Zoals in paragraaf 3.1.1 aangegeven voorziet deze regeling in de mogelijkheid om geluidwerende maatregelen aan woningen in de omgeving van de luchthaven

[9] PM: vindplaats rapport

Schiphol aan te brengen die op het moment van vaststelling van deze regeling binnen de 60 dB Lden-contour liggen. De keuze voor deze contourlijn is ingegeven door de omzetting van Ke naar Lden. De 40 Ke contour die in eerdere regelingen werd gehanteerd laat zich grofweg omzetten naar de 60 Lden contour. Qua geluidbelasting geldt de zone binnen deze contourlijn als een hoog belast gebied.

*3.1.5 Geluidbelasting*
Zoals in paragraaf 3.1.3 aangegeven wordt er thans gerekend met de Europese maten Lden en Lnight. Om deze reden kunnen de eisen die in de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 waren opgenomen voor de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie ter bescherming van de geluidgevoelige ruimte niet worden overgenomen. Om toch een niveau te bepalen dat niet onderdoet voor het in het verleden gehanteerde niveau is opdracht gegeven aan een extern bureau om onderzoek te doen naar een aangepaste eis die zo goed mogelijk aansluit bij de eisen van het verleden. Het onderzoek is uitgevoerd door M+P en To70.

In hun rapport[10] hebben zij geconcludeerd dat ondanks het ontbreken van een directe vertaling blijkt dat er met het Bouwbesluit 2012 over het algemeen sprake is van lichtere eisen ten aanzien van de geluidwering van de gevel voor luchtvaartlawaai ten opzichte van het Bouwbesluit 2003. Om inzicht te krijgen in de kwantitatieve effecten hebben de onderzoekers een geografische analyse gedaan voor nieuw gebouwde woningen sinds 2012. Het blijkt dat in de afgelopen 10 jaar circa 540 nieuwbouwwoningen binnen het in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) opgenomen zgn. beperkingengebied LIB4 gebouwd zijn waarbij de lichtere eisen van toepassing waren. Het verschil tussen de eisen ligt tussen 5 en 10 dB. De grootte van het verschil hangt vooral af van de keuze in de uitgangspunten voor de berekening van de Lden-geluidbelasting. Om een goede aansluiting te vinden bij de in het verleden gehanteerde eisen bevelen de onderzoekers aan om de berekende geluidbelasting met een correctiewaarde van 5 dB te vermeerderen. Het hanteren van een dergelijke correctie is te motiveren vanuit het discontinue karakter van het vliegtuiggeluid. Deze aanbeveling is overgenomen en in artikel 10 verwerkt.

**3.2 Gevelisolatieprogramma**

De minister stelt jaarlijks een gevelisolatieprogramma op waarin de woningen zijn opgenomen die in het jaar waarop het gevelisolatieprogramma betrekking heeft in beschouwing zullen worden genomen. Het in beschouwing nemen van een woning houdt in dat wordt nagegaan of de woning voor geluidwerende maatregelen in aanmerking komt. Het is dus niet zo dat elke woning die in het gevelisolatieprogramma wordt opgenomen ook daadwerkelijk wordt geïsoleerd. Of dat gebeurt is afhankelijk van bijvoorbeeld de resultaten van het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek. Een woning wordt voor de toepassing van deze regeling slechts éénmaal in beschouwing genomen. Dat wil zeggen dat indien, om welke reden dan ook, de procedure ten aanzien van een bepaalde woning vóór het daadwerkelijk aanbrengen van de geluidwerende maatregelen wordt gestaakt, deze woning nooit meer in het gevelisolatieprogramma zal worden opgenomen.

[10] PM: vindplaats rapport

De woning kan overigens nog steeds voor isolatie in aanmerking komen vanwege weg- of spoorverkeer, door infra-aanpassingen of doordat de monitoring van luchtvaartgeluid daar alsnog aanleiding toe geeft.

Het gevelisolatieprogramma omvat een aantal woningen in een bepaalde wijk of een aantal straten in één of meer gemeenten, ten aanzien waarvan wordt aangenomen dat in twee jaar de volledige procedure, dat wil zeggen vanaf het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek tot en met het eventuele aanbrengen van de geluidwerende maatregelen, kan worden afgewerkt.

### 3.3 De procedure

Rijkswaterstaat zal de procedure namens de minister van IenW uitvoeren. Dat betekent in de praktijk dat Rijkswaterstaat de communicatie , procesvoering en –begeleiding naar de woningeigenaren zal verzorgen. Niet alle woningeigenaren zullen gelijktijdig worden benaderd. De totale werkvoorraad wordt verspreid over meerdere jaren, zodat per jaar een aantal woningen worden aangepakt. De procedure om gevelisolatie aan te brengen kent grofweg vier fasen.

1. Deelname: eigenaren wordt gevraagd of ze willen deelnemen aan het uit te voeren onderzoek;
2. Onderzoek: door een ingenieursbureau wordt akoestisch en bouwkundig onderzoek uitgevoerd om te kunnen bepalen of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn;
3. Ontwerp: door een ingenieursbureau wordt een maatregelontwerp voorgesteld en afgestemd met eigenaar;
4. Uitvoering: het door de eigenaar geaccepteerde isolatieaanbod wordt uitgevoerd door een aannemer.

### 3.4 Uitvoering en communicatie

Het gevelisolatieonderzoek wordt uitgevoerd door ingenieursbureaus die door Rijkswaterstaat zijn geselecteerd. Het aanbrengen van isolatie vindt plaats door geselecteerde aannemers. Rijkswaterstaat coördineert het gevelisolatieonderzoek van A tot en met Z, onderhoudt de contacten met stakeholders (zoals bewoners/woningeigenaren, de projecten van Rijkswaterstaat en ProRail en de betrokken gemeenten), toetst de kwaliteit van geleverde onderzoeksrapporten van de ingenieursbureaus, houdt toezicht op de werkzaamheden die de aannemer uitvoert en neemt namens het bevoegd gezag de formele besluiten over het wel of niet aanbrengen van isolatie.

Hieronder staan schematisch de belangrijkste communicatiemomenten over de uitvoering van het gevelisolatieonderzoek en het aanbrengen van isolatie weergegeven. Tegen ieder besluit dat Rijkswaterstaat (namens de Minister), in het kader van het gevelisolatieonderzoek, neemt staat bezwaar en beroep open in het kader van de Algemene wet bestuursrecht.




Bij 1 op de 20 geïsoleerde woningen vindt een controlemeting plaats.

Als een eigenaar geen toestemming verleent voor het uitvoeren van het gevelisolatieonderzoek of voor het aanbrengen van isolatie, dan volgt een besluit waarin staat dat de woning niet langer in aanmerking komt voor geluidwerende voorzieningen.

Rijkswaterstaat onderhoudt contacten met de eigenaar van de objecten. Alle correspondentie en besluiten worden aan de eigenaar gericht. Indien er sprake is van een bewoner die niet tevens de eigenaar is, wordt ook de bewoner door Rijkswaterstaat geïnformeerd. Indien er voor woningen sprake is van een vereniging van eigenaren (VvE) dan dient een eigenaar zelf contact op te nemen met deze vereniging voor het verkrijgen van eventueel benodigde toestemming voor de uitvoering van de gevelisolatie. Indien de beheerder van de VvE bekend is dan zal deze wel door Rijkswaterstaat geïnformeerd, en zo nodig betrokken, worden.

Naast de formele communicatie worden brochures en een website (www.rws.nl/gevelisolatie) ingezet om woningeigenaren en bewoners goed te informeren. Eigenaren/bewoners worden door Rijkswaterstaat geïnformeerd over welk ingenieursbureau het onderzoek gaat uitvoeren en welke aannemer de isolatiewerkzaamheden gaat aanbrengen. Het team communicatie van Rijkswaterstaat is per e-mail en op werkdagen rechtstreeks telefonisch bereikbaar.

**4. Staatssteun**

Zoals in het algemeen deel van de toelichting is aangegeven, is deze regeling een uitwerking van de politieke toezegging om een stap te zetten in de aanpak van geluidhinder in de regio Schiphol. Alle woningen in de 60 dB Lden contour die niet aan de norm voldoen worden in beschouwing genomen voor geluidwerende maatregelen.

De kosten die met deze regeling zijn gemoeid worden via de geluidsheffing burgerluchtvaart op grond van artikel 8a.38, eerste lid, van de Wet luchtvaart doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen die op de luchthaven Schiphol vliegen. Er worden geen Staatsmiddelen ingezet voor de bekostiging.

De woningen moeten voldoen aan de bouwregelgeving. Indien dat niet het geval is dan zal de eigenaar dat eerst voor eigen kosten moeten herstellen. Deze verplichting wordt niet door de Staat overgenomen. De isolatie op basis van de onderhavige regeling komt dus bovenop bestaande regelingen en niet in de plaats van. Dit geldt voor alle woningen, ook woningen in eigendom van ondernemingen die voor de isolatie in aanmerking komen. Zij hebben hierdoor geen financieel voordeel van de regeling.

Daarmee geldt dat er geen sprake is van staatssteun.

**5. Bekostiging**

De kosten van deze regeling worden gefinancierd door middel van een heffing opgelegd aan de burgerluchtvaart. Het gaat daarbij om alle kosten, zowel de uitvoeringskosten van Rijkswaterstaat als de feitelijke kosten voor het onderzoek en de geluidwerende maatregelen.

Die heffing vindt zijn grondslag in artikel 8a.38 van de Wet luchtvaart en vindt per landing plaats. In het wetsartikel is opgenomen dat deze geluidsheffing wordt geheven naar de geluidsproductie van een vliegtuig tot het tijdstip waarop de kosten zijn voldaan. Er geldt wat dat betreft geen budgetplafond voor deze regeling. Het ervoor zorgdragen dat de woningen aan de norm voldoen is bepalend.

**6. Regeldruk**

Het kabinet streeft ernaar de regeldruk voor burgers, bedrijven en professionals terug te dringen. De opzet van de regeling is om de regeldruk wat dat betreft zo minimaal mogelijk te houden.

De regeling is beschikbaar voor eigenaren van woningen. Dat kunnen zowel ondernemingen zijn zoals woningcorporaties als particuliere eigenaren. Hoewel het aanbod tot onderzoek en geluidwerende maatregelen op basis van vrijwilligheid is, levert het wel administratieve lasten op voor eigenaren die daar

gebruik van maken. Eigenaren zullen zich moeten inlezen en toestemming moeten verlenen, in eerste instantie voor akoestisch en bouwkundig onderzoek en in tweede instantie voor het aanbrengen van geluidwerende maatregelen.

Het verlenen van toestemming aan de minister (in casu Rijkswaterstaat) voor akoestisch en bouwkundig onderzoek, inclusief het lezen van de informatie, kost de eigenaar ongeveer 60 minuten. De eigenaren kunnen via de website van Rijkswaterstaat digitaal toestemming verlenen. Bij een standaard tarief voor bedrijven van € 39,– per uur[11] en burgers van € 15,– per uur kost dit de aanvrager derhalve € 39,- respectievelijk € 15,–. Als uit het onderzoek blijkt dat er geluidwerende maatregelen moeten worden aangebracht, dan zal de minister andermaal toestemming verleend moeten worden. Hier geldt een hogere tijdbelasting als bij de eerste toestemming, te weten 90 minuten.

De administratieve last van deze regeling is per onderneming maximaal € 74,- en per particuliere eigenaar € 30,-. Er vallen circa PM woningen binnen de reikwijdte van de regeling. Aangenomen wordt dat ongeveer XX% van deze voorraad eigendom is van ondernemingen. Als alle woningeigenaren van het onderzoek en het aanbod gebruik maken dan zouden de kosten voor particulieren uitkomen op (PM * 0.XX * 37,50=) € PM,- en voor niet-particulieren op (PM * 0.XX * 97,50=) € pm,-. De totale regeldrukkosten van de regeling komen derhalve uit op € PM,-.

De conceptregeling is voorgelegd aan de Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). De uitkomst is PM.

De regeling is voorbereid en opgesteld in samenspraak met Rijkswaterstaat, dat ook de projecten op basis van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 en isolatieprojecten voor spoorwegen en wegen uitvoert.

## 7. Consultatie

Op [datum] is de conceptregeling voor internetconsultatie bekendgemaakt. De consultatieperiode liep op [datum] af. In totaal zijn X reacties ontvangen. De reacties hadden betrekking op [onderwerpen]. Op de volgende punten hebben de reacties geleid tot aanpassing in de regeling. [aanvullen na de consultatieperiode]

## 8. Verwerking van persoonsgegevens

Bij de ontwikkeling van beleid en regelgeving die betrekking hebben op verwerkingen van persoonsgegevens of waaruit verwerkingen van persoonsgegevens voortvloeien is het vereist dat er een privacy impact assessment (PIA) wordt uitgevoerd. Omdat het vierde lid van artikel 7 de minister de mogelijkheid biedt om persoonsgegevens van eigenaren van woningen die in het gevelisolatieprogramma zijn opgenomen op te vragen bij de burgemeester en

[11] Dit is het interne uurtarief voor de beroepsgroep administratief personeel uit het Handboek Meting Regeldruk (versie 2018).

wethouders is voor deze regeling een PIA uitgevoerd.

In de PIA zijn de volgende afwegingen en keuzes gemaakt: PM.

## 9. Inwerkingtreding en vervaldatum

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt met ingang van [datum], met dien verstande dat deze regeling van toepassing blijft op de gevelisolatieprogramma's die voor die datum zijn vastgesteld. Hiermee is afgeweken van het systeem van vaste verandermomenten en de minimuminvoeringstermijn, omdat de doelgroep is gebaat bij een spoedige inwerkingtreding (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vijfde lid, onder a).

ARTIKELSGEWIJS

**Artikel 1 (Begripsomschrijvingen)**
Dit artikel bevat enkele begripsbepalingen.

In het eerste lid, onder b, wordt een definitie gegeven van geluidgevoelige ruimten van woningen. In afwijking van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 is de keuken met een vloeroppervlakte van tenminste 11 $m^2$ ook aangemerkt als een geluidgevoelige ruimte. Hiermee wordt aangesloten bij wat gangbaar is bij gevelisolatie voor woningen langs spoorwegen en rijkswegen. Verder geldt dat de verblijfsruimten als zodanig gebruikt moeten worden. Bedoeld wordt dat een verblijfsruimte ingericht moet worden voor het doel waarvoor het is bestemd.

**Artikel 2 (Algemene bepalingen)**
De geluidcontour in dB voor Schiphol waarbinnen woningen in aanmerking komen voor geluidwerende maatregelen is vastgesteld op 60 dB $L_{den}$. Deze geluidcontour is in bijlage 1 aangegeven op een kaart.

Woningen die onder de vorige GIS-projecten zijn geïsoleerd komen niet in aanmerking. Het gaat dan om het geluidsisolatieprogramma Schiphol op grond van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 dat in drie fasen is uitgevoerd (GIS-1, GIS-2 en GIS-3).

Indien sprake is van een ononderbroken rij woningen of gebouweenheid en de isolatiegrens loopt daar dwars doorheen, zou in beginsel een beperkt aantal woningen uit die rij voor isolatie in aanmerking komen. In het tweede lid is daarom een bepaling opgenomen die de mogelijkheid biedt om woningen die onderdeel uitmaken van hetzelfde bebouwingsblok ook van isolatiemaatregelen te voorzien als dit passend is voor de architectonische uitstraling van het geheel en de uitvoeringskosten van de woningen buiten de contour in redelijke verhouding staan tot de uitvoeringskosten van de woningen (in datzelfde bouwblok) binnen de contour. Redelijk betekent in deze dat, doch niet uitsluitend, de uitvoeringskosten voor woningen binnen de geluidcontour hoger is dan die voor buiten de contour.

**Artikel 3 (Situaties waarin onder bepaalde voorwaarden geluidwerende maatregelen worden aangebracht)**
In artikel 3 zijn situaties aangegeven waarin alleen onder de daar genoemde voorwaarden geluidwerende maatregelen worden aangebracht. De eerste situatie (artikel 3, eerste lid) betreft de situatie waarin uit het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat - kort gezegd - een woning gedeeltelijk niet voldoet aan de geluidweringsvoorschriften ingevolge het Besluit geluidwering gebouwen of het Bouwbesluit en de geluidsbelasting in dB is toegenomen ten opzichte van het moment waarop de bouwvergunning is verleend. Bij de vraag of is voldaan aan de geluidweringsvoorschriften wordt rekening gehouden met een marge van 2 dB. De hier bedoelde situatie wordt in de toelichting bij artikel 6 genoemd. In deze situatie worden geen geluidwerende voorzieningen aangebracht voordat de woning binnen een door de minister gestelde termijn in overeenstemming is gebracht met de geluidweringsvoorschriften. De kosten hiervan komen op grond van artikel 3 voor rekening van de eigenaar. De door de minister gestelde termijn betreft een redelijke termijn voorafgaand aan het geplande tijdstip van het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen. Eventueel kunnen op verzoek van de eigenaar de werkzaamheden tot het in overeenstemming brengen met de geluidweringsvoorschriften en het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen tegelijkertijd plaatsvinden (artikel 3, tweede lid). Uiteraard komen ook in dat geval de kosten voor het in overeenstemming brengen met de geluidweringsvoorschriften voor rekening van de eigenaar. De reden voor het opnemen van deze bepaling is dat van de overheid niet kan worden gevergd dat voor rekening van de overheid meer werkzaamheden aan de woning worden verricht dan het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen, vanaf het niveau dat al bereikt had moeten zijn.

De tweede situatie (artikel 3, derde lid) betreft de situatie waarin uit het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat met de geluidwerende voorzieningen samenhangende voorzieningen als bedoeld in hoofdstuk III, afdeling 2, van de Woningwet, die op grond van een aanschrijving van burgemeester en wethouders moeten worden aangebracht, nog niet zijn aangebracht. In dat geval worden van rijkswege alleen geluidwerende voorzieningen aangebracht indien burgemeester en wethouders er op verzoek van de eigenaar mee hebben ingestemd dat het aanbrengen van de voorzieningen als bedoeld in de Woningwet gelijktijdig plaatsvindt met het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen. Ook in deze situatie komen de kosten van het aanbrengen van de voorzieningen als bedoeld in de Woningwet voor rekening van de eigenaar (artikel 3, derde lid).

**Artikel 4 (gebreken en achterstallig onderhoud)**
In bepaalde gevallen kan het voorkomen dat geluidgevoelige ruimten niet geschikt zijn om geluidwerende maatregelen aan te brengen vanwege achterstallig onderhoud of constructieve gebreken. Bijvoorbeeld als er sprake is van een lekkage die eerst moet worden verholpen of metselwerk dat moet worden hersteld. In artikel 4 is dan bepaald dat de eigenaar van de woning op eigen kosten en binnen een redelijke termijn de woning moet aanpassen alvorens de geluidwerende maatregelen kunnen worden aangebracht.

In het vijfde lid van artikel 4 is aangegeven dat als zich tijdens de uitvoering milieutechnische of constructieve gebreken openbaren die tot gevolg hebben dat de geluidwerende maatregelen niet doelmatig kunnen worden aangebracht, en het Rijk die gebreken redelijkerwijs niet had behoeven te voorzien, de kosten in verband met het opheffen van die gebreken in overleg met de eigenaar op billijke wijze verdeeld tussen de eigenaar en het Rijk. Daar kan bijvoorbeeld sprake van zijn als tijdens de werkzaamheden asbest wordt aangetroffen of een te zwakke fundering.

**Artikel 5 (kostenbegrenzing)**
In dit artikel is bepaald dat besloten kan worden om geen geluidwerende maatregelen te treffen, als er zwaarwegende bezwaren van bouwkundige aard bestaan tegen het treffen van die maatregelen. Gedacht moet worden aan situaties waarin er zoveel bouwkundige ingrepen aan de woning moeten worden verricht dat de kosten niet in verhouding staan tot de kosten van de geluidwerende maatregelen. Een voorbeeld daarvan is als de fundering van de woning te zwak is om de geluidwerende maatregelen te dragen en eerst moet worden gerenoveerd. In navolging van artikel 4 heeft in voorkomend geval de eigenaar de mogelijkheid om voor eigen kosten de woning aan te passen alvorens de geluidwerende maatregelen kunnen worden aangebracht. Als alternatief kan worden bekeken of het mogelijk is om toch een bepaalde mate van geluidwerende maatregelen aan te brengen zonder dat er bouwkundige ingrepen aan de woning moeten worden verricht.

**Artikel 6 (situaties waarin geen geluidwerende maatregelen worden aangebracht)**
In artikel 6 is een aantal situaties aangegeven waarin in ieder geval geen geluidwerende maatregelen worden aangebracht. Indien zich één van deze gevallen voordoet worden de betreffende woningen niet in het gevelisolatieprogramma opgenomen. Dat kan ook in een latere fase zijn, bijvoorbeeld als bekend wordt dat de woning op afzienbare termijn wordt gesloopt. In het gevelisolatieprogramma worden, gelet op artikel 7, de woningen opgenomen die in een bepaald jaar in beschouwing zullen worden genomen. Dat houdt onder meer in dat deze woningen voor een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek in aanmerking komen. De in artikel 6 bedoelde woningen komen niet voor een dergelijk onderzoek in aanmerking. Op het gevelisolatieprogramma wordt in de toelichting bij artikel 7 nader ingegaan.

In artikel 6 is onder a bepaald dat aan geluidgevoelige ruimten en slaapkamers geen geluidwerende maatregelen worden aangebracht indien ze al voldoen aan artikel 10, dan wel aan overeenkomstige eisen hadden moeten voldoen op grond van de geluidweringsvoorschriften ingevolge het Besluit geluidwering gebouwen of het Bouwbesluit. Het eerste gedeelte van dit onderdeel spreekt voor zich. Het tweede gedeelte is alleen in onderdeel a van artikel 6 opgenomen. In dit geval gaat het om geluidgevoelige ruimten van woningen voor de bouw waarvan op of na 15 februari 1983 - datum van inwerkingtreding van het op de Woningwet 1962 gebaseerde Besluit geluidwering gebouwen - een bouwvergunning is aangevraagd. Woningen die na deze datum zijn gebouwd moeten ingevolge het Besluit geluidwering gebouwen of het Bouwbesluit aan de in voornoemd besluit bepaalde geluidweringseisen voldoen. Indien de hier bedoelde geluidweringseisen

overeenkomen met artikel 10 van de onderhavige regeling, dan worden de desbetreffende woningen niet in het gevelisolatieprogramma opgenomen.

In dit verband is het van belang vast te stellen dat de geluidbelasting in dB op grond van de vastgestelde geluidszone niet hoger is dan de geluidsbelasting in dB die de woning ondervond op het moment dat de bouwvergunning is verleend. Is die geluidbelasting wèl hoger, dan wordt de woning in beschouwing genomen. In dat geval worden de desbetreffende woningen wel opgenomen in het gevelisolatieprogramma en – indien de eigenaar schriftelijk toestemming verleend - wordt een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek uitgevoerd.

**Artikel 7 (gevelisolatieprogramma)**
Op grond van het eerste lid van artikel 7 stelt de minister jaarlijks een gevelisolatieprogramma vast, waarin de woningen zijn opgenomen die in het jaar waarop het gevelisolatieprogramma betrekking heeft in beschouwing zullen worden genomen. Het in beschouwing nemen van een woning houdt in dat wordt nagegaan of de woning voor geluidwerende maatregelen in aanmerking komt. Het is dus niet zo dat elke woning die in het gevelisolatieprogramma wordt opgenomen ook daadwerkelijk wordt geïsoleerd. Of dat gebeurt is afhankelijk van bijvoorbeeld de resultaten van het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek. Een woning wordt voor deze regeling slechts éénmaal in beschouwing genomen. Dat wil zeggen dat indien, om welke reden dan ook, de procedure ten aanzien van een bepaalde woning vóór het daadwerkelijk aanbrengen van de geluidwerende maatregelen wordt gestaakt, deze woning nooit meer in een gevelisolatieprogramma zal worden opgenomen. Dat laat overigens onverlet dat de woning nog steeds voor isolatie in aanmerking komen vanwege weg- of spoorverkeer, door infra-aanpassingen of monitoring.

Het gevelisolatieprogramma omvat een aantal woningen, bijvoorbeeld een bepaalde wijk of een aantal straten in één of meer gemeenten, ten aanzien waarvan wordt aangenomen dat in twee jaar de volledige procedure, dat wil zeggen vanaf het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek tot en met het eventuele aanbrengen van de geluidwerende maatregelen, kan worden afgewerkt.

De minister kan op grond van het vierde lid van artikel 7 burgemeester en wethouders verzoeken de gegevens te verstrekken die in verband met het opstellen van het gevelisolatieprogramma nodig zijn. De hier bedoelde gegevens zijn ook nodig om te kunnen bepalen of één van de situaties zich voordoet als bedoeld in artikel 6. Is dat het geval dan wordt de betreffende woning niet in het gevelisolatieprogramma opgenomen. In de toelichting op artikel 6 is hier al kort op ingegaan.

In het derde lid van artikel 7 is bepaald dat de eigenaren van de woningen die in het gevelisolatieprogramma worden opgenomen hiervan schriftelijk op de hoogte worden gesteld. Datzelfde geldt voor de eigenaren van woningen die niet in het gevelisolatieprogramma worden opgenomen omdat artikel 6 op de betreffende woningen van toepassing is. De hier bedoelde mededeling is een besluit in de zin van de Awb, hetgeen betekent dat tegen de mededeling bezwaar en beroep openstaat.

**Artikel 8 (onderzoek)**

Aan de eigenaar van een woning die in het gevelisolatieprogramma is opgenomen, wordt op grond van het eerste lid van artikel 8 verzocht binnen drie weken schriftelijk toestemming te verlenen voor het uitvoeren van een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek. Wordt de toestemming niet binnen de gestelde termijn verleend dan wordt de betreffende eigenaar schriftelijk meegedeeld dat geen akoestisch en bouwtechnisch onderzoek kan worden uitgevoerd (artikel 8, tweede lid), tenzij de toestemming binnen twee weken alsnog wordt verleend. De eigenaar heeft in totaal dus vijf weken om toestemming te verlenen.

De in het tweede lid bedoelde schriftelijke mededeling is - evenals de mededeling als bedoeld in artikel 7 – een besluit in de zin van de Awb en als zodanig vatbaar voor bezwaar en beroep. De in het tweede lid bedoelde toestemming kan betrekking hebben op een deel van de woning. In artikel 9, derde lid, is bepaald dat het aanbod tot het aanbrengen van geluidwerende maatregelen op verzoek van de eigenaar betrekking kan hebben op een kleiner aantal geluidgevoelige ruimten. De toestemming heeft dan betrekking op de geluidgevoelige ruimten die door de eigenaar zijn aangewezen.

In het derde lid van artikel 8 is een opsomming gegeven van de resultaten die het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek in ieder geval moet opleveren. Naast de geluidwerende maatregelen die moeten worden aangebracht, zal het onderzoek ook moeten resulteren in een opgave van de kosten die voor rekening van de eigenaar komen. Het gaat in dit geval om kosten die voor de eigenaar voortvloeien uit de toepassing van de artikelen 3 tot en met 5.

**Artikel 9 (aanbod en overeenkomst)**
In de toelichting op de artikel 8 is al aangegeven dat uit het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek onder meer blijkt of toepassing moet worden gegeven aan de artikelen 3 tot en met 5. Op grond van deze artikelen moet de eigenaar van een woning alvorens geluidwerende maatregelen worden aangebracht zijn woning in overeenstemming brengen met geluidweringsvoorschriften op grond van het Besluit geluidwering gebouwen of het Bouwbesluit, dan wel gebreken of achterstallig onderhoud opheffen. In principe moeten de hier bedoelde werkzaamheden zijn verricht voordat de werkzaamheden in verband met het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen beginnen. In het eerste lid van artikel 9 is daarom bepaald dat de betreffende eigenaren zal worden verzocht schriftelijk te verklaren dat zij bereid zijn de werkzaamheden binnen een door de minister gestelde termijn uit te laten voeren. Deze bepaling is opgenomen met het oog op het feit dat de betreffende woningen vallen binnen een bepaald isolatieproject waarvoor een bepaalde planning moet worden aangehouden. Zouden één of meer van de betreffende woningen niet binnen die planning kunnen worden geïsoleerd dan brengt dat extra kosten met zich mee doordat isolatie van deze woningen moet plaatsvinden buiten een project om. Mede ter oplossing van dit probleem is in de artikelen 3 tot en met 5 bepaald dat de eigenaar kan verzoeken de werkzaamheden gelijktijdig te laten verrichten.

In het tweede lid van artikel 9 is bepaald dat de eigenaren van de woningen die - gelet op de resultaten van het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek - voor het aanbrengen van geluidwerende maatregelen in aanmerking komen hiertoe een aanbod krijgen. Indien toepassing wordt gevraagd van artikel 5, tweede lid, van

artikel 6, vijfde lid, of van artikel 8, vijfde lid, ontvangen de eigenaren van de in het eerste lid van de artikelen 12 en 15 bedoelde woningen, naast het aanbod tevens een voorstel voor een overeenkomst met betrekking tot de door die eigenaren voor hun rekening uit te voeren werkzaamheden.

Hebben zij verklaard bereid te zijn de werkzaamheden binnen een door de minister gestelde termijn voorafgaand aan het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen te laten uitvoeren, dan wordt het in het tweede lid bedoelde aanbod gedaan onder de voorwaarde dat de in artikel 9, eerste lid, onder a tot en met d, bedoelde werkzaamheden ook daadwerkelijk binnen de genoemde termijn zijn uitgevoerd.

De eigenaren die een aanbod tot het aanbrengen van geluidwerende maatregelen en eventueel een voorstel voor een overeenkomst hebben gekregen worden verzocht binnen drie weken na ontvangst door ondertekening van aanbod en overeenkomst schriftelijk te verklaren daarmee in te stemmen (artikel 9, zevende lid). De eigenaar heeft in totaal dus vijf weken om toestemming te verlenen. De eigenaren van de woningen die niet voor isolatie in aanmerking komen, worden - op grond van het vierde lid van artikel 9 - eveneens schriftelijk op de hoogte gesteld.

In het zevende lid, onder a, van artikel 9 is bepaald dat de ondertekening alle geluidgevoelige ruimten en slaapkamers moet betreffen waar het aanbod betrekking op heeft.

Ten aanzien van het prijsgeven van bij het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen verwijderde onderdelen, bedoeld in het zevende lid , onder d, is het in concrete gevallen mogelijk dat de eigenaar het eigendom van deze onderdelen wil behouden (bijvoorbeeld bij glas-in-lood). In dergelijke gevallen zullen met de betreffende eigenaar schriftelijk vast te leggen afspraken worden gemaakt en wordt van hem verlangd dat hij deze onderdelen zelf tijdig verwijdert.

Na ontvangst van het ondertekende aanbod en eventueel de ondertekende overeenkomst neemt de minister het besluit tot het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen (artikel 9, achtste lid).

Indien de ondertekening van aanbod of overeenkomst niet binnen de gestelde termijn heeft plaatsgevonden, besluit de minister dat geen geluidwerende maatregelen kunnen worden aangebracht (artikel 9, negende lid) en wordt dit de betreffende eigenaren schriftelijk meegedeeld. De eigenaar heeft in totaal dus vijf weken om toestemming te verlenen. De besluiten met schriftelijke mededelingen als bedoeld in artikel 9 zijn besluiten in de zin van de Awb en vatbaar voor bezwaar en beroep.

In artikel 9, tiende lid, is bepaald dat in het geval de eigenaar geen toestemming geeft voor het in artikel 8 bedoelde onderzoek of het in artikel 9 bedoeld aanbod weigert, de verplichting tot het treffen van geluidwerende maatregelen op grond van deze regeling van rechtswege vervalt.

Tot slot is in artikel 9, elfde lid, opgenomen dat van vervallen van een verplichting tot het treffen van geluidwerende maatregelen wegens een weigering deel te nemen aan het onderzoek (artikel 8) of niet instemmen met het aanbod (artikel

9) een inschrijving wordt gedaan in het Kadaster. Het doel van deze inschrijving is onder andere om aan toekomstige kopers duidelijkheid te geven dat de verkoper in het verleden de mogelijkheid tot isolatie aangeboden heeft gekregen, maar hier geen gebruik van gemaakt. Daarnaast geeft het duidelijkheid over het aantal woningen dat in het verleden in beschouwing is genomen met het oog op eventuele toekomstige maatregelen.

De inschrijving in het Kadaster geschiedt zo spoedig mogelijk na onherroepelijk worden van de besluiten. Dit om onduidelijkheden bij een eventuele tussentijdse verkoop van de betreffende woning te voorkomen.

**Artikel 10 (kwaliteit van de geluidwerende maatregelen)**
In het eerste lid van dit artikel wordt bepaald dat geluidwerende maatregelen een zodanige kwaliteit moeten bezitten dat de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van een geluidgevoelige ruimte een zodanige volgens NEN 5077 bepaalde geluidwering heeft, dat de waarde ten minste gelijk is aan de geluidbelasting op de uitwendige scheidingsconstructie verminderd met 33 dB is. Daarbij wordt uitgegaan van de bepaalde geluidbelasting op de uitwendige scheidingsconstructie zoals opgenomen in bijlage 1 en vermeerderd met 5 dB.

Om te bepalen welke geluidwerende maatregelen moeten worden aangebracht, moet de geluidbelasting waartegen bescherming moet worden gevonden bekend zijn en moet de huidige geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie bekend zijn en op welke wijze deze wordt bereikt. Deze geluidwering is afhankelijk van de toegepaste bouwconstructies/-elementen, de afmetingen hiervan, en de bijbehorende geluidisolatie van deze bouwconstructie/-elementen. Om recht te doen aan het discontinue karakter van vliegtuiggeluid wordt deze belasting vermeerderd met 5 dB. Als blijkt dat de huidige geluidwering onvoldoende groot is om bescherming te bieden tegen deze geluidbelasting, wordt bepaald welk of welke bouwconstructies/-elementen moeten worden aangepast om de geluidwering te vergroten, en hoe groot deze aanpassing dan zou moeten zijn.

De geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie wordt bepaald aan de hand van de voorschriften in bijlage 2.

**Artikel 11 (wooncomfort en levensduur)**
Het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen gebeurt sober en doelmatig en mag niet leiden tot een essentiële comfortvermindering. Van de in het eerste lid van artikel 11 genoemde essentiële comfortvermindering is bijvoorbeeld geen sprake indien een beperkte verkleining van het nuttige vloeroppervlak of van de nuttige ruimte van een geluidgevoelige ruimte of slaapkamer optreedt ten gevolge van het aanbrengen van geluidwerende maatregelen. Ook is van essentiële comfortvermindering geen sprake indien: het aantal draaiende delen per geluidgevoelige ruimte of slaapkamer wordt geminimaliseerd tot één draairaam (of deur), een schuivend deel wordt vervangen door een draaiend deel, ruimteverlies achter knieschotten optreedt of ventilatieopeningen op een hoogte van 1.80 m boven de vloer worden aangebracht.

**Artikel 12 (toezicht en controle)**
De in het derde lid genoemde meting van de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van de geluidgevoelige ruimten waaraan isolatie is aangebracht, wordt uitgevoerd volgens de in artikel 4 van bijlage 2 bij deze regeling, opgenomen meetmethode. Hierbij wordt gebruik gemaakt van steekproeven, waarbij een steekproefgrootte gehanteerd wordt van één op de twintig woningen.

**Artikel 13 (verstrekking)**
In dit artikel is geregeld dat voor bekostiging door het Rijk geen geluidwerende maatregelen in beschouwing worden genomen die op grond van een andere regeling dan de onderhavige zijn aangebracht dan wel die een eigenaar op eigen initiatief heeft aangebracht.

**Artikel 14 (mindering bij vrijwillige uitkoop)**
Indien een door het Rijk geïsoleerde woning naderhand door het Rijk wordt aangekocht kan van het Rijk niet worden gevergd dat het tweemaal voor de aangebrachte maatregelen betaalt. In verband hiermee is in artikel 14 geregeld dat in het aanbod dan wel in een afzonderlijk voorstel voor een overeenkomst is bepaald dat de door het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen toegenomen marktwaarde van de woning op de koopprijs in mindering zal worden gebracht. Hierbij wordt voor de geluidwerende maatregelen uitgegaan van een afschrijvingsperiode van tien jaar.

Van verwerving kan bijvoorbeeld sprake zijn als de woning in een LIB-beperkingengebied ligt.

**Artikel 15 (onderaanneming)**
Dit artikel geeft aan dat het mogelijk is om de uitvoering van de regeling bij overeenkomst over te laten aan daartoe door de minister aangewezen partijen, en om deze partijen hiervoor een vergoeding toe te kennen. Hierbij blijft de minister verantwoordelijk voor het aanbrengen van de geluidwerende maatregelen en het toezicht daarop, overeenkomstig artikel 12.

**Artikel 16**
Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt het Bouwbesluit 2012 vervangen door het Besluit bouwwerken leefomgeving.

**Artikel 17**
De regeling treedt in werking de dag na publicatie in de Staatscourant. Met toepassing van de uitzondering in het vijfde lid, onderdeel a, van Aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving worden afgeweken van de vaste verandermomenten voor ministeriële regelingen en invoeringstermijnen. Het is voor de betrokken woningeigenaren gewenst zo snel mogelijk met de uitvoering van de regeling te beginnen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
mw. S. Willemsen
BEL/BS

Telefoonnummer +31235143654
willemsens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
15 FEB. 2023

**Kenmerk**
1973049/1978983

Betreft: BRS zienswijze op Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: BRS zienswijze op Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt de Regeling gevelisolatie Schiphol 2023 voor. De regeling is een eerste stap van een breed programma om de geluidhinder rondom Schiphol terug te dringen

Het doel van de regeling is om woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol, te kunnen voorzien van geluidwerende maatregelen. Deze geluidwerende maatregelen moeten bijdragen aan de vermindering van het geluid binnenshuis en daarmee aan de bescherming van de bewoners.

Van 23 december 2022 t/m 5 februari 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie feedback te geven op de nieuwe regeling.
De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft een gezamenlijke zienswijze opgesteld. Het college van Gedeputeerde Staten heeft kennis genomen van deze zienswijze.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Als voorzitter van de BRS heeft de portefeuillehouder luchtvaart van de provincie Noord-Holland, namens de BRS, de zienswijze bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ingediend. U treft de zienswijze ter informatie aan in de bijlage.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen

1. BRS zienswijze op Consultatie Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023
2. Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023 versie internetconsultatie

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12571 |
| **Extern Zaak ID** | 1981134 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.h |
| **Titel** | Mobiliteit/Ruimte: Selectie projecten budget ketenreis OV-fonds (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RE&E |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

In september 2021 hebben GS besloten om 2 miljoen euro vanuit het OV fonds te reserveren voor maatregelen in Noord-Holland Noord (het gebied boven het Noordzeekanaal), naar aanleiding van de vraag van NS om gezamenlijk 4 miljoen euro te reserveren voor ketenmobiliteit. Het gaat om fysieke maatregelen die de bereikbaarheid van het OV, goede overstapmogelijkheden (trein, bus, fiets) en stationsomgevingen helpen verbeteren. Samen met NS (die eveneens 2 miljoen investeren) en in afstemming met de betrokken gemeenten en ProRail is een lijst opgesteld van projecten die nu voldoende zijn uitgewerkt om een concrete financiële bijdrage aan toe te kennen.

**NS**

**Regiodirectie Randstad Noord**

Stationsplein 19U, spoor 2
Postbus 1283
1000 BG Amsterdam
www.ns.nl

Postbus 1283, 1000 BG Amsterdam
Provincie Noord Holland
De heer J. Olthof
De heer C. Loggen
Postbus 3007
2000 MD Haarlem

**Telefoon** 088 - 671 14 40
**E-mail** Irma.Winkenius@NS.nl

**Datum** 16 februari 2023
**Ons kenmerk** CCA/RDRN/00086
**Onderwerp** Ketenmobiliteit Noord-Holland Noord

Geachte heer Olthof, beste Jeroen,

Geachte heer Loggen, beste Cees,

Om de duurzame bereikbaarheid en mobiliteit in Noord-Holland Noord te bevorderen, zijn NS en de provincie Noord-Holland in 2021 overeengekomen om de komende jaren beiden €2 miljoen te investeren in het verbeteren van de deur- tot-deurreis in Noord-Holland Noord. Graag informeer ik jullie welk deel van de projecten, die gezamenlijk door NS en provincie zijn geselecteerd, NS de komende jaren gaat uitvoeren.

## Achtergrond

In het kader van de studie “Optimaliseren van de dienstregeling Noord-Holland Noord in 2022” is in 2020 door de Raad van Bestuur van NS besloten om voor de regio Noord-Holland Noord (alle treinstations in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal) financiële ontwikkelruimte te reserveren en de besteding daarvan te baseren op voorstellen die voortkomen uit de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. De grootte van de investering door NS is vastgesteld op € 2 miljoen. Tevens is met de provincie Noord-Holland op 29 september 2021 overeengekomen dat ook de provincie een bedrag van € 2 miljoen in Noord-Holland Noord investeert in de deur- tot-deurreis en stations(omgeving). Beide partijen hebben, in afstemming met de betrokken gemeenten en deels ook ProRail, een gezamenlijke selectie gemaakt van projecten, maar afgesproken dat zij separaat hun investeringen doen. Inmiddels zijn er concrete stappen gemaakt om uitvoering te geven aan deze afspraak.

De verschillende projecten dragen bij aan verbetering van de stationsomgeving, het versterken van de tegenspits en/of het deur-tot-deur-vervoer in Noord-Holland Noord. De investeringen van NS richten zich onder andere op de uitbreiding van OV-fiets (op stations waar zich nu nog geen OV-fiets bevindt), het verbeteren van het fietsparkeren door het invoeren van het 1e 24 uur gratis regime, het realiseren van een zelfservicestalling en ten slotte het uitbreiden, reguleren en vergroenen van bestaande P+R locaties.

De projecten voldoen aan de hierna genoemde voorwaarden die in 2021 met elkaar zijn afgesproken om in aanmerking te komen voor financiering. De projecten:

- maken onderdeel uit van de verschillende actieprogramma's (IJmond/Zuid-Kennemerland, Zaancorridor, Helderse Lijn, Hoornse Lijn en West-Friese Lijn) behorende bij de Regionale ontwikkelagenda Noord-Holland;
- dragen bij aan verbetering van de stationsomgeving, verbeteren van de OV-bereikbaarheid, versterken van de tegenspits, het optimaliseren van de ketenreis en/of het deur-tot-deur-vervoer in Noord-Holland Noord;
- hebben zicht op realisatie binnen nu en vijf jaar;
- hebben draagvlak binnen de verschillende regio's;
- zijn niet in strijd met de HRN-concessie en kennen geen negatief effect op de verplichtingen van NS met betrekking tot de HRN-concessie;
- passen binnen de (wettelijke) regels van het bestedingskader en de scope en het takenpakket van NS Stations.

**Besteding NS**

De voorgenomen investeringen dienen voor een deel nog nader te worden geconcretiseerd en zijn deels nog onder voorbehoud. Het werkveld kent namelijk een grote doorontwikkeling en een veelheid aan partijen. De lijst is hierdoor onderhevig aan actuele ontwikkelingen waardoor uitvoering vertraagd kan worden of projecten kunnen wijzigen. In zulke gevallen zullen de geplande investeringen en daarmee gepaard gaande projecten vervallen of worden uitgesteld, om uiteraard ruimte te bieden aan nieuwe voorstellen of om financiële tegenslagen op andere projecten op te kunnen vangen.

Projecten NS – in 2023 en 2024

| **Project** | **Locatie** | **Werkzaamheden** |
|---|---|---|
| Fietsparkeren | Alkmaar | • Plaatsing validatiesysteem bij invoering eerste 24u gratis regime<br>• Casco-aanpassingen bij invoering eerste 24u gratis regime |
| | Hoorn | • Plaatsing ZSF-systeem |
| Uitbreiding OV-fiets | Regio | • Uitrol minimaal 2 nieuwe uitgifte locaties, prioriteit Wormerveer en Zaandijk Zaanse Schans |
| P+R | Heerhugowaard | • Plaatsing PMS-systeem t.b.v. regulering P+R terrein |
| | Wormerveer | • Plaatsing PMS-systeem t.b.v. regulering P+R terrein |
| | Schagen | • Aankoop grond t.b.v. uitbreiding P+R<br>• Desinvestering huur |

Projecten NS – 2025 en verder

| **Project** | **Locatie** | **Werkzaamheden** |
|---|---|---|
| Fietsparkeren | Beverwijk | • Plaatsing validatiesysteem bij invoering eerste 24u gratis regime<br>• Bijdrage aan benodigde infra aanpassingen bij invoering eerste 24u gratis regime |
| Uitbreiding OV-fiets | Regio | • Uitrol 2 nieuwe uitgifte locaties, bijv. Koog aan de Zaan, Purmerend Weidevenne en/of Zaandam Kogerveld |
| P+R | Regio | • Vergroening P+R op diverse locaties |
| | Regio | • Plaatsing (extra) laadpalen op P+R in eigendom NS |

**Rapportage en inzicht**
Om zicht te houden op de gedane voorstellen en uitgevoerde projecten, is ons voorstel om jaarlijks een gezamenlijk overzicht op te stellen waarin wordt gerapporteerd over de bestedingen en projecten van het gezamenlijke budget ketenmobiliteit Noord-Holland Noord. In deze rapportage wordt, voor zover mogelijk, een overzicht gegeven per investeringsonderwerp van:

- status uitvoer van project;
- status van voortgang nog in te dienen investeringsvoorstellen;
- investeringsonderwerpen welke eventueel zijn ingetrokken;
- nieuwe investeringsonderwerpen en eventuele voortgang op investeringsvoorstel.

Graag blijven wij met u in gesprek over de verdere uitwerking, uitvoering en monitoring van het gezamenlijke maatregelenpakket en ontvangen wij een overzicht van het bestedingsvoorstel vanuit de provincie. Tenslotte doen wij het voorstel om op korte termijn een gezamenlijk nieuwsbericht uit te sturen over het maatregelenpakket voor ketenmobiliteit in Noord-Holland Noord. Mocht u naar aanleiding van deze brief de behoefte hebben aan een toelichting, dan kunt u contact opnemen met Mark Sloothaak op mark.sloothaak@ns.nl of op telefoonnummer 06-20324513.

Met vriendelijke groet,



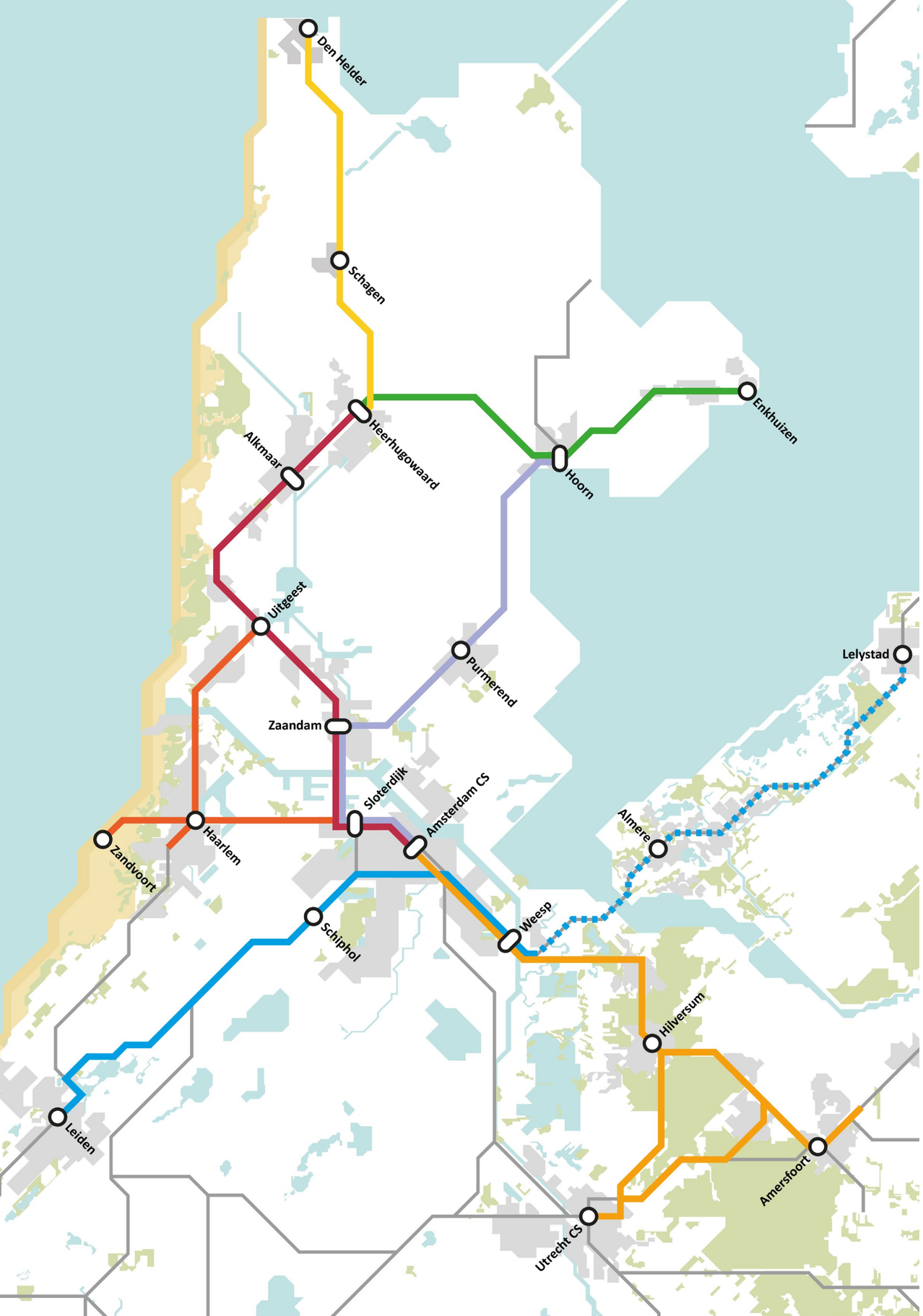
Irma Winkenius
Regiodirecteur

# REGIONALE ONTWIKKELAGENDA NOORD-HOLLAND

## RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN LANGS DE SPOORCORRIDORS



APRIL 2023




# Waarom een Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland?

De bereikbaarheid binnen Noord-Holland staat steeds verder onder druk. In gebieden rond steden wordt het steeds drukker door verdere verstedelijking en in rustigere gebieden is het juist van belang bereikbaarheid te blijven garanderen. De woningbouwopgave in Noord-Holland is groot. Door een goed basisnetwerk van openbaar vervoer en een aansluitend fijnmaziger mobiliteitsnetwerk kunnen we bijdragen aan een duurzame en optimale deur-tot-deur reis voor iedereen. Hierdoor zorgen we voor de verbinding tussen wonen en werken, tussen stad en land en voor de verbondenheid tussen mensen. Een goede bereikbaarheid en betaalbaar OV is van belang voor de leefbaarheid en de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Noord-Holland.

Door dit mobiliteitsnetwerk als ruggengraat te gebruiken voor verstedelijking creëren we zoveel mogelijk nabijheid van voorzieningen en werkgelegenheid en zorgen we voor kortere reistijden. We willen de ruimte rondom de knooppunten in dit netwerk gebruiken voor een gevarieerd aanbod van woningen, bedrijven en voorzieningen. Mensen moeten hier prettig en veilig kunnen wonen, werken en recreëren of op een comfortabele manier kunnen overstappen op een andere vervoersmodaliteit. Deze aanpak zorgt door het gebruiken van de binnenstedelijke ruimte en het beter benutten van het bestaande OV-netwerk, voor een duurzame manier van verstedelijking die bovendien kosteneffectief is. Dit leidt tot kortere reistijden, draagt bij aan duurzame mobiliteit en het sparen van het landschap rondom dorpen en steden.

Om dit te bereiken is een gebiedsgerichte benadering nodig waarbij de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten extra aandacht verdienen en de opgaven op het gebied van verstedelijking en mobiliteit in samenhang worden bekeken. Daarom heeft de Provincie Noord-Holland samen met gemeenten, NS en ProRail gewerkt aan regionale strategieën voor zes spoorcorridors in Noord-Holland. Deze regionale strategieën worden door vertaald naar concrete acties per corridor voor de korte en langere termijn. De Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland geeft de stand van zaken op de verschillende corridors en de samenhang daartussen weer. Dit document groeit mee met de ontwikkelingen op en rondom de corridors.

Provincie Noord-Holland

# Inhoudsopgave


**Samenwerking en rollen**

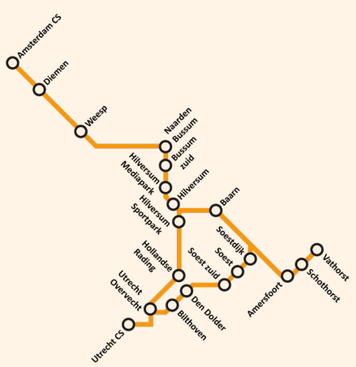
Pagina: 4

**Methodiek en monitoring**

Pagina: 5

**Gooicorridor**

Pagina : 6-7




**Helderse lijn**

Pagina: 12-13




**Hoornse lijn**

Pagina: 14-15




**IJmond/Zuid-Kennemerland**

Pagina: 8-9




**West-Friese lijn**

Pagina: 16-17




**Zaancorridor**

Pagina: 10-11




**Schipholcorridor**

Pagina: 18





# Leeswijzer

De regionale actieprogramma's beslaan de periode tot 2030 en bestaan uit een aantal vaste thema's: OV-aanbod, deur-tot-deur reis, gebiedsontwikkeling van de stationsgebieden en duurzaamheid. Het wensbeeld van het Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 wordt als vertrekpunt genomen. Voor ieder thema worden maatregelen in kaart gebracht:

- Onder **OV-aanbod** kan men denken aan het optimaliseren van de dienstregeling, maatregelen om reizigers in de spits richting Amsterdam te spreiden en het stimuleren van het gebruik van de trein bij het bezoeken van toeristische bestemmingen.
- Bij **deur-tot-deur** maatregelen horen zaken als goede en veilige langzaam verkeersroutes, optimale overstap tussen modaliteiten en uitbreiding van P+R-terreinen of fietsenstallingen.
- Onder de noemer **stationsgebieden** vallen maatregelen als de ruimtelijke ontwikkeling van stationsgebieden en de verbetering van de kwaliteit daarvan. Daarnaast kan het gaan om het optimaliseren van diverse bestemmingen in de nabijheid van het stationsgebied.
- En onder **duurzaamheid** horen maatregelen in het kader van klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving, $CO_2$ reductie en circulariteit.

In dit document worden de hoofdpunten voor iedere corridor weergegeven. De volledige regionale strategieën en actieprogramma`s zijn te vinden via de website van het Programma OV-knooppunten.



# Samenwerking

**De samenwerking tussen de Provincie Noord-Holland, NS, ProRail, betrokken gemeenten en andere stakeholders organiseren we op twee schaalniveaus:**

1. Per corridor vormen we een **samenwerkingsnetwerk** waarin betrokken partijen in gezamenlijkheid besluiten nemen over de uitvoering van het regionale actieprogramma. Betrokken partijen zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het boeken van resultaten en het bereiken van de gezamenlijke ambitie.

2. Samen vormen deze actieprogramma's de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Op het schaalniveau van Noord-Holland organiseren we periodiek een **samenwerkingstafel** waar corridor-overstijgende vraagstukken besproken worden, zoals de samenhang woningbouw/OV, ketenmobiliteit en spreiding van reizigers. Ook is er ruimte voor inhoudelijke kennisuitwisseling tussen de corridors. Tot slot kunnen onderwerpen als netwerkvitaliteit en mogelijke belangentegenstelling tussen partijen aan de orde komen.

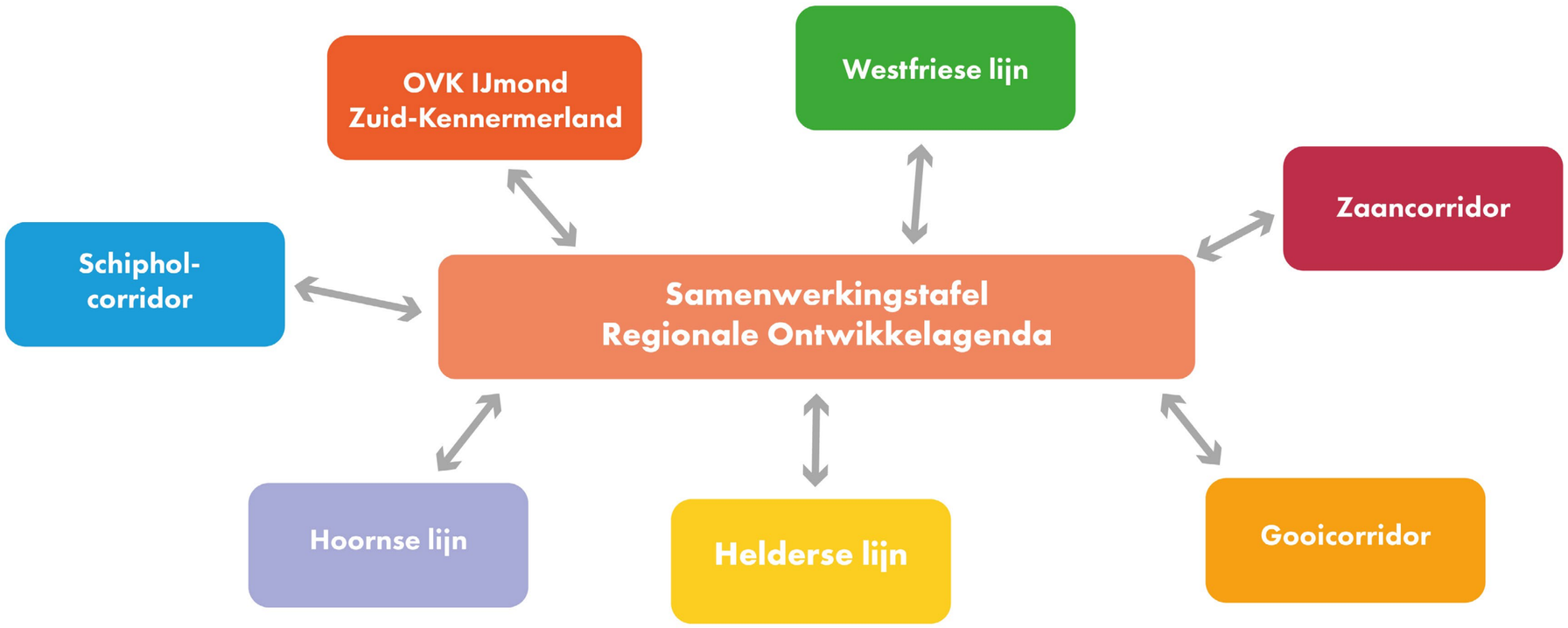
# Rollen

**Voor iedere corridor onderscheiden we twee rollen:**

1. De **bestuurlijk ambassadeur** is het externe gezicht van de samenwerking en heeft specifiek een rol om de samenwerking in de corridor levendig te houden, acties aan te jagen en het gezamenlijk belang te benadrukken. Daarnaast nemen de bestuurlijk ambassadeurs deel aan de Samenwerkingstafel waar periodiek alle corridors in de provincie Noord-Holland besproken worden.

2. De **ambtelijk procesmanager** bewaakt de voortgang van de corridor, bereidt het periodiek bestuurlijk overleg voor, organiseert het ambtelijk overleg en zit dit overleg voor, onderhoudt de contacten met de trekkers van de verschillende acties en stelt voortgangsrapportages op. De procesmanager bewaakt ook de samenhang tussen de acties.

Op een aantal corridors is inmiddels een bestuurlijk ambassadeur en een ambtelijk procesmanager benoemd. De komende periode maken we het overzicht compleet en organiseren we de eerste bestuurlijke samenwerkingstafel.



# Methodiek

**Per corridor vertalen betrokken partijen de regionale strategie volgens een vaste methodiek in een concreet actieprogramma.**

Via de OGSM (Objectives, Goals, Strategies, Measures) methode doorlopen we deze stappen:

1. Wat is onze gezamenlijke ambitie? Waar willen we in 2030/2040 met de lijn/corridor staan?
2. Wat zijn onze doelstellingen? Wanneer zijn we succesvol?
3. Wat zijn onze strategieën? Hoe gaan we onze ambitie realiseren?
4. Wat zijn meetbare criteria? Hoe ziet ons dashboard eruit?
5. Welke acties gaan we ondernemen? Wat gaan we doen om onze strategieën te realiseren?

Andere methodes zijn te vinden op het kennisportaal OV-knooppunten.

**De fase waarin het proces zich bevindt verschilt per corridor:**

- De actieprogramma's voor de Gooicorridor en de OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland zijn vastgesteld en in uitvoering;
- De regionale strategieën voor de Zaancorridor, Hoornse Lijn en Helderse lijn worden nog vertaald in een actieprogramma;
- De samenwerking op de Westfriese lijn is recent opgestart;
- Voor de Schipholcorridor hebben betrokken partijen in 2019 besloten om geen apart actieprogramma op corridorniveau op te stellen, maar vooral aan te sluiten bij andere programma's en trajecten.

In het vervolg van dit document volgt per corridor een beknopt overzicht van de betrokken partijen, gezamenlijke ambitie(s), doelstellingen en bijbehorende planning. Bij iedere corridor is een link opgenomen naar de onderliggende corridorstrategie en/of het actieprogramma. Daarin is meer informatie te vinden over specifieke acties en/of OV-knooppunten.

# Monitoring

**In de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland gaan we werken met overkoepelende voortgangsrapportages. Een eerste rapport wordt in 2023 opgesteld.**

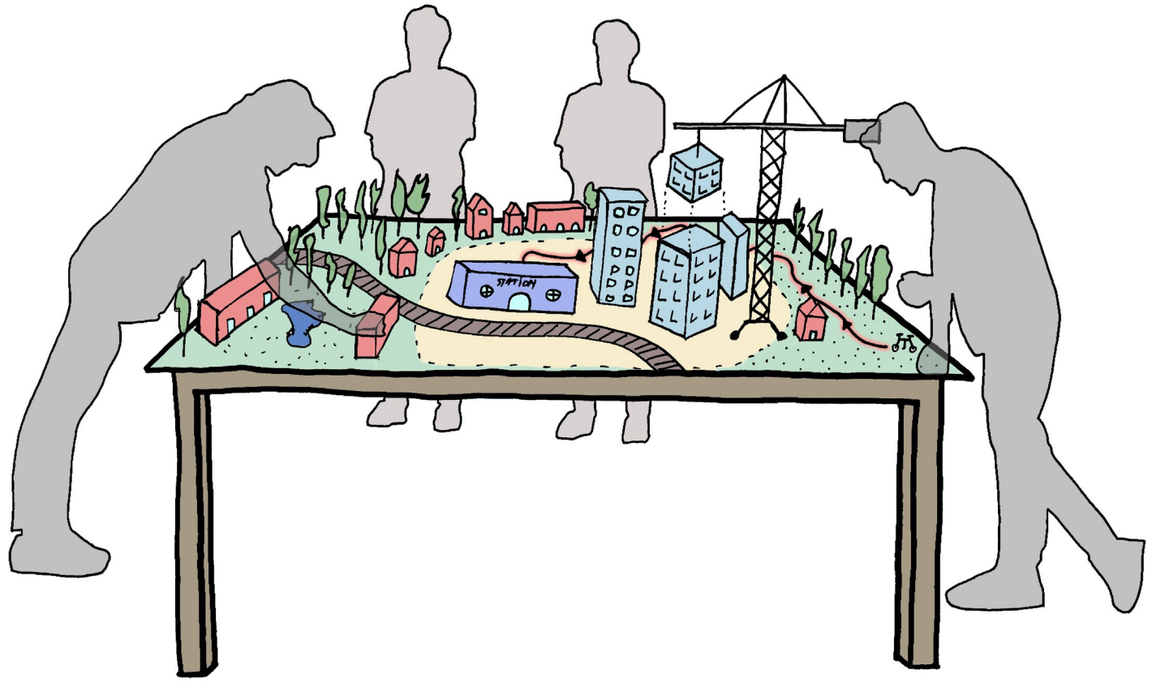
Er wordt op twee manieren gemonitord:

1. Een **procesmonitor** waarbij de voortgang van acties wordt gemonitord aan de hand van een stoplichtmodel waarin iedere actie groen, oranje of rood kleurt. Belangrijk hierbij is dat een oranje of rood stoplicht gekoppeld wordt aan een hulpvraag. Dit is de start voor een gesprek over hoe een actie verder opgepakt kan worden.

2. Een **inhoudelijke monitor** om de gezamenlijke doelstellingen te kunnen meten. De benodigde cijfers worden opgehaald uit:

    - Bestaande monitoringsinstrumenten zoals de monitor OV-knooppunten (provincie Noord-Holland), de stationsbelevingsmonitor (NS/ProRail) en gemeentelijk O&S-data. Waar nodig passen we bestaande monitoringsinstrumenten aan om onze gezamenlijke doelstellingen te kunnen meten.

    - Het recente gelanceerde Dashboard OV-knooppunten. Op het dashboard is informatie te vinden over bijvoorbeeld demografie, wonen, werken en mobiliteit binnen verschillende invloedssferen rondom de OV-knooppunten: 300 meter, 1200 meter en 10 minuten fietsen.



# GOOICORRIDOR

**Gezamenlijke ambitie**

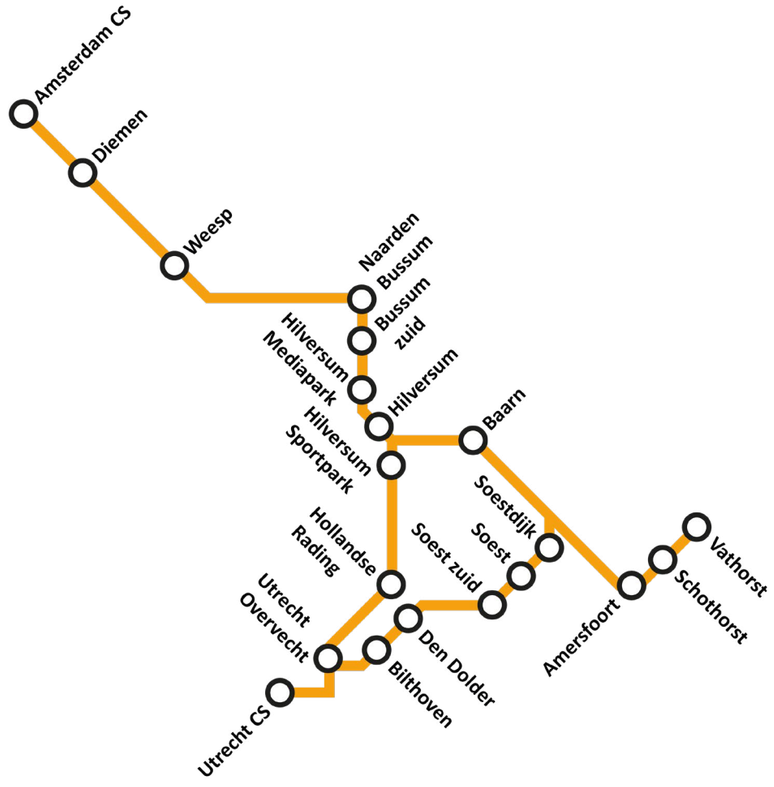
Voor 2030 willen we zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig (openbaar) vervoerssysteem op de Gooicorridor. Hiermee pakken we de verstedelijking en mobiliteitsgroei op een duurzame manier aan, maken we het van deur-tot-deur reizen via het OV aantrekkelijk en de unieke natuur en cultuurwaarde aan de corridor toegankelijk.

**Betrokken partijen**

Provincies Noord-Holland en Utrecht, NS, ProRail, Regio Gooi en Vechtstreek, Regio Amersfoort, en de gemeenten Amersfoort, Baarn, de Bilt, Gooise Meren, Hilversum, Diemen, Weesp, Wijdemeren, Huizen, Soest en Utrecht.

Het volledige actieprogramma is hier te vinden.

**‘Een groene, leefbare corridor waar wonen werken en recreatie samen gaan’**






Loosdrechtse Plassen



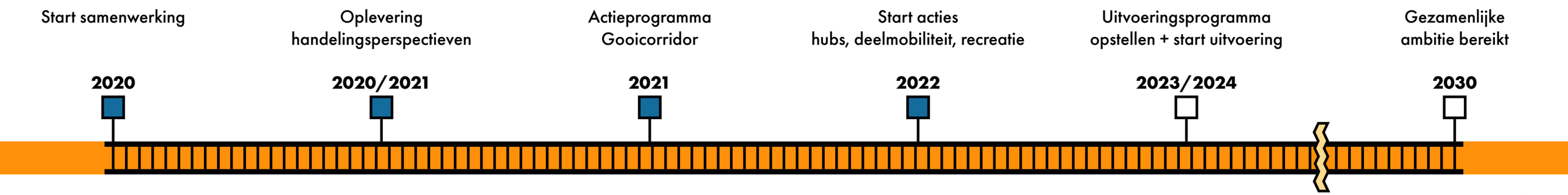
Raadhuis Hilversum



Bussum Zuid



Naarden



# Doelstellingen

## Duurzame verstedelijking

Op de Gooicorridor willen we in 2030 sterke en aantrekkelijke OV-knooppunten. Dit doen we door:

- Het realiseren van het grootste deel van de gebiedsontwikkeling tot 2030 binnen 10 minuten fietsen van de OV-knooppunten.
- Het verhogen van de aantrekkelijkheid rondom de OV-knooppunten.
- Een betere verbinding tussen werklocaties en OV-knooppunten.

## Duurzame stationsomgeving

Bij de verbeteringen aan de corridor en de knooppunten liggen kansen om via gebiedsontwikkeling integraal te kijken en maatregelen te nemen zoals vergroening en waterberging. Dit doen we door:

- Knooppunten een onderdeel te laten worden van de leefomgeving en daaraan op een duurzame manier bij te dragen door de omgeving anders en duurzaam in te richten.
- Het koppelen van duurzaamheidsmaatregelen aan de bestaande ontwikkelingen rond en op de stations.

## Duurzame mobiliteitsgroei

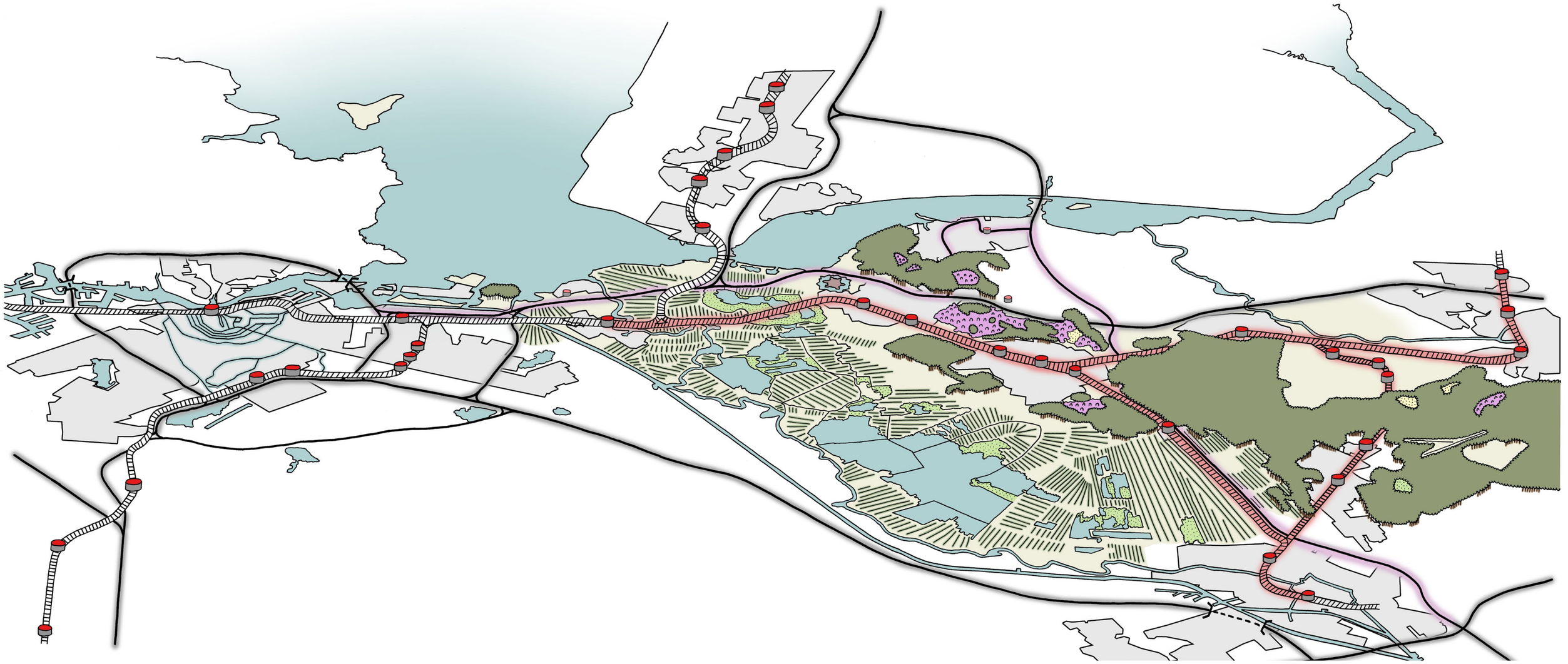
We zetten in op duurzame mobilteitsgroei door in 2030 een goed, snel en comfortabel alternatief te bieden voor de auto. Dit doen we door:

- Het stimuleren en meenemen van deelvervoer in routeplanners.
- Het ontwikkelen van regio-hubs/Park+Ride (P+R) voor regionale reizigers ten behoeve van autoluwe steden.
- Het stimuleren van een duurzame manier van reizen rondom de Gooicorridor.
- Het stimuleren van een duurzame manier van mobiliteit in gebiedsontwikkelingen rondom OV-knooppunten.

## Natuur, cultuur en recreatie

Wij vinden het belangrijk dat iedereen toegang heeft tot stedelijk groen, natuur en landschap. Dit doen we door:

- Het koppelen van de verschillende recreatie, natuur en cultuur aan de verschillende knooppunten op de Gooicorridor, bijvoorbeeld door Buitenpoorten.
- Promoten van cultuur en recreatie op de Gooicorridor.



# OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

**Gezamenlijke ambitie**

Doel van deze samenwerking is het versterken en in samenhang ontwikkelen van de OV-knooppunten, passend bij het regionaal mobiliteitssysteem in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland.

**Betrokken partijen**

Provincie Noord-Holland, gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Uitgeest, Velsen en Zandvoort, NS en ProRail.

Het volledige actieprogramma is hier te vinden.




**Wonen, werken en recreëren nabij duurzame stations**



Haarlem Spaarnwoude



Nationaal Park Zuid-Kennemerland




Beverwijk



Santpoort-Noord

**2016** Start Corridordialoog Kennemerlijn

**2017/2018** Eindnotitie Corridordialoog Kennemerlijn

**2021** Actieprogramma OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland

**2022** Start acties fietsparkeren, woon/werklocaties, duurzaamheid, natuur- en recreatie

**2023** Start acties P+R locaties, loop- en fietsroutes, deelmobiliteit

**2030** Gezamenlijke ambitie bereikt

# Doelstellingen

### Deur-tot-deur reis verbeteren

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

Dit willen we bereiken door op de OV-knooppunten te zorgen voor:
- voldoende fietsparkeervoorzieningen.
- verbetering van de aansluiting van de bus op trein.
- onderzoek naar de benodigde Park+Ride (P+R) capaciteit.
- onderzoek naar verbetering van de directe ontsluiting.

### Duurzame verstedelijking

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

Dit doen we door middel van:
- inzet op gemengde woon-werkgebieden dichtbij een aantal OV-knooppunten.
- een aanpak om publiekswervende functies toe te voegen bij verschillende OV-knooppunten.
- monitoring van het aandeel woningbouw nabij de OV-knooppunten en daarover in gesprek te gaan.
- onderzoek naar een passende parkeernorm bij nieuwe ontwikkelingen in de buurt van de OV-knooppunten.

### Ontsluiten natuur- en recreatieve bestemmingen

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

Dit doel willen we bereiken door:
- een aanpak op te starten voor de promotie van het reizen per OV naar nabijgelegen recreatieve bestemmingen.
- een aantal OV-knooppunten te ontwikkelen als een toegangspoort tot de natuur: het startpunt van wandel- en fietsroutes.

### Toekomstbestendige OV Knooppunten

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

Om dit te bereiken:
- brengen we de basis op de OV-knooppunten in orde.
- verkennen we de gewenste voorzieningen op en rondom de OV-knooppunten.
- zetten we in op verduurzaming en vergroening van de stationsgebieden.



# ZAANCORRIDOR

**Gezamenlijke ambitie**

In 2030 hebben we een eerste stap gezet op weg naar het Ontwikkelbeeld Zaancorridor 2040 doordat de stationsgebieden levendige en goed functionerende OV-knooppunten zijn, inwoners zich actief en duurzame verplaatsen en er voldoende vervoerswaarde is om in 2030 PHS Amsterdam - Alkmaar te introduceren.

**Betrokken partijen**

Provincie Noord-Holland, gemeenten Dijk en Waard, Alkmaar, Heiloo, Castricum, Uitgeest, Zaanstad, Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail.

Het volledige Ontwikkelbeeld is hier te vinden.




**Het Long Island van Amsterdam**



Alkmaar



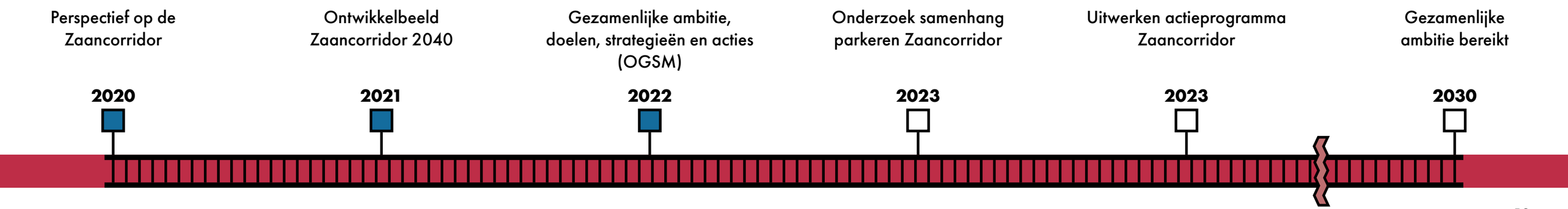
Zaanse Schans



Heerhugowaard




Alkmaar centrum



# Doelstellingen

## Vervoerwaarde vergroten

In 2030 is de vervoerwaarde op de Zaancorridor vergroot door in te zetten op meer woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen nabij de OV-knooppunten.

Dit gaan we doen door:

- Het concentreren van ca. 40.000 nieuwe woningen, waarvan ca. 31.000 tot 2030, binnen een straal van 1.200 meter en 10 min. fietsen rond de OV-knooppunten.
- Het creëren van een aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat rondom de OV-knooppunten Zaanstad, Alkmaar, Alkmaar Noord en Heerugowaard met een functiemix van minimaal 25%.
- Het verbeteren en promoten van de OV bereikbaarheid van de natuurgebieden en toeristische hotspots door binnen drie jaar de Buitenpoorten Heerhugowaard, Alkmaar/Alkmaar Noord, Castricum, Uitgeest en Wormerveer gerealiseerd te hebben.

## Veiligheidsknelpunten oplossen

In 2030 zijn de veiligheidsknelpunten op de Zaancorridor opgeheven en is de barrièrewerking van het spoor verminderend.

Hierbij gaat het met name over de knelpunten:

- Beverwijkerstraatweg te Castricum
- Guisweg te Zaanstad
- Helderseweg in het stationsgebied Alkmaar
- Zuidtangent in het statlonsgebied Heerhugowaard
- Programmatische Samenwerking Alkmaar Heerhugowaard - Provincie - aanpak N242

## Duurzame en actieve mobiliteit stimuleren

We willen duurzame en actieve mobiliteit stimuleren door:

- Het ontwikkelen van een concreet maatregelenpakket om de deur tot deur reis naar de OV-knooppunten te verbeteren.
- Het realiseren van goed bereikbare HUB's Uitgeest, Alkmaar en Alkmaar Noord met een goede verblijfskwaliteit en voorzieningen.
- Het opstellen van een corridorvisie op parkeernormen in de stationsgebieden en deze vertalen in het lokale parkeerbeleid.
- Het STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MAAS en Particuliere auto) als leidend ordeningsprincipe te hanteren bij het ontwikkelen van woon- en werkgebieden binnen een straal van 10 minuten fietsen van de OV-knooppunten.



# HELDERSE LIJN

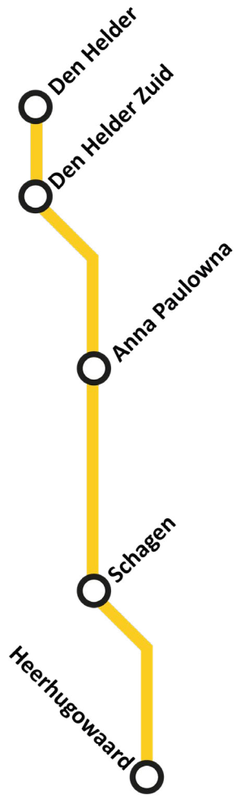
**Gezamenlijke ambitie**

Een aantrekkelijk, betaalbaar en duurzaam mobiliteitssysteem in de regio met de Helderse lijn als ruggengraat.

**Betrokken partijen**

Provincie Noord-Holland, NS, ProRail, gemeenten Texel, Den Helder, Hollands Kroon en Schagen, Teso en Connexxion.

Meer informatie over het 10-puntenplan is hier te vinden.



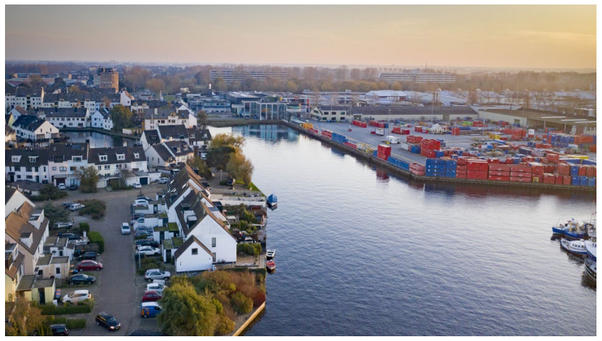




Den Helder



Schagen



Haven Den Helder




Veerboot

Start samenwerking — **2021**

10-puntenplan Helderse Lijn — **2021**

Opstellen actieprogramma Helderse Lijn — **2023**

Opstellen maatregelenpakket bereikbaarheidsgelden Den Helder — **2023**

Gezamenlijke ambitie bereikt — **2030**

# Doelstellingen

Onderstaande doelstellingen en strategiën voor de Helderse Lijn worden in de komende periode verder aangescherpt. Het 10-punten plan bevat hiervoor een eerste aanzet. Deze stappen moeten leiden tot een concreet actieprogramma.

### Duurzame verstedelijking

In de periode 2020 - 2030 is 60% van de nieuw te bouwen woningen en werklocaties in de gemeenten Schagen, Holland Kroon en Den Helder gerealiseerd binnen een straal van 10 minuten fietsen van een Mobiliteitsknooppunt, waarbij duurzame mobiliteit gestimuleerd wordt.

### Stimuleren OV-gebruik

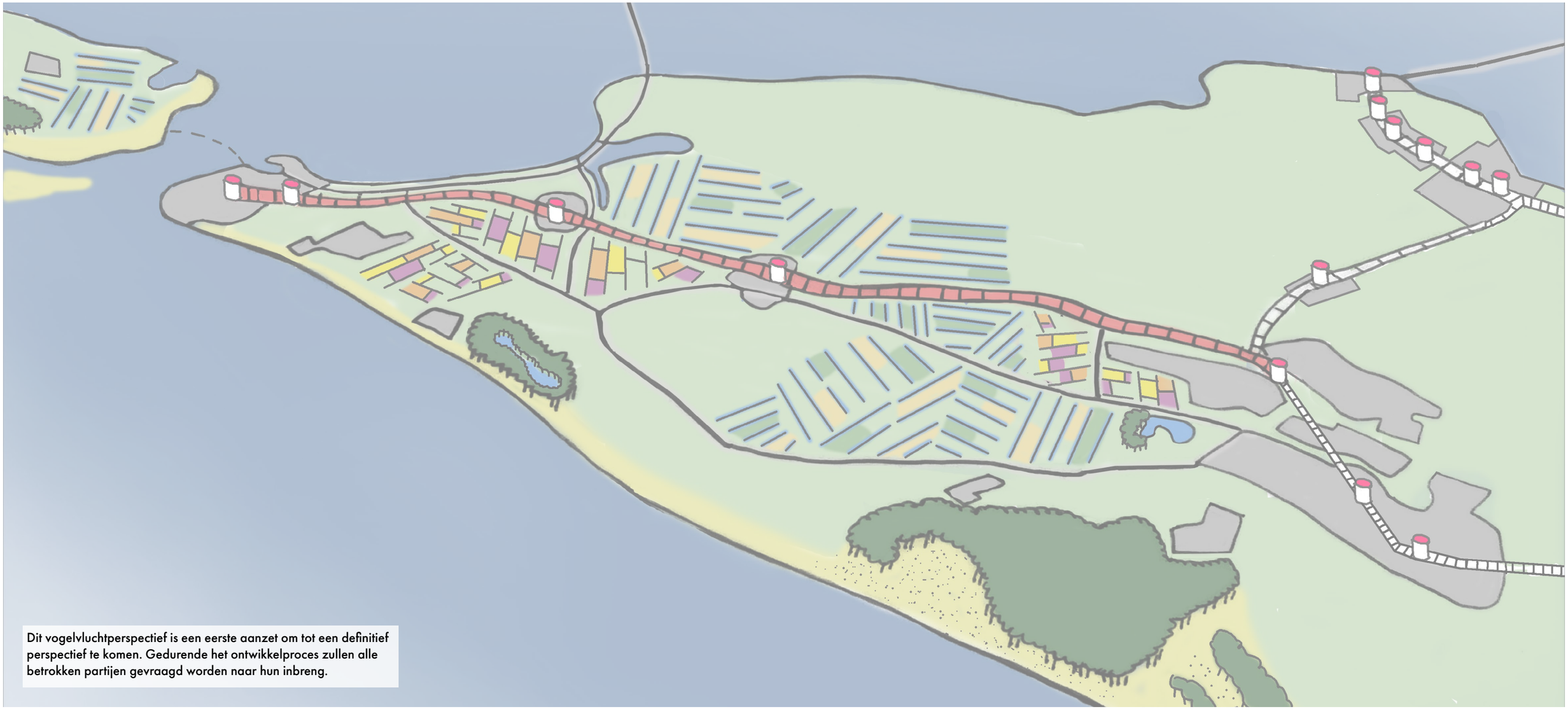
In 2030 willen we dat het aandeel sociaal/ recreatieve bezoekers dat per OV naar Noord-Holland Noord reist met 25% is toegenomen.

### Snelle verbindingen

Het verbeteren van de reistijd per openbaar vervoer ten opzicht van de auto voor de belangrijkste bestemmingen in Noord-Holland Noord (verplaatsingstijd-factor van maximaal 1,5 realiseren).

### Frequentieverhoging in 2040

Het verbeteren van de exploitatie van de Helderse Lijn om in 2040 frequentieverhoging te realiseren.



Dit vogelvluchtperspectief is een eerste aanzet om tot een definitief perspectief te komen. Gedurende het ontwikkelproces zullen alle betrokken partijen gevraagd worden naar hun inbreng.

# HOORNSE LIJN

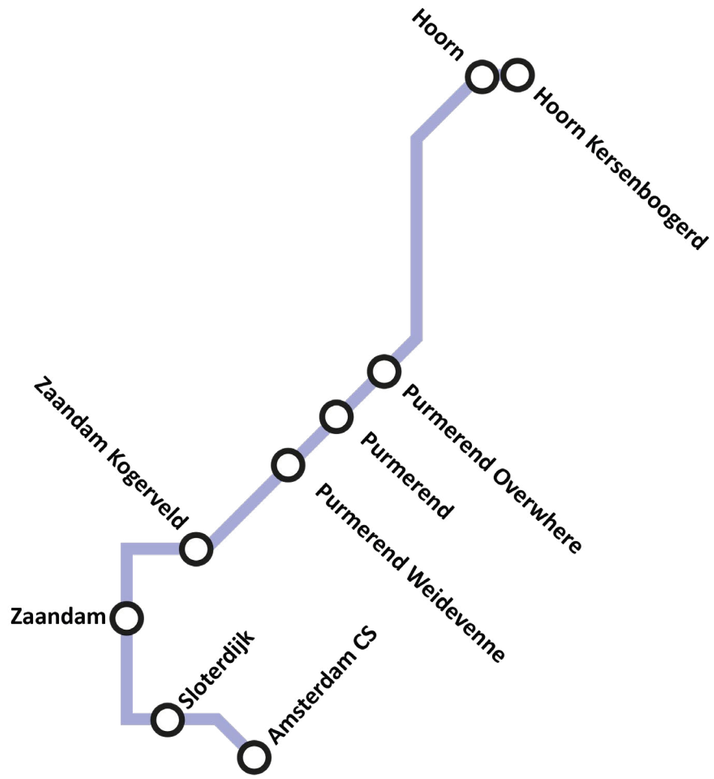
**Gezamenlijke ambitie**

Versterken van de aantrekkelijkheid, vitaliteit en leefbaarheid van de gebieden langs de Hoornse Lijn. Het wenkend perspectief is, naast goede busverbindingen, een frequentieverhoging van de trein.

**Betrokken partijen**

Provincie Noord-Holland, gemeenten Purmerend, Hoorn, Zaanstad, Edam-Volendam, VRA, MRA, Ministeries van IenW en BZK, NS en ProRail.

De ontwikkelagenda is hier te vinden.






Poort van Hoorn



Zaandam



Volendam



Purmerend

Bestuursovereenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn — **2019**

Ontwikkelagenda Hoorse Lijn — **2020**

Inventarisatie first and last mile maatregelen per station — **2021**

Opstellen ruimtelijke-economisch perspectief Hoornse Lijn — **2023**

Opstellen actieprogramma Hoornse Lijn — **2023/2024**

Gezamenlijke ambitie bereikt — **2030**

# Doelstellingen

De komende periode willen betrokken partijen werken aan een ruimtelijk-economisch perspectief voor de Hoornse lijn. Op basis van de uitkomsten van deze studie kunnen de doelstellingen uit het ontwikkelbeeld verder worden aangescherpt en mogelijk worden vertaald in een actieprogramma voor de Hoornse Lijn.

### Economische ontwikkeling

Economische ontwikkeling langs de Hoornse Lijn stimuleren en de koppeling werken en leren versterken

### Recreatie en toerisme

Recreatie en toerisme verder ontwikkelen in samenhang met het openbaar vervoer

### Gebiedsontwikkeling

Gebiedsontwikkeling rond OV-knooppunten realiseren

### Bereikbaarheid

Bereikbaarheid van/naar het gebied en daarbinnen verbeteren om ontwikkeling te kunnen faciliteren en duurzame mobiliteit te stimuleren.



Dit vogelvluchtperspectief is een eerste aanzet om tot een definitief perspectief te komen. Gedurende het ontwikkelproces zullen alle betrokken partijen gevraagd worden naar hun inbreng.

# WESTFRIESE LIJN

**Toelichting**

Er is veel samenhang tussen de Hoornse- en de Westfriese Lijn. Recent zijn de betrokken partijen een traject opgestart om te komen tot een actieprogramma voor de Westfriese Lijn.

**Betrokken partijen**

Provincie Noord-Holland, NS, ProRail, gemeenten Hoorn, Medemblik, Opmeer en de ambtelijke werkorganisatie van de gemeenten Stedebroec, Enkhuizen en Drechterland (SED)






Bovenkarspel



Enkhuizen



Hoorn



Stoomtram West-Friesland

Start samenwerking — 2022

Sterktes en zwaktes in kaart gebracht — 2022

Gezamenlijke ambitie, doelen, strategieën en acties (OGSM) — 2023

Opstellen actieprogramma — 2023

Gezamenlijke ambitie bereikt — 2030

# Doelstellingen

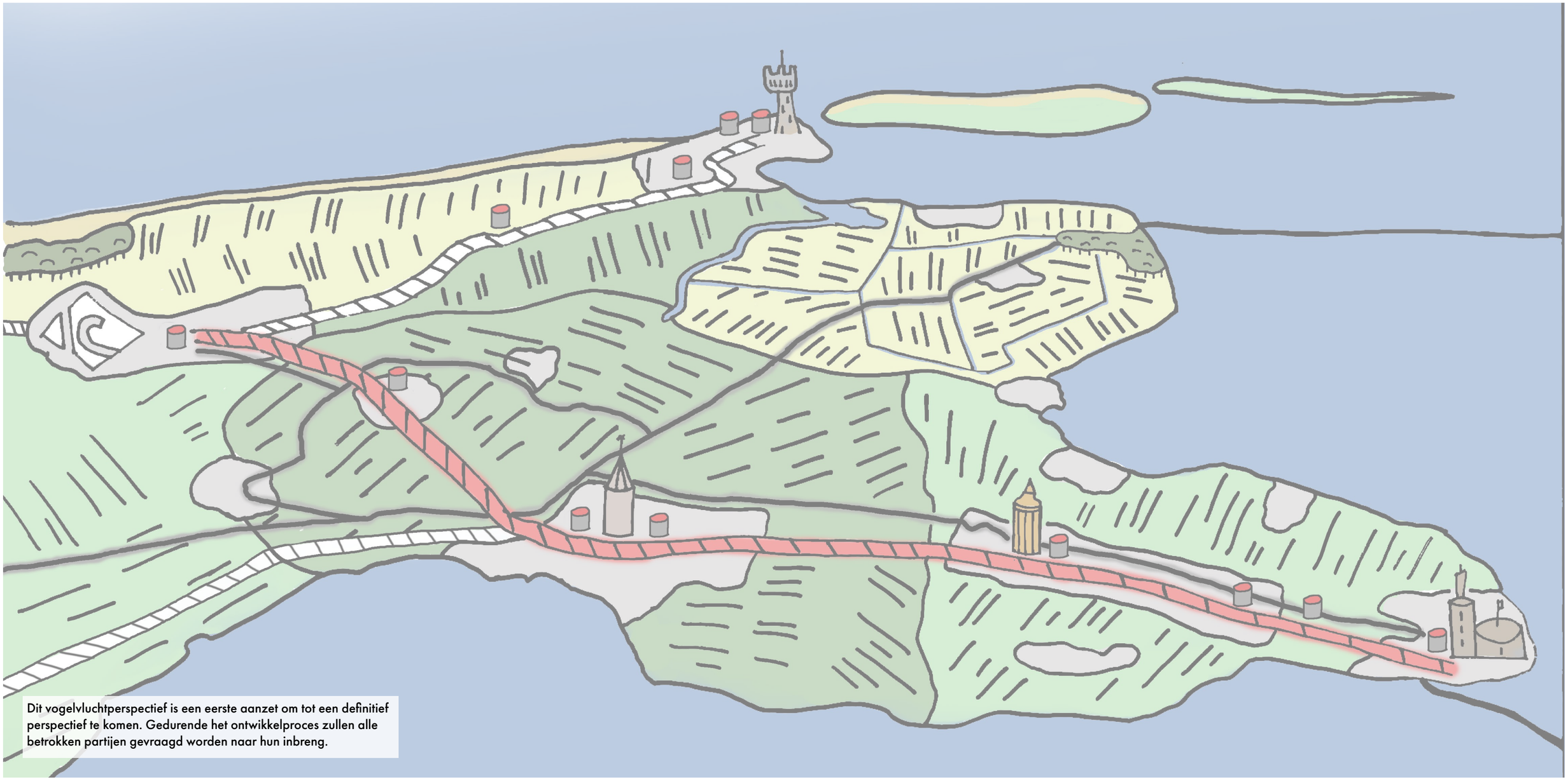
Recent zijn de betrokken partijen gestart met het opstellen van een actieprogramma voor de Westfriese Lijn. Nadere invulling volgt hieruit.

**OV-aanbod**

**Deur-tot-deur reis**

**Stationsgebieden**

**Duurzaamheid**



Dit vogelvluchtperspectief is een eerste aanzet om tot een definitief perspectief te komen. Gedurende het ontwikkelproces zullen alle betrokken partijen gevraagd worden naar hun inbreng.

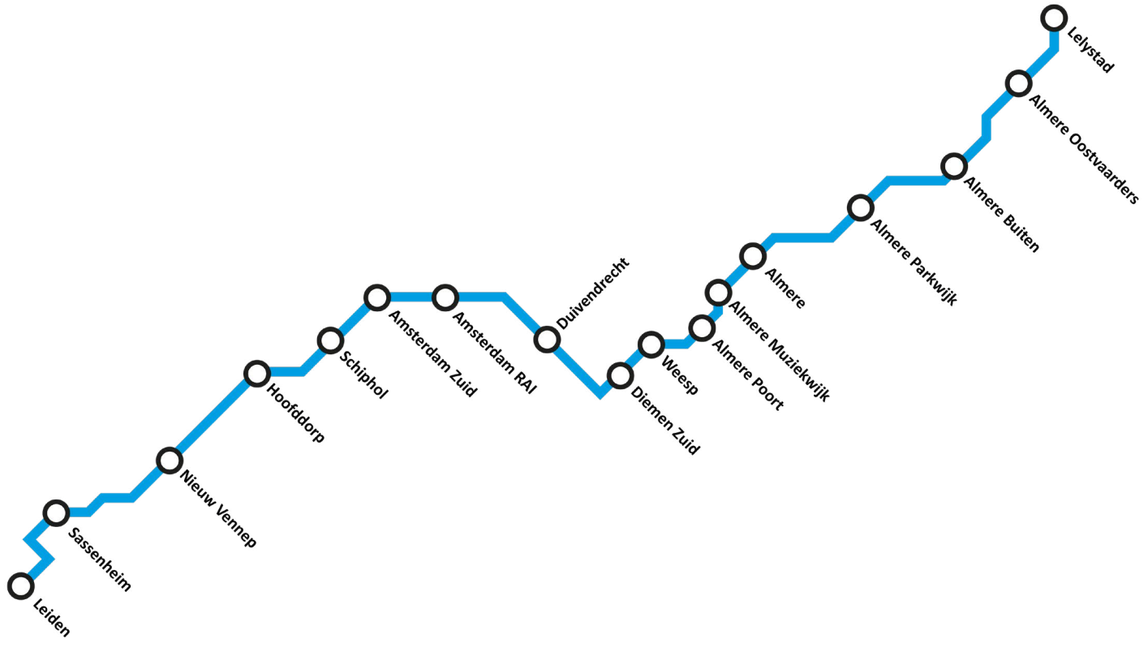
# SCHIPHOLCORRIDOR

**Toelichting**

In 2017/2018 is een verkenningstraject uitgevoerd voor de treincorridor Leiden-Schiphol-Lelystad. Een belangrijke conclusie hieruit is dat er weinig samenhang wordt gezien op de gehele corridor; de opgaven spelen op delen van de corridor of juist op grotere schaal, vaak MRA breed. Daarom hebben betrokken partijen in 2019 afgesproken om geen apart actie- en uitvoeringsprogramma op te stellen voor de Schipholcorridor, maar vooral aan te sluiten bij andere programma's en trajecten.

**Betrokken partijen**

De betrokken partijen in de verkenningsfase waren alle gemeenten langs de Schipholcorridor, Provincies Noord-Holland, Flevoland, Zuid-Holland, NS, ProRail, Vervoerregio, I&M, BZK, Schiphol en regio Holland Rijnland.






Zuidas



Hoofddorp



Weesp




Schiphol

Start samenwerking

Verkenning Schipholcorridor

Besluit geen actieprogramma

**2017** **2017/2018** **2019**

# COLOFON

**Dit document is opgesteld door de Provincie Noord-Holland in samenwerking met NS.**

| Foto | Bron |
|---|---|
| Voorpagina | OORgineel - Rogier Reker |
| Pagina 3 | NS |

## Gooicorridor

Pagina : 6-7

| Foto | Bron |
|---|---|
| Loosdrechtse Plassen | Visit Gooi & Vecht |
| Raadhuis Hilversum | Visit Gooi & Vecht |
| Bussum Zuid | PNH |
| Naarden | Visit Gooi & Vecht |

## IJmond/Zuid-Kennemerland

Pagina: 8-9

| Foto | Bron |
|---|---|
| Haarlem Spaarnwoude | Mathijs Wessing |
| Nationaal Park Zuid-Kennemerland | Op reis met Co |
| Beverwijk | Mathijs Wessing |
| Santpoort-Noord | PNH |

## Zaancorridor

Pagina: 10-11

| Foto | Bron |
|---|---|
| Alkmaar | PNH |
| Zaanse Schans | PNH |
| Heerhugowaard | OORgineel - Rogier Reker |
| Alkmaar centrum | PNH |

## Helderse lijn

Pagina: 12-13

| Foto | Bron |
|---|---|
| Den Helder | © 2020 Elmer van der Marel |
| Schagen | © 2022 Elmer van der Marel |
| Haven Den Helder | Gemeente Den Helder – Peter van Aalst |
| Veerboot TESO | OORgineel - Rogier Reker |

## Hoornse lijn

Pagina: 14-15

| Foto | Bron |
|---|---|
| Poort van Hoorn | Gemeente Hoorn |
| Zaandam | Mathijs Wessing |
| Volendam | Annoesjka Brohm |
| Purmerend | Michiel Wijnbergh |

## West-Friese lijn

Pagina: 16-17

| Foto | Bron |
|---|---|
| Bovenkarspel | Concrete Bouw Fotografie |
| Enkhuizen | PNH |
| Hoorn | PNH |
| Stoomtram West-Friesland | R. Korthof |

## Schipholcorridor

Pagina: 18

| Foto | Bron |
|---|---|
| Zuidas | Bas Beentjes |
| Hoofddorp | Ted Jansen |
| Weesp | D.J. van Dijk - Photography |
| Schiphol | NS |

**Links in 'Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland'**

Website van het Programma OV-knooppunten:
https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/OV_Knooppunten

Kennisportaal OV-knooppunten:
https://kennisportaalovk.noord-holland.nl/

Dashboard OV-knooppunten:
https://geoapps.noord-holland.nl/dashboards/2021_003_OV_knooppunten.htm

Actieprogramma Gooicorridor:
https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/OV_Knooppunten/Gooicorridor/Documenten/Actieprogramma_Gooicorridor.pdf

Actieprogramma OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland:
https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/OV_Knooppunten/IJmond_Zuid_Kennemerland/Documenten/Actieprogramma_OV_knooppunten_IJmond_Zuid_Kennemerland.pdf

Ontwikkelbeeld Zaancorridor:
https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/OV_Knooppunten/Zaancorridor/Documenten/Ontwikkelbeeld_Zaancorridor_eindrapport_definitief.pdf

Meer informatie over het 10-puntenplan Helderse Lijn:
https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/OV_Knooppunten/Helderse_lijn

Ontwikkelagenda Hoornse Lijn:
https://api1.ibabs.eu/publicdownload.aspx?site=noordholland&id=1100309208

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

J. van Rooijen

BEL/REE

Telefoonnummer +31235143516

jasper.van.rooijen@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

26 APR. 2023

**Kenmerk**

1981134/1981153

**Uw kenmerk**

**Betreft: Selectie projecten budget ketenreis OV-fonds**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om samen met NS vanuit het budget ketenreis OV-fonds te investeren in een aantal projecten die bijdragen aan het verbeteren van het openbaar vervoer en de ketenreis in Noord-Holland Noord. De geselecteerde projecten zijn onderdeel van de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Net als voorgaande jaren informeren wij u over de voortgang van deze ontwikkelagenda.

**Projecten budget ketenreis OV-fonds**

In september 2021 hebben wij besloten om 2 miljoen euro vanuit het OV fonds te reserveren voor maatregelen in Noord-Holland Noord (het gebied boven het Noordzeekanaal), naar aanleiding van de vraag van NS om gezamenlijk 4 miljoen euro te reserveren voor ketenmobiliteit. Het gaat om fysieke maatregelen die de bereikbaarheid van het OV, goede overstapmogelijkheden (trein, bus, fiets) en stationsomgevingen helpen verbeteren. Samen met NS (die eveneens 2 miljoen investeren) en in afstemming met de betrokken gemeenten en ProRail is een lijst opgesteld van projecten die nu voldoende zijn uitgewerkt om een concrete financiële bijdrage aan toe te kennen.

*Selectie projecten*
Om in aanmerking te komen voor een bijdrage uit het gezamenlijke budget ketenreis van NS en provincie gelden de volgende voorwaarden. De projecten:

- dienen te passen binnen de kaders en doelstellingen van het bestedingsplan OV-fonds en de randvoorwaarden voor financiering;
- dienen bij te dragen aan het verbeteren van de stationsomgeving, het optimaliseren van de ketenreis en/of het verbeteren van de OV-bereikbaarheid;
- komen voort uit de verschillende regionale strategieën en/of actieprogramma`s (IJmond/Zuid-Kennemerland, Zaancorridor, Helderse lijn, Hoornse lijn en/of Westfriese lijn), onderdelen van de overkoepelende Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland;
- hebben draagvlak binnen de betreffende regio's;
- hebben zicht op realisatie binnen nu en vijf jaar.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De investeringen van NS in Noord-Holland Noord richten zich onder andere op de uitbreiding van OV-fietsen (waaronder stations waar zich nu nog geen OV-fiets bevindt), het verbeteren van het bewaakt fietsparkeren door het invoeren van het eerste 24 uur gratis regime, het realiseren van een zelfservicestalling en het uitbreiden, reguleren en vergroenen van bestaande P+R locaties. Een toelichting op deze investeringen is in bijgevoegde brief van NS opgenomen (zie bijlage 1).

Dit heeft geleid tot onderstaande selectie van projecten. Door middel van dit samenhangende pakket aan maatregelen geven de provincie Noord-Holland (PNH) en NS een gezamenlijke impuls aan het verbeteren van de duurzame bereikbaarheid en mobiliteit van Noord-Holland Noord.

| Locatie | Type project | Type maatregel | Middelen |
|---|---|---|---|
| Alkmaar | Optimaliseren ketenreis | Realiseren hubs Alkmaar en Alkmaar Noord | PNH |
| Alkmaar | Fietsparkeren | Plaatsing validatiesysteem en casco-aanpassingen bij invoering eerste 24 uur gratis regime | NS |
| Beverwijk | Fietsparkeren | Plaatsing validatiesysteem en bijdrage aan benodigde infra aanpassingen bij invoering eerste 24u gratis regime | NS |
| Heemskerk | Verbeteren stationsomgeving | Herinrichting stationsplein westzijde | PNH |
| Heerhugowaard | Optimaliseren ketenreis | Uitbreiden fietsparkeren | PNH |
| Heerhugowaard | P+R | Plaatsing PMS-systeem t.b.v. regulering P+R terrein | NS |
| Heiloo | Optimaliseren ketenreis | Uitbreiden fietsparkeren | PNH |
| Hoorn | Optimaliseren ketenreis | Uitbreiden fietsparkeren noordzijde station | PNH |
| Hoorn | Fietsparkeren | Plaatsing ZSF-systeem (Zelf Service Fietsenstalling) | NS |
| Regio | OV-fiets | Uitrol minimaal 2 nieuwe uitgifte locaties, prioriteit Wormerveer en Zaandijk Zaanse Schans | NS |
| Regio | OV-fiets | Uitrol 2 nieuwe uitgifte locaties, bijv. Koog aan de Zaan, Purmerend Weidevenne en/of Zaandam Kogerveld | NS |
| Regio | P+R | Vergroening P+R op diverse locaties | NS |
| Regio | P+R | Plaatsing (extra) laadpalen op P+R in eigendom NS | NS |
| Schagen | Optimaliseren ketenreis | Uitbreiden P+R station | PNH |
| Schagen | P+R | Aankoop grond t.b.v. uitbreiding P+R en desinvestering huur | NS |
| Uitgeest | Optimaliseren ketenreis | Herinrichting Anna van Renesselaan/plein | PNH |
| Zaanstad | P+R | Plaatsing PMS-systeem t.b.v. regulering P+R terrein Wormerveer | NS |
| Zaanstad | Optimaliseren ketenreis | Uitbreiden fietsparkeren station Krommenie-Assendelft | PNH |

De projecten die nu voldoende zijn uitgewerkt om een concrete financiële bijdrage uit het budget ketenreis OV-fonds aan toe te kennen tellen op tot een totaalbedrag van circa €1,2 miljoen euro. Het resterende bedrag van circa €0,8 miljoen euro wordt conform ons eerdere besluit ook ingezet voor projecten die bijdragen aan het verbeteren van het openbaar vervoer en de ketenreis in Noord-Holland Noord. Over een aantal andere projecten zijn wij nog in gesprek met de betrokken gemeenten. Ook zullen concrete maatregelen voortkomen uit het actieprogramma voor de Westfriese Lijn, dat naar verwachting aan het einde van dit jaar gereed zal zijn. Hierna wordt u geïnformeerd over

de projecten en maatregelen waaraan het resterende budget wordt toegekend.

**Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland**

De provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale strategieën voor een aantal spoorcorridors. Per corridor maken betrokken partijen afspraken met elkaar in een gezamenlijk actieprogramma. Het doel is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken. Daarbij ligt de focus op de directe omgeving van het OV-knooppunt.

De Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland is een overkoepelend document dat de stand van zaken op de verschillende corridors en de samenhang daartussen weergeeft. Het document groeit mee met de ontwikkelingen op de corridors. In de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland is per corridor een overzicht opgenomen van de betrokken partijen, gezamenlijke ambitie, doelstellingen en bijbehorende planning (zie bijlage 2).

Hieronder volgt een beknopt overzicht van de voortgang per corridor[1].

*OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland*
Het actieprogramma OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland is eind 2021 vastgesteld. Conform planning zijn betrokken partijen het afgelopen jaar van start gegaan met de acties met betrekking tot fietsparkeren, gemengde woon-werklocaties, verbinding natuur- en recreatie en het vergroenen en verduurzamen van stations en stationsgebieden. De komende periode worden deze acties verder uitgewerkt en wordt een start gemaakt met de acties met betrekking tot deelmobiliteit, P+R-locaties en het wandel- en fietsnetwerk.

*Gooicorridor*
Het actieprogramma Gooicorridor is eind 2021 vastgesteld. Het afgelopen jaar zijn betrokken partijen gestart met de acties met betrekking tot regionale hubs, deelmobiliteit en verbinding natuur- en recreatie. De komende periode wordt aan deze acties een vervolg gegeven en tevens een uitvoeringsprogramma opgesteld waarin per OV-knooppunt de gewenste maatregelen worden opgenomen.

*Zaancorridor*
Het ontwikkelbeeld Zaancorridor 2040 is in 2021 vastgesteld. Op basis van dit ontwikkelbeeld hebben betrokken partijen gezamenlijk de ambitie en doelen geconcretiseerd. De komende periode worden deze afspraken verder uitgewerkt in een actieprogramma Zaancorridor. Vooruitlopend op het actieprogramma starten betrokken partijen met een onderzoek om het gebruik van en de samenhang tussen de P+R locaties langs de Zaancorridor inzichtelijk te maken.

*Helderse Lijn*
Het 10-punten plan Helderse Lijn is in 2021 gepresenteerd en richt zich op thema's als verstedelijking, ketenmobiliteit, economie en toerisme en recreatie. De komende periode wordt het 10-punten plan verder

[1] De actieprogramma`s zijn online te vinden via: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/OV_Knooppunten.

uitgewerkt in een actieprogramma Helderse Lijn waarbij concrete maatregelen zullen worden geformuleerd.

*Hoornse Lijn*
De ontwikkelagenda Hoornse Lijn is in 2020 vastgesteld. De komende periode willen betrokken partijen werken aan een ruimtelijk-economisch perspectief voor de Hoornse lijn. Op basis van de uitkomsten van deze studie worden de doelstellingen uit de ontwikkelagenda verder aangescherpt en vertaald in een actieprogramma voor de Hoornse Lijn.

*Westfriese Lijn*
Op verzoek van de regio Westfriesland zijn betrokken partijen in het eerste kwartaal van 2023 begonnen met het opstellen van een gezamenlijke ambitie en bijbehorende doelstellingen voor de Westfriese lijn. De komende periode zullen de strategieën en maatregelen worden vormgegeven. De verwachting is dat het actieprogramma Westfriese Lijn aan het einde van dit jaar gereed zal zijn.

Volgend jaar wordt u opnieuw geïnformeerd over de voortgang en resultaten van de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

pv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
C.J. Loggen

2 bijlagen

- Brief NS Ketenmobiliteit Noord-Holland Noord

- Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12668 |
| **Extern Zaak ID** | 2038790 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.i |
| **Titel** | Mobiliteit: Bediening van sluizen (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BU/BSP |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

In 2017 is door GS een voorstel aangenomen om de Roskamsluis (en te zijner tijd de Molenkolksluis en de Braaksluis) door de vaarweggebruikers bedienbaar te maken. Tijdens het voorbereiden van de implementatie hiervan leidden nieuwe inzichten tot een tegengesteld advies.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

M. Hofman

BU/BSP

Telefoonnummer +31235144321

hofmanm@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

15 JUNI 2023

**Kenmerk**

2038790/2041951

**Uw kenmerk**

**Betreft: Handelingskader Bediening Sluizen**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Handelingskader Bediening Sluizen

## Inleiding

In 2017 is door GS een voorstel aangenomen om de Roskamsluis bij Oud Karspel (en mogelijk later ook de Braaksluis en Molenkolksluis) door de vaarweggebruikers bedienbaar te maken. Tijdens het voorbereiden van de implementatie hiervan leidden nieuwe inzichten tot een tegengesteld advies. Afstandsbediening van deze en andere sluizen is dan een beter alternatief, maar in de zomer leidt dit tot grote capaciteitsbelasting van de bediencentrale. Hierdoor wordt lokale bediening (de huidige situatie) in de zomer weer interessant.

## Zelfbediening is een minder goed idee dan voorzien kon worden

Onderzoek naar daadwerkelijke implementatie van zelfbediening op de Roskamsluis leidt tot de conclusie dat het beter is om niet over te gaan op zelfbediening van de Roskamsluis. Hiervoor zijn verschillende redenen:

- Een zelfbedienbare sluis, waar behalve pleziervaart ook beroepsvaart passeert, is uniek en complex. Dit vraagt op het gebied van aansturing en veiligheid een ingewikkelde installatie waarbij uiteindelijk moet worden ingeleverd op veiligheid en gebruiksvriendelijkheid. Met als gevolg een hogere storingsgevoeligheid en uiteindelijk lagere beschikbaarheid.
- Diverse provincies (Groningen, Overijssel, Flevoland) hebben inmiddels slechte ervaringen met zelfbediening en draaien de ontwikkeling terug of hebben dit al gedaan.
- Onduidelijk is met wie of wat een spreek-/luisterverbinding moet worden gelegd.
- Vandalisme en vervuiling zorgen voor storingen.
- De aansprakelijkheid bij schade en ongevallen kan een probleem vormen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

**Is afstandsbediening dan een beter idee?**

Bedienen op afstand van de 3 genoemde sluizen heeft ook een aantal nadelen.

- Er is een investering van ca. €4,7 miljoen nodig (aan te vragen middels het reguliere proces).
- Door de grote drukte in de zomer bij deze sluizen vormt afstandsbediening een grote capaciteitsbelasting voor de bediencentrale. Iedere sluis vergt dan nl. de volledige aandacht van een bediendesk.
- Lokale aanwezigheid van een bedienaar wordt door vaarweggebruikers erg belangrijk gevonden, m.n. in het drukke zomerseizoen.

**Lokale bediening in de zomer**

Naast afstandsbediening in de winter is lokale bediening in de zomer (overdag) daarom een goede aanpak. Het vergt minder hoog opgeleid personeel, de technische (en cyberveiligheids-) consequenties zijn te overzien en de gebruikers zullen tevreden zijn.

**Tot slot**

GS heeft besloten geen zelfbediening op de Roskamsluis (of enige andere provinciale sluis) in te stellen. Het voornemen is de Roskamsluis, Braaksluis en Molenkolksluis op afstand te gaan bedienen, maar ook in de drukke zomertijd lokaal te blijven bedienen. Via het iMPI zal GS voorstellen aan PS voorleggen tot het aansluiten van de betreffende sluizen op de bediencentrale.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

R. Stuurman

BU/BHR

Telefoonnummer +31235144742

robert.stuurman@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

05 APR. 2023

**Kenmerk**

1995649/1995848

**Uw kenmerk**

**Betreft: Stand van zaken Uitvoering Motie 256-2022 (Reclameafspraken aanpassen)**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de Motie 256-2022, reclameafspraken aanpassen.

## Inleiding

Op 19 december 2022 is Motie 256-2022 aangenomen waarin staat dat de provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees, of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Wij nemen u graag mee in hoe de motie zal worden uitgevoerd.

In de beantwoording Statenvragen[1] is eerder gecommuniceerd dat de lopende overeenkomst met de exploitant van de bushaltevoorzieningen zou eindigen eind 2022, dit is niet correct en moet eind 2023 zijn.

Onze exploitant van de bushaltevoorzieningen OFN (Outdoor Furniture Nederland) is op de hoogte gebracht van de aangenomen motie en de voorgenomen wijziging in de lopende overeenkomst. De exploitant heeft als reactie op de aangenomen motie op 19 januari 2023 een bezwaarbrief aan GS verstuurd (zie bijlage).

Vooral het feit dat de reeds *lopende* overeenkomst moet worden gewijzigd stuit op diverse bezwaren (zie reactie brief GS aan OFN). De tekst uit het Programma van Eisen (PvE) is op dit punt op meer manieren uitlegbaar. Dit zal leiden tot juridische discussies. Daarnaast geven OFN en haar partner Clear Channel aan afspraken met adverteerders langere tijd vooruit te maken. Zij zouden dergelijke afspraken mogelijk moeten herzien, met alle consequenties van dien.

Omdat de lopende raamovereenkomst dit jaar eindigt kiezen we ervoor om de reclame-eisen uit de motie mee te nemen in het nieuwe raamcontract. In 2023 starten we met de aanbesteding voor een nieuwe raamovereenkomst voor onze bushaltevoorzieningen. Hierin zullen we ook specificeren wat voor soort reclames er vallen onder het uitvoeren

[1] Statenvragen 93-2022, ID 1721, datum beantwoording 8 november 2022

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

van de aangenomen motie. Deze overeenkomst zal dan 1 januari 2024 in kunnen gaan.

In een later stadium zullen we PS hierover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Reactiebrief namens GS aan OFN
- Brief OFN Raamovereenkomst Haltevoorzieningen - motie PS

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

OFN Projecten B.V.
De heer D. Baars
De Ooijen 25
4191 PB Geldermalsen

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
H. van der Hulst
BU/BHR

Telefoonnummer
hulsth@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
05 APR. 2023

**Kenmerk**
1995649/1995655

**Uw kenmerk**
M256/19-12-2022 punt 2

**Betreft: Raamovereenkomst Haltevoorzieningen - motie PS**

Geachte heer Baars,

Wij ontvingen uw brief van 19 januari 2023 (ontvangen op 23 januari 2023 en geregistreerd onder nr. 1632042/1972641) in goede orde en hebben kennis genomen van de inhoud.

In uw brief uit OFN diens zorgen over de gevolgen van de in de vergadering van Provinciale Staten van 19 december 2022 aangenomen motie om 'reclameafspraken aan te passen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid'. Het uitvoeren van deze motie zou kunnen betekenen dat de Raamovereenkomst Haltevoorzieningen 2021-2023 tussen de provincie Noord-Holland en OFN gewijzigd wordt en dat dergelijke reclame niet meer in abri's geplaatst kan worden. Uw zorgen worden gedeeld door uw contractspartij voor de reclame exploitatie, Clear Channel Nederland B.V, die de brief mede heeft ondertekend.

In een ambtelijk gesprek op 30 januari jl. op het provinciekantoor zijn uw zorgen over de inperking van de mogelijkheid om reclame in abri's te exploiteren aan de orde geweest.

In reactie op het gestelde in de brief delen wij u het volgende mede.

Een aangenomen motie is een politieke wens, welke door leden van politieke partijen in Provinciale Staten aan ons college wordt geuit en waarvan wij onderzoeken of en zo ja hoe uitvoering ervan mogelijk is. De beweegredenen waarom een motie als de onderhavige wordt ingediend zijn politiek van aard. Op de diverse praktische bezwaren in uw brief (onder Slotopmerkingen) over verschuiving van budgetten voor reclame naar andere media en de geringe gevolgen voor de hoeveelheid reclame voor fossiele brandstof als energiebron en voor vlees- en visproducten, zullen wij daarom niet ingaan.

Naar aanleiding van de aangenomen motie is juridisch onderzocht of de vigerende overeenkomst tussen de provincie Noord-Holland en OFN (Raamovereenkomst Haltevoorzieningen 2021-2023) aangepast kan worden, zodat reclame uitingen als bedoeld in de motie niet meer mogelijk zijn.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De conclusie is dat die mogelijkheid wordt geboden door het gestelde in artikel 7.2 uit het op de raamovereenkomst van toepassing zijnde Programma van Eisen (PvE) : "de provincie Noord-Holland dient - indien hiertoe aanleiding is - de mogelijkheid te hebben reclame te laten verwijderen". Natuurlijk geeft het begrip 'verwijderen' aan dat er eerst van plaatsing sprake moet zijn, maar het zou zeer inefficiënt zijn om eerst reclame te laten plaatsen om deze vervolgens met een beroep op artikel 7.2 te laten verwijderen. Het resultaat is daarom dat bepaalde reclame op grond van dit artikel tegengegaan kan worden. Verder biedt ook artikel 7.4 uit dit PvE ruimte: "Eventuele reclame-uitingen dienen te voldoen aan de Nederlandse Reclame Code (NRC). Het staat de Opdrachtgever, ongeacht het moment van het contract hiervan af te wijken. Hier kan de Opdrachtnemer geen rechten kan ontlenen aan inkomstenderving".[1] Deze formulering laat qua inhoud volgens ons geen twijfel bestaan over de bevoegdheid die de Opdrachtgever heeft om naast de bepalingen van de NRC, extra bepalingen over de inhoud van reclame op te nemen.

Uit uw brief blijkt dat OFN een andere mening is toegedaan over de uitleg van deze artikelen in het PvE. De vraag is dan ook of contractspartijen tot overeenstemming zullen komen over de mogelijkheid om de lopende overeenkomst aan te passen conform de aangenomen motie. U doet ook een beroep op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, welke door de provincie in acht moeten worden genomen.

Vanzelfsprekend zal de provincie zich bij haar handelen als opdrachtgever c.q. als contractspartij houden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Bij directe uitvoering van de motie gedurende de resterende looptijd van de raamovereenkomst in 2023, zal ook rekening moeten worden gehouden met de verplichtingen uit de thans lopende contracten die OFN in dit kader heeft afgesloten met haar onderaannemer(s), zoals Clear Channel.

Alles overwegende komen wij tot de volgende conclusie. Gezien het feit dat de raamovereenkomst ultimo dit jaar eindigt en rekening houdende met de belangen van OFN, achten wij verdere discussie en een mogelijke gang naar de rechter voor beslechting van een geschil over de uitleg van de contractuele bepalingen nu niet opportuun. Om die reden zullen wij aan Provinciale Staten aangeven dat wij het jaar 2023 gebruiken om te onderzoeken hoe zo goed mogelijk uitvoering te geven aan de motie zodat deze per 1 januari 2024 in kan gaan bij het afsluiten van een nieuwe overeenkomst.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv

Provinciesecretaris voorzitter

H.J. Schartman A.Th.H. van Dijk

[1] Citaat uit PvE, abusievelijk ontbreekt in dit PvE artikel in de tweede zin het woord 'vrij' achter Opdrachtgever en staat het woord 'kan' twee keer in de laatste zin vermeld.

**Per aangetekende & gewone post**

College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

**Tevens cc. per e-mail aan**

Provincie Noord-Holland
Sector Beheer
[redacted]

| | |
|---|---|
| Uw referentie | M256/19-12-2022 punt 2 |
| Plaats / Datum | Leiden, 19 januari 2023 |

Geachte leden van het college van Gedeputeerde Staten,

**Inleiding**
OFN Projecten B.V. ("**OFN**") vraagt vriendelijk, doch dringend uw aandacht voor het volgende.

OFN heeft na de gunning van een Europese aanbestedingsprocedure een raamovereenkomst gesloten met de provincie Noord-Holland. Verwezen wordt onder andere naar de inschrijvingsleidraad Haltevoorzieningen 2021-2023, het Programma van Eisen Haltevoorzieningen 2021-2023 en de daaruit volgende raamovereenkomst met OFN (de "**Overeenkomst**"), eveneens beschikbaar gesteld via Tendernet.

Zoals volgt uit nummer 1. van het Programma van Eisen betreft de exploitatie van reclame-uitingen slechts een onderdeel van de vraagspecificatie, waarbij het de provincie Noord-Holland vooral gaat om het leveren en plaatsen van reguliere abri's en R-Net abri's inclusief prullenbakken, het onderhoud daarvan, het schadeherstel daarvan, het leveren, plaatsen en onderhouden van fietsaanleunhekken en fietsoverkappingen en abri-opslag. De kosten verbonden aan deze contractuele verantwoordelijkheden moeten door de inschrijver worden terugverdiend met de exploitatie van reclame-uitingen, voor welke exploitatie de inschrijver ook een vergoeding is verschuldigd aan de provincie Noord-Holland.

Het onderdeel reclame exploitatie van de aanbestede opdracht heeft OFN uitbesteed aan Clear Channel Nederland B.V. ("**Clear Channel**"). Clear Channel is in dezen geen contractspartij van de provincie Noord-Holland, maar heeft wel een aanzienlijk belang in deze kwestie. Clear Channel ondersteunt derhalve de inhoud van deze brief en heeft deze brief daarom medeondertekend.

De afgelopen weken is er in de landelijke pers veel aandacht geweest voor de vergadering van de Provinciale Staten van Noord-Holland van 19 december 2022 waarbij de motie: "Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid" (de "**Motie**") werd aangenomen. In de Motie spreken de Provinciale Staten uit dat de provincie Noord-Holland geen ruimte meer biedt voor reclames voor producten (die verband houden) met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. In de Motie verzoeken Provinciale Staten het College van Gedeputeerde Staten (het "**College**") om de Overeenkomst aan te passen, zodat de Overeenkomst in lijn zal zijn met de inhoud van de Motie. De Provinciale Staten veronderstellen dat de Overeenkomst ruimte zou bieden voor het daarin opgenomen verzoek en dat er geen financiële consequenties zouden zijn voor de provincie Noord-Holland.

Voor OFN is dit aanleiding geweest voor inwinning van juridisch advies over de rechtsgeldigheid van de Motie, zowel in algemene zin als in het kader van de Overeenkomst. Hiervan wordt in deze brief verslag gedaan. Om de brief niet onnodig lang te maken, worden alleen de hoofdpunten behandeld.

In aanvulling op het juridische aspect van deze kwestie, menen wij dat de inhoud van de Motie en het daarin opgenomen verzoek arbitrair en polariserend overkomt. Het maatschappelijk debat omtrent duurzaamheid is

belangrijk en bij ingrijpende keuzes voor ondernemers en particulieren dienen overheidsinstanties voorzichtig en zorgvuldig te werk te gaan. De inhoud van de Motie heeft daarvan geen blijk, zoals hierna zal worden toegelicht.

**Conclusie juridisch advies**
Wij beginnen met onze conclusie. Het College kan geen uitvoering geven aan de Motie.

Indien het College uitvoering zou geven aan de Motie, handelt zij automatisch en onmiddellijk in strijd handelt met onder meer het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (het "**EVRM**"), het Eerste Protocol van het EVRM (het "**EP EVRM**") de Richtlijn 2006/123/EG van 12 december 2006 (de "**Dienstenrichtlijn**") en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Voorts wordt dan op zelfde wijze strijd gehandeld met de Aanbestedingswet 2012 (de "**Aanbestedingswet**") en de Overeenkomst. Het gevolg hiervan is dat de provincie Noord-Holland dan op basis van verschillende rechtsgronden door OFN kan worden aangesproken, zowel voor wat betreft de juiste en volledige nakoming van de Overeenkomst als op vergoeding van schade.

**Buitencontractuele verplichtingen die worden geschonden**

*Het EVRM*
Op grond van artikel 3:14 van het Burgerlijk Wetboek en artikel 3:1 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht is de provincie Noord-Holland ook in haar privaatrechtelijk handelen gebonden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en de geschreven en ongeschreven normen van het (internationale) publiekrecht.

Indien het College uitvoering zou geven aan de Motie, zou daarmee in strijd worden gehandeld met artikel 10 EVRM. Volgens vaste jurisprudentie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (het "**EHRM**") geldt dat artikel 10 lid 1 EVRM tevens van toepassing is op commerciële uitingen zoals handelsreclames.

Daarbij geldt dat een beperking van een type reclame slechts geoorloofd is wanneer daarvoor een basis in een wet is neergelegd en een legitiem doel wordt nagestreefd (EHRM 20 januari 2018, no. 69317/14, *Sakmadienis Ltd./Lithuania*). Aan geen van beide voorwaarden is in kwestie voldaan.

In de Motie wordt door de Provinciale Staten verwezen naar het verbod op tabaksreclames. Dat kan voor het College geen grond opleveren om uitvoering aan de Motie te geven. Anders dan voor tabaksproducten, bestaat voor het verbieden van reclames voor fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten namelijk geen wettelijke basis. Daarnaast zou het College moeten aantonen dat de schending van Artikel 10 lid 1 EVRM noodzakelijk is, gelet op een van de in artikel 10 lid 2 EVRM genoemde doelen en zou moeten worden voldaan aan de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit. Geen van deze voorwaarden zijn in dit geval vervuld.

Op grond van de rechtspraak van het EHRM kan een vergunning worden beschouwd als een recht in de zin van het EP EVRM (zie bijv.: EHRM 13 januari 2015, no. 65681, *Vekony/Hungary*). Het is bepleit dat deze jurisprudentie eveneens kan worden toegepast op een verworven alleenrecht na een Europese aanbestedingsprocedure. Het is dan ook aannemelijk dat met de uitvoering van de Motie, en daarmee het opleggen van aanvullende verplichtingen aan OFN, in strijd wordt gehandeld met artikel 1 EP EVRM.

*De Dienstenrichtlijn*
Verder is een beperking van het type reclame-uitingen strijdig met hetgeen in de Dienstenrichtlijn is opgenomen ten aanzien van commerciële uitingen.

Er is bij het opleggen van een verbod reclames te maken voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten, sprake van een eis als bedoeld in artikel 4, aanhef en onder 7 Dienstenrichtlijn. In de Dienstenrichtlijn is een 'eis' gedefinieerd als:

> *"elke verplichting, verbodsbepaling, voorwaarde of beperking uit hoofde van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten of voortvloeiend uit de rechtspraak, de administratieve praktijk, de regels van beroepsorden of de collectieve regels van beroepsverenigingen of andere beroepsorganisaties, die deze in het kader van de hun toegekende juridische bevoegdheden hebben vastgesteld; (...)"*

Op grond van artikel 16, lid 1, derde alinea en onder a, b en c Dienstenrichtlijn is het slechts mogelijk een eis aan de uitoefening van een dienstenactiviteit op het grondgebied van een lidstaat te stellen voor zover deze voldoen aan de voorwaarden van het discriminatieverbod, noodzakelijkheid en evenredigheid. Aan geen van deze voorwaarden wordt in deze kwestie voldaan. Over de evenredigheid is daarbij expliciet te stellen dat een dergelijk verbod een ernstige beperking in de advertentiemogelijkheden van OFN bewerkstelligt, hetgeen gepaard gaat met aanzienlijke financiële schade en de noodzaak tot het afbreken van langlopende contracten.

Voor zover het College zou menen dat de Dienstenrichtlijn slechts van toepassing is op een grensoverschrijdende situatie, geldt daarbij dat de reclame-uitingen niet gebonden zijn aan ondernemingen louter gevestigd in Nederland en dat de reclame-uitingen daarnaast invloed kunnen hebben op de aankoop van producten en diensten uit andere lidstaten, de export van producten en diensten naar andere lidstaten of het reizen van en naar andere lidstaten. Aldus is in dit geval – zoals overigens ook expliciet is uitgemaakt in nummer 33 van de considerans van de richtlijn – de Dienstenrichtlijn op deze aanbestede dienst wel degelijk van toepassing.

*Algemene beginselen van behoorlijk bestuur*
Indien aan de Motie, zoals die voorligt, door het College uitvoering wordt gegeven, zouden daarmee verschillende algemene beginselen van behoorlijk bestuur worden geschonden.

Allereerst is van belang dat het College de Provinciale Staten onjuist heeft geïnformeerd tijdens de voorbereiding van de Motie. In haar antwoord op een Statenvraag van de heer A.J.M. Muurlink (PvdA), aangaande de looptijd van de Overeenkomst, heeft het College geantwoord dat de Overeenkomst eindigt op 31 december 2022 (Schriftelijke vragen, Provinciale Staten, provincie Noord-Holland, 2022/93). Uit artikel 3.1 van de Overeenkomst volgt echter duidelijk dat de Overeenkomst eindigt op 31 december 2023. Daarbij moet worden opgemerkt dat de looptijd van de Overeenkomst een belangrijk feit is in deze kwestie, zeker voor OFN, haar samenwerkingspartners en haar klanten. De belangen van betrokken partijen in deze kwestie zijn niet goed tegen elkaar afgewogen. Het voorgaande is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Verder wordt geenszins gemotiveerd welke wettelijke grondslag de Provinciale Staten en het College hebben om uitvoering te geven aan de Motie en of de Motie mogelijk in strijd is met (hogere) wetgeving. Ook blijkt niet dat is onderzocht in hoeverre fossiele brandstof als energiebron en vlees- en visproducten significante factoren zijn in de klimaatcrisis en welke feiten en omstandigheden een rol spelen bij die beoordeling. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Daarnaast wordt niet gemotiveerd waarom de provincie Noord-Holland specifiek voor deze producten en diensten geen ruimte meer wil bieden voor reclames, welke gevolgen de het reclameverbod voor welke partijen met zich meebrengt en hoe zwaarwegend die gevolgen zijn in verhouding tot het te dienen belang. De keuze voor fossiele brandstof en vis- en vleesproducten is heel algemeen en zonder enige onderbouwing ten aanzien van andere vermeende niet duurzame producten. Denk daarbij aan Tofu waarvan het algemeen bekend is dat de productie daarvan doorgaans niet duurzaam is. Ook kunnen fossiele brandstoffen en vis- en vleesproducten wel duurzaam van karakter zijn, waarvan evenmin rekenschap wordt gegeven. Dit alles is in strijd met het motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel, het verbod van willekeur en het gelijkheidsbeginsel.

**Het Aanbestedingsrecht en contractuele kader**
In de Motie wordt het College verzocht om de Overeenkomst te wijzigen, zodat de Overeenkomst in lijn zal zijn met de inhoud van de Motie. Op grond van artikel 2.163a van de Aanbestedingswet kunnen aanbestede overheidsopdrachten tijdens de looptijd echter uitsluitend worden gewijzigd in de gevallen als geregeld in Hoofdstuk 2.5 van de Aanbestedingswet. Artikel 2.163b tot en met artikel 2.163f Aanbestedingswet regelen de uitzonderingsgevallen waarin aanbestede overheidsopdrachten tijdens de looptijd in beginsel zonder consequenties kunnen worden gewijzigd. De provincie Noord-Holland kan zich in deze kwestie op geen van deze uitzonderingsgevallen beroepen.

Mogelijk wordt met de Motie verondersteld dat de Overeenkomst met de uitzondering uit artikel 2.163c lid 1 Aanbestedingswet kan worden gewijzigd. Die bepaling biedt daarvoor alleen ruimte indien de wijziging in de oorspronkelijke aanbestedingsstukken is opgenomen in duidelijke, nauwkeurige en ondubbelzinnige herzieningsclausules.

Op grond van artikel 2.163c lid 2 Aanbestedingswet, de wetsgeschiedenis (*Kamerstukken II*, vergaderjaar 2015-2016, 34 329, nr. 3, p. 96) en jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie van de Europese Unie (het "**HvJ EU**") (onder meer: HvJ EU, 29 april 2004, C-495/99 P (*Succhi di Frutta*), r.o. 118 en 126) dient in een dergelijke herzieningsclausule ten minste te worden beschreven wat de omvang en de aard van de mogelijke wijziging kan zijn en onder welke voorwaarden (onder meer hoe en wanneer) de mogelijke wijziging kan worden doorgevoerd. In geen van de oorspronkelijke aanbestedingsstukken valt een herzieningsclausule te lezen, die een wijziging van de Overeenkomst, zoals door de Provinciale Staten in de Motie wordt verzocht, kan rechtvaardigen. Van dergelijke bepaling is in de Overeenkomst en de onderliggende stukken eenvoudigweg geen sprake.

De Motie verwijst naar artikel 7.2 van het Programma van Eisen ("**PvE**") waarin is opgenomen dat de Provincie Noord-Holland, indien hier aanleiding toe is, de mogelijkheid dient te hebben reclame te verwijderen. Deze bepaling voldoet onder alle omstandigheden niet aan de hiervoor genoemde vereisten. Zo is het onduidelijk wat "indien hier aanleiding toe is" inhoudt, en onder welke voorwaarden, alsmede op welke momenten daarvan sprake is. Van een uitzonderingsgrond ex artikel 2.163c lid 2 Aanbestedingswet kan derhalve geen sprake zijn.

Daarnaast maakt een civielrechtelijke uitleg van deze contractuele bepaling duidelijk dat artikel 7.2 PvE geen ruimte biedt om uitvoering aan de Motie te geven. In artikel 7.2 PvE wordt onder omstandigheden de mogelijkheid geboden om reclame te laten verwijderen. Dat houdt in dat reclame achteraf, als het al is geplaatst, kan worden weggehaald. In de Motie wordt echter uitgesproken en verzocht om bij voorbaat reclame voor bepaalde producten te verbieden.

Verder wordt erop gewezen dat in artikel 7.4 PvE staat (inclusief schrijffouten): "Eventuele reclame-uitingen dienen te voldoen aan de Nederlandse Reclame Code. Het staat de Opdrachtgever, ongeacht het moment van het contract hiervan af te wijken. Hier kan de Opdrachtnemer geen rechten kan ontlenen aan inkomstenderving.". Hierbij is het van belang op te merken dat de Reclame Code nergens een specifieke regeling bevat aangaande reclame-uitingen over fossiele brandstoffen of vlees- en visproducten. Zulke reclame-uitingen zijn in zijn algemeenheid dus niet in strijd met de Reclame Code. Er wordt niet afgeweken van de Reclame Code. Artikel 7.4 PvE voldoet daarnaast evenmin aan de vereisten als hiervoor in het kader van artikel 2.163c lid 2 Aanbestedingswet omschreven.

In artikel 2.163g lid 2 en 3 Aanbestedingswet zijn de gevallen geregeld waarin sprake is van een wezenlijke wijziging van een overheidsopdracht. Indien uitvoering wordt gegeven aan deze Motie, is het zeer aannemelijk dat daarmee sprake is van een wezenlijke wijziging van de aanbestede opdracht op grond van artikel 2.163g lid 3 sub a Aanbestedingswet. Een overheidsopdracht mag in beginsel niet wezenlijk worden gewijzigd. Indien dat wel gebeurt staan voor OFN , voor zover in de Overeenkomst niet anders is geregeld, de mogelijkheden open om de gevolgen aan deze wezenlijke wijziging te verbinden, die het Burgerlijk Wetboek biedt. Dat houdt onder meer in dat OFN gerechtigd zal zijn de Overeenkomst te ontbinden en/of schadevergoeding van de provincie Noord-Holland te vorderen.

In geen geval had OFN moeten of kunnen begrijpen dat deze of andere bepalingen aan de provincie Noord-Holland de contractuele bevoegdheid geeft tot "beleidsmatig ingrijpen op de soort reclame-uitingen", zoals in de Motie is omschreven. Indien de provincie Noord-Holland dergelijke verstrekkende contractuele bevoegdheid wenste overeen te komen, had zij dat heel expliciet moeten opnemen in de Overeenkomst en/of onderliggende stukken.

**Slotopmerkingen over de Motie**

Los van bovenstaande juridische uiteenzetting, menen wij dat uitvoering van de Motie praktisch gezien geen doel zal treffen. Als bepaalde bedrijven voor hun diensten of producten op abri's in Noord-Holland geen reclame meer kunnen maken, dan zullen de budgetten voor de reclames verschuiven naar andere media, zoals de krant, de radio of de televisie. Het resultaat: netto zal dezelfde hoeveelheid reclame voor fossiele brandstof als energiebron, en voor vlees- en visproducten worden gemaakt. In het verlengde hiervan – en nogmaals los van juridische kwalificaties - menen wij dat hier sprake is van willekeur, zowel tegenover de branche van de buitenreclamediensten, als tegenover de branches die producten en diensten leveren die onder het reclameverbod zouden vallen. Wat betreft de branche van de buitenreclamediensten: dit is een zeer kleine branche, waarin relatief forse investeringen moeten worden gedaan om een aanbesteding gegund te krijgen. Bij uitvoering van de Motie zou de buitenreclamebranche ten opzichte van andere branches binnen de

reclamewereld ontzettend hard geraakt worden. Dat is oneerlijk en valt op grond van de voorliggende Motie niet te rechtvaardigen.

Daarnaast vragen wij ons af, waarom deze vergaande vorm van (zelf)regulering nodig is. Voor welke diensten en producten wel of geen reclame mag worden gemaakt, is er de wet en regelgeving van de Europese en de nationale wetgever. De branches die verdere regels omtrent reclame-uitingen willen accepteren, leven de regels van de Nederlandse Reclame Code na. Als lokale overheden dan ook nog bepaalde regels voor de inhoud van reclames stellen, wordt het zowel voor de markt als voor de consument wel erg onduidelijk. Hoe is het aan de consument nog uit te leggen dat in het centrum van de stad wel reclame voor een visburger mag worden gemaakt, maar langs de provinciale weg net buiten dat centrum niet? Daarnaast wordt de inhoud van de reclame op deze wijze erg lastig te bepalen. Mag er bijvoorbeeld nog reclame worden gemaakt voor een hybride auto, die wel een verbrandingsmotor heeft, maar zeer weinig schadelijke stoffen uitstoot? – hetgeen een duurzame investering is. En wat te denken van een salade met op de bovenkant een paar stukjes spek?

Tot slot zien wij dat er verschillende initiatieven zijn (die wel zijn goedgekeurd door de Europese Commissie), waarmee consumenten en bedrijven positief worden gestimuleerd om duurzame producten en diensten af te nemen – bijvoorbeeld in de vorm van subsidies voor de aanschaf van een nieuwe elektrische auto. Wij denken dat het positief stimuleren van bepaald (koop)gedrag, voor zover dit wettelijk is toegestaan, de beste manier is om politieke doelstellingen te bereiken. Het bereiken vaan die politieke doelen door in te grijpen in de vrije keuze van de burger zou naar ons idee altijd het laatste middel moeten zijn.

**Tot slot**

Op grond van het bovenstaande verzoekt OFN u uitdrukkelijk niet over te gaan tot uitvoering van de Motie. Clear Channel ondersteunt de inhoud van deze brief en het hiervoor gedane verzoek.

OFN behoudt zich alle rechten en weren voor.

Hoogachtend,

OFN Projecten B.V.
Voor deze: Baars B.V.
Voor deze: David Baars

Clear Channel Nederland B.V.
Voor deze: Clear Channel Nederland Holding B.V.
Voor deze: Raymond van Kasterop

**Van:** Koos Louwerse <koos.louwerse@tourdeforce.nl>
**Verzonden:** dinsdag 21 februari 2023 11:49
**Aan:** Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
**Onderwerp:** Brief met factsheet voor (kandidaat)statenleden

Geachte griffie,

Wilt u zo vriendelijk zijn deze mail door te sturen aan de statenleden en kandidaat-statenleden van uw provincie. In de bijlage treffen zij een brief aan namens de Tour de Force. De Tour de Force is een samenwerkingsverband van de gezamenlijke overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten in Nederland, die zich inzetten voor de fiets. Bij de brief zit een factsheet die het belang van de fiets voor diverse maatschappelijke opgaven verduidelijkt.

Vriendelijke groet,

Koos Louwerse
Tour de Force

Koos.louwerse@tourdeforce.nl
Tel. 06-54.777.329

# Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040

Geachte (kandidaat-)Statenleden,

In Nederland zetten de gezamenlijke overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten zich, verenigd in de Tour de Force, in om een krachtige impuls te geven aan het fietsgebruik. Daarvoor hebben ze samen het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld, met wensen voor de aanleg en verbetering van doorfietsroutes, van fietsparkeervoorzieningen bij stations, bij bushaltes en bij OV-hubs. In 2023 wordt op basis hiervan per landsdeel, door provincies samen met het Rijk, toegewerkt naar een gezamenlijke meerjarige Uitvoeringsagenda Fiets.

Fietsen loont! Nederlanders fietsen steeds meer en steeds verder. En dat is een goede zaak want:

- Fietsen is ruimtebesparend en verbetert de leefomgeving. Een groter fietsaandeel is noodzakelijk voor het slagen van de binnenstedelijk woningbouwopgave.
- De (elektrische) fiets zorgt ervoor dat voorzieningen als scholen en winkels ook vanuit de kleine kernen bereikbaar blijven.
- De fiets is een onmisbare schakel voor openbaar vervoer: bijna de helft van de treinreizigers en een groeiend aantal busreizigers komt op de fiets.
- Fietsen draagt bij aan de gezondheid van mensen (o.a. voorkomen obesitas en diabetes, lager ziekteverzuim).
- Fietsen is een ontspannende vrijetijdsbesteding en kent veel sportieve beoefenaars.
- Fietsen draagt bij aan toerisme en de regionale economie.
- De fiets is een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoermiddel dat mensen helpt om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij.
- Fietsen draagt bij aan CO2-reductie, schone lucht en minder geluidsoverlast.
- Fietsvoorzieningen, zoals doorfietsroutes en fietsparkeervoorzieningen, zijn relatief goedkoop en kosteneffectief.

Provincies hebben al veel gedaan ter bevordering van het fietsverkeer. Met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets willen we daar de komende jaren, samen met het Rijk, een extra impuls aan geven. We hebben er alle vertrouwen in dat ook de nieuwe Staten in uw provincie hier de schouders onder gaan zetten.

## Provincie Noord-Holland

In de afgelopen periode heeft de provincie Noord-Holland ongeveer € 10 miljoen per jaar geïnvesteerd in de fiets. Er is gewerkt aan doorfietsroutes, bijvoorbeeld tussen Haarlem en de IJmond, de verkeersveiligheid van fietspaden langs provinciale wegen. Verder is er voor miljoenen aan subsidie verstrekt aan gemeenten om fietsknelpunten op te lossen – voor de realisatie van doorfietsroutes zijn de provinciale bijdrages flink verhoogd tot wel 90% van de uitvoeringskosten. Ook worden Noord-Hollanders gestimuleerd vaker de fiets te pakken; via werkgevers en bijvoorbeeld via het Programma Doortrappen.

In 2022 hebben Provinciale Staten de Actieagenda Actieve Mobiliteit vastgesteld die de ambitie voor de komende jaren uiteengezet heeft. De Actieagenda is gebaseerd op het Regionaal Toekomstbeeld Fiets - een samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en provincie Flevoland. Ook de benodigde middelen voor het realiseren van de fietsambities zijn in beeld gebracht – maar deze zijn nog niet in de provinciale begroting verankerd. Voor een nieuwe Staten ligt er een belangrijke taak om hieraan invulling te geven.

# Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040

## Bijdrage fiets aan maatschappelijke opgaven

### Gezondheid

Fietsers zijn productiever, gelukkiger en minder vaak ziek. ***Regelmatige fietsers voelen zich fitter en verzuimen minder. Wie dagelijks naar het werk of naar school fietst, werkt automatisch al aan zijn of haar gezondheid.*** Fietsen is daarnaast een gezonde en ontspannende vrijetijdsbesteding. En een groeiend aantal fietsers pakt de racefiets of de mountainbike voor een sportieve ronde. Fietsgebruik is dan ook een belangrijk manier om te ontspannen en te sporten.

### Klimaat en duurzaamheid

Fietsen is een klimaatneutrale vorm van mobiliteit. ***Meer fietsen en minder autogebruik levert directe milieuwinst op. Nu is ongeveer de helft van alle autoritten korter dan 7,5 kilometer. Dit zijn ritten die prima met de fiets te maken zijn.*** En met de elektrische fiets zijn ook ritten tot 15 kilometer prima te doen. Een modal-shift op dit punt levert fors minder uitstoot op van CO2, stikstof en fijnstof.

### Een inclusieve samenleving

***De fiets is een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoermiddel dat mensen helpt om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij.*** Zelfs in ons land, met ruim meer fietsen dan inwoners, zijn er groepen mensen die niet beschikken over een fiets of die niet of nauwelijks hebben geleerd om te fietsen. Als ze geen alternatief vervoermiddel hebben, hebben ze meer moeite om werk te vinden.

### Woningbouw- en verstedelijking

In tien jaar tijd moeten in Nederland een miljoen nieuwe woningen worden gebouwd. Dat vergt niet alleen ruimte, het leidt ook tot meer mobiliteit in onze steden. ***Een verplaatsing met de fiets, al dan niet in combinatie met hoogwaardig OV, is efficiënt en ruimtebesparend.*** OV en fiets hebben twintig tot dertig keer minder ruimte nodig dan de auto. Voor aantrekkelijke woongebieden en economisch sterke regio's is de fiets onmisbaar.

### Mobiliteit in landelijk gebied

In minder dicht bevolkte gebieden, spelen andere opgaven. Hier verdwijnen juist voorzieningen en staan lokale en regionale OV-verbindingen onder druk. ***De fiets, en met name de elektrische fiets in al haar vormen, zorgt ervoor dat mensen voorzieningen als scholen en winkels kunnen blijven bereiken.*** Bovendien maken veel Nederlanders graag een recreatieve fietstocht. Maar ook buitenlandse toeristen. Fietsen is daarmee belangrijk voor het toerisme en de regionale economie.

### Bereikbare en leefbare steden

De bereikbaarheid en leefbaarheid van steden staat onder druk door verder groeiend autobezit. Gelukkig gebeurt in veel steden nu al meer dan 40% van de verplaatsingen per fiets. Fietsen en de combinatie fiets-OV spelen bovendien een belangrijke rol voor verplaatsingen naar de stad en tussen steden. Ook de komende jaren verwachten we een verdere groei van het fietsgebruik. ***Door deze groei van het fietsgebruik mogelijk te maken, kunnen we ervoor zorgen dat steden bereikbaar en leefbaar blijven.***



## Feiten over fietsen*

### We fietsen veel:

- Nederland is **nummer 1 in fietsbezit en fietsgebruik** in de wereld.
- We beschikken over meer fietsen dan mensen: 23 miljoen fietsen op 17 miljoen mensen.
- **Meer dan een kwart (28%) van alle verplaatsingen wordt per fiets afgelegd.** Binnen veel steden ligt het fietsaandeel hoger, tot wel 50%.
- Ongeveer 18% van de fietsverplaatsingen gaat met een elektrische fiets. Van de afgelegde fietskilometers gaat 26% per elektrische fiets.
- De gemiddelde afgelegde afstand met een gewone fiets is 3,6 km. Met een elektrische fiets is dit 5,9 km.
- **We gebruiken de fiets voor allerlei doeleinden.** We fietsen het vaakst voor onderwijsgerelateerde verplaatsingen (52%). We fietsen het verst voor recreatieve doeleinden (gemiddeld 5,3 km). De kortste ritten zijn naar de winkel en naar de trein, bus of metro.
- **Ongeveer 27% van alle werkenden gebruikt de fiets voor de woon-werkreis.** Van de werkenden die binnen 5 km van het werk wonen, gaat maar liefst 55% per fiets.
- Aan de woningzijde gebruiken reizigers **bij ongeveer 43% van de trein-verplaatsingen de fiets als voor- of natransport.**

### En er is potentie voor groei:

- **Een derde van de autoverplaatsingen** is korter dan 5 km.
- Bijna de helft (47%) van de autoverplaatsingen is korter dan 7,5 km en 64% is korter dan 15 km.
- **Voor verplaatsingen tot 7,5 km gebruikt 34% van de Nederlanders de auto** en 38% de fiets.

** Bron: Fietsfeiten: nieuwe inzichten, Kennisinstituut voor Mobiliteit, 2020.*

Alkmaar, 28 juli 2023

Aan het College van Gedeputeerde Staten
van de provincie Noord-Holland
t.a.v. Dhr J. Olthof
per email

CC: Provinciale Staten en Gemeenteraden langs de lijn Den Helder-Alkmaar-Haarlem

Geachte heer Olthof,

Onlangs vernamen we dat de NS in het hele land weer treinen gaat rijden die na corona en personeelstekorten waren geschrapt. Vanaf medio december gaan op veel plekken in het land weer meer treinen rijden. In Noord-Holland boven het Noordzeekanaal is echter het tegenovergestelde aan de hand. NS wil hier niet terug naar de normale dienstregeling. Sterker nog, er worden nog meer treinen geschrapt: tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal rijdt vanaf december op vrijdag tot 15:00 uur nog maar twee keer per uur een intercity waar nu nog vier intercity's per uur rijden. Hierdoor sluiten maar liefst tien verschillende buslijnen niet meer aan op de trein in Alkmaar. Ook op andere stations kunnen geen goede busaansluitingen worden geboden door het wegvallen van de 3e en 4e Intercity en door al eerder geschrapte treinen.

Het reizigersaanbod op vrijdag is tussen april en oktober juist hoger dan op andere dagen, door de Alkmaarse kaasmarkt. Deze treinen kunnen met het oog op de ketenreis en de kaasmarkt dus helemaal niet gemist worden.

Eind vorig jaar kondigde de NS aan dat waarschijnlijk de spits-intercity tussen Alkmaar en Haarlem terug zou komen. Wij waren hier blij mee want dit zorgt voor meer reismogelijkheden en een kortere reistijd op dit traject. Dit is ook van belang voor de aanpak van files op de A9: alleen met een aantrekkelijk treinproduct kunnen automobilisten worden verleid te kiezen voor de trein. Na de aankondiging van NS is de busdienstregeling in Beverwijk voor 2024 daarop aangepast. Nu blijkt NS dat plan in te trekken en dreigt dat veel bussen niet meer op de trein aansluiten.

Daar komt bij dat reizigers uit de kop van Noord-Holland richting Beverwijk en Haarlem door het niet rijden van deze Intercity meer dan een kwartier overstaptijd op station Alkmaar hebben in plaats van een paar minuten. Als deze situatie nog langer duurt dreigen deze reizigers af te haken. Kortom: dat de spits-intercity niet terugkeert is zeer nadelig voor het herstel van het OV in onze regio.

We vragen u dan ook om, zover uw invloed reikt, alles in het werk te stellen om NS te bewegen deze plannen te herzien.

Met vriendelijke groet,

Ludolf Maat
Voorzitter Rover Noord-Holland Noord

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

**Reizigersvereniging Rover**
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort **T** +31 33 422 04 50 **M** secretariaat@rover.nl
**KvK-nr:** 40410205 **BTW-nr:** 8023.67.586.B.01 **IBAN** NL23 INGB 0002 3950 21 **BIC:** INGBNL2A **I** www.rover.nl

**Veilig Verkeer Nederland**
Stationsstraat 79a
3811 MH AMERSFOORT

088 524 88 00
info@vvn.nl
www.veiligverkeernederland.nl

IBAN: NL27 INGB 0656728140
BTW: NL808641888B02
KvK: 24303976

VVN heeft de ANBI-status

**Postbus 66 – 3800 AB AMERSFOORT**

Provinciale Staten van Noord-Holland
Aan de Statenleden
T.a.v. de Statengriffie mw. K. Bolt
Per e-mail: statengriffie@noord-holland.nl

| Kenmerk | Contactpersoon | Doorkiesnummer |
|---|---|---|
| 230420/ps/1 | Kees Bazen<br>Rivkah Zeeman | 06-23453661<br>088-5248829 |

**Onderwerp**
Verkeersveiligheid in coalitieakkoorden

**Amersfoort,**
Dinsdag 25 april 2023

Geachte Statenleden,

Namens Veilig Verkeer Nederland feliciteren wij u van harte met uw benoeming tot Statenlid. We wensen u veel succes en plezier met het belangrijke werk om een goede bijdrage te leveren aan de ambities in uw provincie. Verkeersveiligheid is ook de komende jaren een belangrijk thema. Het aantal verkeersdoden en -gewonden is te hoog. Dit vraagt om een nieuwe impuls om de verkeersveiligheid in uw provincie te verhogen. De aandacht hiervoor kunt u borgen in het nieuwe coalitieakkoord.

Uit onderzoek blijkt dat de menselijke factor bepalend is in de verkeersveiligheid: 95% van alle ongevallen ontstaan uit menselijk falen. Naast infrastructuur en handhaving zal er daarom veel aandacht nodig zijn voor de menselijke factor en de bijdragen die verkeersdeelnemers zélf kunnen leveren aan verkeersveiligheid. Om die reden besteden we als maatschappelijke vereniging in ons Meerjarenbeleidsplan 2022-2025 veel aandacht aan de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, ervaren verkeersdeelnemers vanaf 50 jaar, fietsers en voetgangers.
Daarnaast ondersteunen we buurtbewoners en gemeenten bij het realiseren van een verkeersveilige buurt en schoolomgeving. Ons Meerjarenbeleidsplan 2022-2025 sluit aan op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Dit meerjarenplan hebben we samen met onze stakeholders opgesteld, zie hiervoor de bijlage.

Voor de komende periode vragen we specifiek aandacht voor de veiligheid van fietsers, en met name voor de ervaren fietser op de e-bike. Via onze campagne ‘Een ervaren rijder kan risico’s mijden’ maken we deze doelgroep bewust van het positieve effect dat de fietshelm heeft op het verminderen van letsel bij ongevallen.

**Verkeersveiligheid nu en in de toekomst**
De komende anderhalf jaar zetten we in op de transitie van 50 naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Een verlaging van de (gemiddelde) snelheid heeft een belangrijk effect op het verminderen van letsel bij ongevallen, zo is uit onderzoek van SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) gebleken. Middels onze campagnes blijven we ons richten op gewenst gedrag bij thema’s als snelheid in de woonwijk, alcohol (Bob) en afleiding in het verkeer (MONO). Ook het gebruik van fietsverlichting en het vrijwillig dragen van een fietshelm

blijven we met campagnes stimuleren. Met onze VVN Verkeerseducatie voor het primair onderwijs dragen we bij aan de belangrijke ontwikkeling van kinderen om te komen tot zelfstandige verkeersdeelnemers. Scholen toetsen dit jaarlijks met het Nationaal VVN Verkeersexamen, bestaande uit het VVN theoretisch Verkeersexamen en het VVN praktisch Verkeersexamen.

De vereniging Veilig Verkeer Nederland reikt u vanuit haar regionale, lokale en landelijke verenigingsstructuur graag de helpende hand. Graag bevorderen wij zij aan zij met u de intrinsieke motivatie bij de verkeersdeelnemer om steeds het goede te doen. Daarbij is de grootste winst op verkeersveiligheid nog altijd te behalen in het doseren van snelheden en het altijd nuchter en zonder afleiding deelnemen aan het verkeer. Vanuit jarenlange ervaring blijft Veilig Verkeer Nederland zich daarom consequent richten op de factor mens en menselijk gedrag.

Wij kunnen u bijvoorbeeld helpen met de volgende onderwerpen/activiteiten:
1 Veiligere schoolomgevingen
2 Kennis en bewustwording rondom veiliger fietsen onder senioren

Onze districtscoördinator Kees Bazen en Contactpersoon Rivkah Zeeman komen graag in gesprek over hoe we ook u de komende jaren kunnen ondersteunen in de verbetering van de verkeersveiligheid in uw provincie.

Met vriendelijke groet,
Veilig Verkeer Nederland

Martijn Dadema
Voorzitter Veilig Verkeer Nederland

Kees Bazen
Districtscoördinator Noord-Holland

*Relevante links naar bronnen*

**Het indammen van te hoge snelheden levert de grootste verkeersveiligheidswinst op:**

Van 50-30 km per uur
Op Kattenburgerstraat en Koninginneweg maximaal 30 kilometer per uur - Gemeente Amsterdam

Lobby door inwoner van Elst Rob Theunissen
https://www.fietsersbond.nl/nieuws/een-kleine-straatrevolutie-in-overbetuwe/

Oproep in Verkeerskunde door ex SWOV-directeur Peter van der Knaap
https://www.verkeerskunde.nl/artikel/een-miljoen-nieuwe-huizen-in-veilige-straten

Pleidooi door VVN-woordvoerder Rob Stomphorst in het NOS Jeugdjournaal
https://www.youtube.com/watch?v=sQfPiXS21DE

# Nieuwsbrief

15 juni 2023

## BIJEENKOMSTEN

### Nationaal Fietscongres

**21 juni 2023**

Het Nationaal Fietscongres is er om van elkaar te leren, elkaar te ontmoeten, oplossingen en vraagstukken te bespreken en vooral om elkaar te inspireren. Al sinds 2012 komen fietsprofessionals uit Nederland en België samen om in een goede mix van kennis, netwerken en ontspanning de laatste actuele vraagstukken van vandaag en morgen rondom het thema fiets te bespreken.

Locatie: gemeente Rheden

Tijd: 00:00 - 00:00

Lees verder »

### Gebruikersbijeenkomst Dashboard Deelmobiliteit

**27 juni 2023**

Op 27 juni organiseert Tour de Force een gebruikersbijeenkomst Dashboard Deelmobiliteit. Eén maal per jaar organiseren we zo'n bijeenkomst om met gebruikers van het dashboard bij te praten over de functionaliteiten, de toepassing in de praktijk en de plannen voor de toekomst.

Locatie: Congresgebouw de Vereeniging
Mariaplaats 14
3511 LJ Utrecht

Tijd: 10:00 - 14:00

Lees verder »

### Kenniscafé - Campagne fietsstimulering

**29 juni 2023**

## BERICHTEN UIT DE VAKWERELD

### Werd er wereldwijd meer of minder gefietst tijdens de coronapandemie?



Volgends de media zou er tijdens de coronapandemie sprake zijn geweest van een wereldwijde fietsexplosie. De werkelijkheid ligt genuanceerder, maar lokaal nam het fietsen zeker toe als gevolg van de beperkingen en het fietsbeleid, zo blijkt uit een wetenschappelijke review over de periode 2019-2022.

Lees verder »

### Doe mee aan onderzoek fietsparkeertools voor gemeenten!



Wat zijn voldoende en aantrekkelijke fietsparkeerfaciliteiten? Hoe zorg je dat die goed gebruikt worden? En wat geef je daarvoor mee bij nieuwe (gebieds)ontwikkelingen? In opdracht van Tour de Force doet Movares onderzoek naar instrumenten die gemeenten (kunnen) inzetten voor fietsparkeren.

Lees verder »

### EU-project intelligente transportsystemen voor fietsers van start in Overijssel



Begin juni is in Overijssel het project MegaBITS van start gegaan. Doel van het project is een stijging van het aantal fietskilometers en een daling van de CO2-uitstoot door de veiligheid, het comfort en het gemak voor fietsers te verbeteren met intelligente transportsystemen.

Lees verder »

### Enquête fietsbeleid Nederlandse gemeenten

Op 29 juni organiseert CROW-Fietsberaad in het kader van Tour de Force een kenniscafé Campagne fietsstimulering. Een maand geleden is het ministerie van IenW gestart met de campagne “Da’s zo gefietst!”. In dit online kenniscafé hoor je meer over de achtergronden van de campagne, de plannen en ambities.

Locatie: Online via Teams

Tijd: 10:00 - 11:30

Lees verder »



Met een nationale enquête onder alle Nederlandse gemeenten wil onderzoeksbureau Trajan antwoord krijgen op alle vragen die er spelen op het gebied van fietsbeleid.

Lees verder »

## Interview: "De ASVV biedt veel oplossingen"




De ASVV 2021 is sinds anderhalf jaar beschikbaar als publicatie en online kennismodule. Lees het interview met Guus Brings van de gemeente Roerdalen over hoe hij het handboek gebruikt.

Lees verder »

## ‘Tunnelvisionair’ winnaar Amsterdam Bike City Innovatielab




Goudappel won eind mei het tweede Amsterdam Bike City Innovatielab met het idee ‘Tunnelvisionair’. Via een televisieprogramma zal de Tunnelvisionair op zoek gaan naar de vijf engste tunnels in Amsterdam en nagaan hoe deze kunnen worden verbeterd.

Lees verder »

## 30.000 fietshelmen uitgedeeld aan basisschoolleerlingen




Op 2 juni werd in Friesland de 30.000e fietshelm uitgereikt aan leerlingen van groep 3/4 van een school in Bolsward in het kader van de campagne Veilig fietsen naar school, een initiatief dat sinds 2019 is verbonden is aan het al langer lopende ANWB verkeerseducatieprogramma Streetwise.

Lees verder »

## Fietsfestival in Dordrecht op Wereld Fietsdag 3 juni




De Fietsersbond organiseert op zaterdag 3 juni, Wereld Fietsdag, het Fietsfestival in Dordrecht. Wereld Fietsdag is in 2018 door de Verenigde Naties in het leven geroepen met als belangrijkste boodschap dat de fiets toebehoort aan en dient voor de hele mensheid.

Lees verder »

## Ongevalsrisico e-fiets lijkt vergelijkbaar met gewone fiets



Het aandeel e-fietsers dat betrokken raakt bij een ongeval is het afgelopen decennium sterk toegenomen. Uit een analyse van de Rijksuniversiteit Groningen blijkt dat het risico op een ongeval met een e-fiets niet veel groter is dan met een gewone fiets, zoals vaak wordt aangenomen. Dit komt omdat de gebruikersgroep van de e-fiets ouder is en meer kilometers aflegt.

Lees verder »

## Dit zijn de vijf genomineerden voor de Tour de Force initiatiefprijs




De vijf genomineerden voor de Tour de Force Initiatiefprijs 2023 zijn bekend!

Lees verder »

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12957 |
| **Extern Zaak ID** | 2040275 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.o |
| **Titel** | Mobiliteit: Fietsbrug Leidsevaart N208 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BU/INFRA |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

De provincie Noord-Holland wil een fietspad aanleggen tussen het Coornhert Lyceum en de Leidsevaartweg in Haarlem met een fietsbrug over de Leidsevaart. Deze fietsroute verbetert de verkeersveiligheid voor met name fietsende scholieren.

Provincie
Noord-Holland




# Fietsbrug Leidsevaart N208

## De provincie Noord-Holland werkt een plan uit voor de aanleg van een fietsbrug over de Leidsevaart in Haarlem met een fietspad naar het Coornhertlyceum.

De aanleg van de fietsbrug is in 2018 op verzoek van de Zuid-Kennemerlandgemeenten toegevoegd aan het project Fietsverbinding N208 (Munterslaan – Leidsevaart). Het project Fietsverbinding N208 heeft als doel de aanleg van een fietsverbinding tussen de Munterslaan en de Leidsevaart. Deze fietsverbinding vormt de missende schakel in de doorfietsroute van Beverwijk naar Heemstede/ Hoofddorp.Tussen 2006 en 2019 zijn voor deze fietsverbinding diverse plannen uitgewerkt, die vanwege de lastige inpasbaarheid (te weinig ruimte) en gebrek aan draagvlak tot op heden niet zijn uitgevoerd.

Voor een fietsbrug over de Leidsevaart met een fietspad naar het Coornhert Lyceum kan wel voldoende ruimte worden gemaakt én kan rekenen op voldoende draagvlak uit de omgeving. Vanwege het belang voor de verkeersveiligheid van scholieren van en naar het Coornhert Lyceum hebben de gemeenten en de provincie daarom in 2021 afgesproken om het project Fietsbrug Leidsevaart N208 los te koppelen van het project Fietsverbinding N208. De daadwerkelijke realisatie van de fietsbrug en het fietspad is onder voorbehoud van financiering door Provinciale Staten.

Deze informatiebrief beschrijft de stand van zaken van het project FietsbrugLeidsevaart N208

# Inhoud

1. Projectomschrijving Fietsbrug Leidsevaart N208
   - Projectpartners Fietsbrug Leidsevaart N208
   - Participatie
   - Inspraak
   - Duurzaamheid
2. Vervolgproces
   - Beeldkwaliteit
   - Groencompensatie
   - Bestemmingsplannen en ruimtelijke procedure
   - Stikstof
   - Grondverwerving
   - Beheer en eigendom
3. Voorlopige planning

Bijlage I Geschiedenis project Fietsverbinding N208

# 1. Omschrijving project Fietsbrug Leidsevaart N208

In 2021 is de provincie Noord-Holland gestart met het ontwerpen van een fietspad tussen de Pieter van Musschenbroekstraat en de Claus Sluterweg, inclusief een fietsbrug over de Leidsevaart. Deze verbinding betekent een aanzienlijke verbetering van de fietsroute vanuit omgeving Bloemendaal, Aerdenhout, Overveen/Ramplaankwartier om op een directe, eenvoudige en veilige manier bij het Coornhert Lyceum te komen. Nu gebruiken fietsers veelvuldig de voetgangersbrug 't Kwakeltje over de Leidsevaart (in Heemstede), wat leidt tot onveilige situaties. De fietsbrug wordt zo ontworpen dat het een eventueel later aan te leggen fietstunnel onder de Westelijke Randweg (N208) niet verhindert.

Een dergelijke tunnel zal naar verwachting ter hoogte van voetgangersbrug 't Kwakeltje aansluiten op het fietspad.

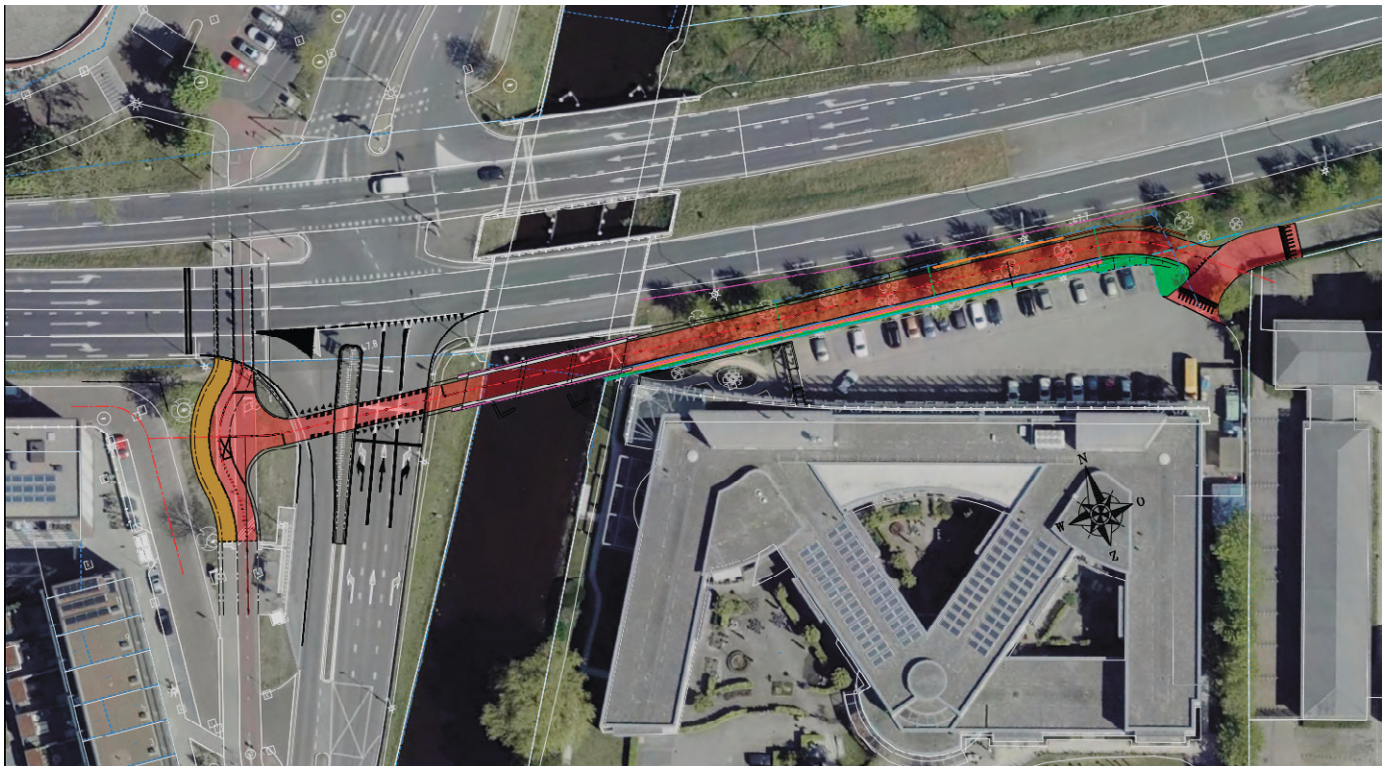



Samen met de ambtenaren van de gemeente Haarlem is goed gekeken naar hoe de fietsbrug precies over de Leidsevaart moet komen te liggen. Daarbij zijn diverse varianten bekeken:

- Gebruik maken van de bestaande autobrug over de Leidsevaart/vluchtstrook. Dit is onhaalbaar vanwege de verkeersveiligheid.
- Fietsbrug realiseren tegen de bestaande autobrug over de Leidsevaart. Dit is onhaalbaar vanwege de verkeersveiligheid.
- Het kippenbruggetje ('t Kwakeltje) opwaarderen tot fietsbrug voor een logischer aansluiting op een eventuele fietstunnel. Dit is onhaalbaar/ongewenst vanwege de beperkte ruimte bij de Asterkade, de onoverzichtelijke situatie die dit oplevert bij de bushalte en omdat een fietsoversteek een stukje voor de kruising N208/Leidsevaart verkeersonveilig is. Deze variant zou geheel op grondgebied van de gemeente Heemstede liggen. De gemeente Heemstede heeft zich negatief over deze oplossingsrichting uitgesproken.

- De haakse variant (waarin fietsers vanaf de geplande brug niet meteen rechtdoor de Leidsevaartweg oversteken, maar pas bij 't Kwakeltje. Dit is onwenselijk/onhaalbaar omdat een fietsoversteek bij 't Kwakeltje niet verkeersveilig uit te voeren is (zie punt hierboven).

Op basis van bovenstaande afwegingen is er ambtelijk en bestuurlijk draagvlak van de gemeente Haarlem voor onderstaand ontwerp. De foto hieronder geeft weer waar de fietsoversteek, de nieuwe fietsbrug en het fietspad tussen de Leidsevaartweg (links) en het Coornhert Lyceum (rechts) komen te liggen. Onderaan de foto ligt woonzorgcentrum (WZC) de Houttuinen.



Het project is gelegen aan de zuidzijde van de N208. De gronden langs de zuidkant van de N208 (wegbermen en bosschages) zijn eigendom van de provincie Noord-Holland. Het terrein waarop WZC de Houttuinen ligt, inclusief het parkeerterrein langs de N208 en de toegangsweg (Overloop) vanaf de Claus Sluterweg (rechts op foto), zijn in eigendom van Stichting Zorgbalans Haarlem. Het betreft een vrij liggende brug, waarbij ter hoogte van WZC de Houttuinen een damwandconstructie noodzakelijk is om het hoogteverschil komend vanaf de brug naar de omgeving (Coornhert Lyceum) te overbruggen. Hierdoor is het mogelijk het bij de brug hoog gelegen fietspad op een lager niveau te laten aansluiten op de Overloop. De instelling van de verkeerslichten (verkeersregelinstallatie) op het kruispunt Westelijke Randweg (N208)/Leidsevaartweg wordt aangepast aan de te realiseren fietsoversteek over de Leidsevaartweg.

Om het toenemende (fiets)verkeer aan de Zuidwestkant van Haarlem te faciliteren onderzoeken de gemeente Haarlem en de provincie hoe een fietstunnel op de plek waar de Leidsevaartweg en de Westelijke Randweg (N208) elkaar kruisen, kan worden ingepast. Alhoewel dat nog niet tot concrete plannen heeft geleid, is bij het ontwerp voor de fietsbrug over de Leidsevaart rekening gehouden met deze mogelijke toekomstige ontwikkeling. De provincie Noord-Holland ontwerpt het fietspad en fietsbrug aan de hand van de wensen van stakeholders zoals de Fietsersbond, gemeenten, Coornhert Lyceum, WZC de Houttuinen, bedrijven en inwoners uit de directe omgeving.

- **Projectpartners Fietsbrug Leidsevaart N208**
  De provincie werkt samen met
  - Gemeente Haarlem;
  - Gemeente Heemstede.

  Het project wordt geheel binnen de gemeentegrenzen van Haarlem uitgevoerd en de ruimtelijke procedures van de gemeente worden gevolgd. Als de nieuwe brug over de Leidsevaart (bijna) gerealiseerd is, past de gemeente Heemstede de voetgangersbrug 't Kwakeltje zo aan, dat fietsers er geen gebruik van kunnen/willen maken. De gemeente Bloemendaal is aangehaakt bij het project Fietsverbinding N208 en heeft vanuit die rol het verzoek om een fietsbrug over de Leidsevaart toe te voegen aan de projectscope, mede onderschreven. Omdat het project Fietsbrug Leidsevaart N208 zich geheel op Haarlems grondgebied bevindt, is er voor dit project geen directe relatie met de gemeente Bloemendaal.

- **Participatie**
  Aanvullend op de participatiestrategie van het originele project (Fietsverbinding N208 Munterslaan-Leidsevaart) heeft de provincie voor het project Fietsbrug Leidsevaart N208 vanaf 2019 een aantal specifieke buurtbewoners, bedrijven en andere stakeholders betrokken bij het (ontwerp)proces.
  Er zijn gesprekken gevoerd met o.a.
  - Bewoners Spoorbuurt
  - VvE Stack
  - Woonzorgcentrum De Houttuinen
  - Stichting Zorgbalans Haarlem
  - Coornhert Lyceum
  - Fietsersbond
  - Verkeerspolitie
  - Havenbedrijf Haarlem
  - Gemeente Haarlem, Programma- en contractmanagement
  - Gemeente Haarlem, Beleidsprogramma's
  - Gemeente Haarlem, Beheer
  - Gemeente Heemstede
  - PWN

Daarnaast bespreekt de provincie het ontwerp nog met o.a. het Platform Groen en de Adviescommisie Ruimtelijke Kwaliteit. Na de zomervakantie presenteert de provincie het plan tijdens **een informatieavond** aan de directe omgeving.
Het **Coornhert Lyceum** omarmt de plannen om de verkeersveiligheid van fietsende scholieren te verbeteren en heeft de provincie gevraagd haast te maken met de voorbereiding en realisatie van de voorgestelde fietsverbinding.
Zowel het WZC **de Houttuinen** als de bewoners vanuit **VvE Stack** en de **Spoorbuurt** waarderen het ruimtelijk ontwerp van het fietspad en de brug.
Vanuit WZC **de Houttuinen** zijn een aantal aandachtspunten voor hun bewoners aangegeven, die wij zullen verwerken in de verdere planvorming en uitwerking. Zo is het voor hun bewoners belangrijk de leuning van de te realiseren brug visueel 'dicht te houden", waardoor zij door passerende fietsers niet zo erg worden waargenomen tijdens bijvoorbeeld hun dagbesteding.
De **fietsersbond** heeft aangegeven content te zijn met de uitwerking van het ruimtelijk ontwerp, inclusief de aansluitingen bij de Pieter van Musschenbroekstraat en de Claus Sluterweg, alsook met de aanpassingen aan de kruising N208-Leidsevaartweg.

**De verkeerspolitie** heeft zorgen geuit over de oversteekroute: Fietsbrug – Leidsevaartweg - Westelijke Randweg (N208) - Leidsevaartweg. Om het minder aantrekkelijk te maken om vanaf de fietsbrug direct de Randweg over te steken, komt de brug schuin richting Heemstede te liggen. Deze ligging draagt tevens bij aan een logische route naar een eventueel toekomstige fietstunnel.

- **Inspraak**
  - De provincie legt het plan voor het fietspad en de fietsbrug na de zomervakantie vier weken ter consultatie voor aan omwonenden en andere belangstellenden.
  - De provincie organiseert in september een brede informatieavond. Ook statenleden en raadsleden van de gemeenten Haarlem, Heemstede en Bloemendaal zijn van harte welkom.
  - In de loop van 2024 vraagt de provincie de benodigde vergunningen aan. Dat proces bevat formele inspraakmomenten.

- **Duurzaamheid**
  De provincie werkt samen met partners aan het verduurzamen van de eigen wegen, kanalen, bruggen, viaducten, bermen en oevers. Zowel bij het beheer als bij de aanleg van wegen- en groenprojecten passen we duurzame maatregelen toe. Voor deze brug is gekeken naar de mogelijkheden ten aanzien van modulair bouwen, oftewel Industrieel, Flexibel, Demontabel (IFD) bouwen en circulariteit.
  Gezien de vorm van de brug (scheve landhoofden en trapeziumvormig brugdek) is de verwachting dat modulair hergebruik (demontabel) lastig zal zijn. Voor de fietsbrug zal met name gelet worden op de materiaalkeuze voor de ligger van de brug. Er wordt uitgegaan van een kunststof brug met een duurzaam karakter. De brug zal functioneel ontworpen worden waarbij vormgeving van belang is maar soberheid bovenaan staat. In de verdere uitwerking van het ontwerp zal aandacht worden gegeven aan het ontwerp in componenten en mogelijk hergebruik van materialen. Daarnaast zal duurzaamheid worden meegewogen bij het contracteren van een aannemer.

# 2. Vervolg

Omdat het project geheel binnen de gemeente Haarlem wordt uitgevoerd, worden de processtappen uit het Haarlems Civiel PlanProces (HCPP) zo veel mogelijk door de provincie gevolgd.

- **Beeldkwaliteit**
  In overleg met de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) wordt voor het ontwerp van het fietspad en de brug een Beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld. In dit BKP wordt met sfeerbeelden geschetst hoe de nieuwe inrichting van het fietspad, de brug, de hoogteoverbrugging (damwand-constructie) én de inpassing daarvan in de omgeving eruit komt te zien.

- **Groencompensatie**
  De provincie en de gemeenten zijn zuinig op bomen en groen. Helaas is het noodzakelijk om voor het fietspad achter WZC de Houttuinen langs, een beperkt aantal bomen te verplaatsen of te verwijderen. Er wordt een nadere analyse uitgevoerd om te bepalen om hoeveel bomen het precies zal gaan. De provincie en de gemeente Haarlem maken afspraken over een Groencompensatieplan. Het concept groencompensatieplan wordt ter consultatie voorgelegd aan het platform Groen.

- **Bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen**
  Voor het project zijn omgevingsvergunningen nodig van de gemeente Haarlem. Het project valt binnen twee Haarlemse bestemmingsplannen, t.w. Pijlslaan e.o. en Bosch en Vaart. Het fietspad en de fietsbrug passen op één klein stukje fietspad na, binnen die bestemmingsplannen. Daar waar het fietspad tussen WZC de Houttuinen en de Westelijke Randweg (N208) wordt aangelegd, geldt op ongeveer 1 vierkante meter de bestemming 'maatschappelijk'. Op deze plek staan nu wat bosjes. Daarnaast zijn vergunningen nodig voor het verleggen van kabels en leidingen en voor archeologisch onderzoek. De provincie en de gemeente Haarlem zijn in overleg over de te volgen ruimtelijke procedures.

- **Stikstof**
  Indien tot realisatie van het fietspad en de fietsbrug wordt besloten, moet worden berekend of de realisatie en het toekomstig gebruik van fietspad en fietsbrug leiden tot eventueel nadelige effecten vanwege verhoogde stikstofdepositie in natuurgebieden binnen een straal van 25 kilometer.

- **Grondverwerving**
  Een deel van de grond waarop het project gerealiseerd wordt, is op dit moment in bezit van de Stichting Zorgbalans. Met deze stichting zijn verkennende gesprekken over de aankoop c.q. overdracht van de benodigde grond gehouden. Zij staan hier welwillend tegenover.

- **Beheer en eigendom**
  De provincie realiseert en betaalt het project en wordt eigenaar van de nieuwe infrastructuur. Met de gemeente Haarlem worden afspraken gemaakt over de verdeling van beheer en onderhoud. Deze afspraken worden vastgelegd in een beheerovereenkomst.

# 3. Voorlopige planning

| Wanneer | Wat | Wie |
|---|---|---|
| Juli 2023 | Opstellen Beeldkwaliteitsplan (BKP) en Groencompensatieplan (GCP), inclusief advies ARK en Groenplatform | PNH |
| Juli 2023 | Vaststelling voorlopig ontwerp (VO) (ambtelijk) | PNH |
| September 2023 | VO-stukken vier weken ter consultatie voorleggen aan belangstellenden en hen uitnodigen voor informatieavond. | PNH |
| September 2023 | Brede informatieavond | PNH |
| Oktober 2023 | Reacties verwerken en plan verder uitwerken tot definitief ontwerp (DO) | PNH |
| Okt/nov 2023 | DO vaststellen (ambtelijk) | PNH |
| Eind 2023 / begin 2024 | Start grondverwerving, ruimtelijke procedures en vergunningaanvragen | PNH en Haarlem |
| 2024 | Vergunningen definitief | PNH en Haarlem |
| | Verleggen PWN-leiding | PNH |
| | Aanbesteding | PNH |
| | Start (voorbereidende) werkzaamheden | PNH |
| 2025 | Oplevering fietsbrug | PNH |

# Bijlage I

**Geschiedenis project Fietsverbinding N208**
Sinds 2006 bestaat het voornemen om vanaf Haarlem-Noord langs de westkant van de Westelijke Randweg (N208) een fietsverbinding aan te leggen richting de Vogelbuurt en de Leidsevaart. Daarmee wordt de fietsroute richting station Heemstede-Aardenhout eenvoudiger en veiliger. De provincie heeft samen met de gemeenten Haarlem, Bloemendaal en Heemstede diverse plannen uitgewerkt voor dit fietspad. Geen van die plannen kan rekenen op voldoende steun van de omgeving en de politiek. Een veilige en logische fietsverbinding tussen Haarlem-Noord en station Heemstede-Aerdenhout maakt deel uit van de doorfietsroute Kennemerland uit het Netwerk Metropolitane fietsroutes.

In 2018 is op verzoek van de Zuid-Kennemerlandgemeenten, een fietsbrug over de Leidsevaart bij het Coornhert Lyceum aan de projectscope toegevoegd. Dit is gedaan met als hoofdreden dat de enige oversteek voor scholieren vanuit het westen, de voetgangersbrug Het Kwakeltje in Heemstede is, wat zeer onveilige situaties oplevert.

**2006 - 2015**
Over de fietsverbinding is lange tijd intensief en frequent overlegd door en met bestuurlijke en maatschappelijke partners, bewoners en stakeholders. Er zijn in de loop der tijd vele varianten uitgewerkt en bij gebrek aan voldoende draagvlak, weer verworpen. Het blijkt lastig een tracé te vinden dat kan rekenen op voldoende steun van de omgeving en de politiek. In 2012 gaan de drie gemeenten akkoord met een tracé langs de buitenbocht van de Westelijke Randweg (N208), de zogenaamde zuidelijke route. De provincie promoveert het project Fietsverbinding N208 van de studiefase naar de planfase.

**2015**
In 2015 presenteert de provincie een eerste ontwerp voor een fietspad tussen de Munterslaan en de Leidsevaartweg aan de gemeenten. Die geven een negatief advies vanwege de benodigde bomenkap, de (milieu)duurzaamheid en de ruimtelijke kwaliteit.

**2017**
Begin 2017 presenteert de provincie een aangepast ontwerp aan de gemeenten, waarin tegemoetgekomen wordt aan de eerdere bezwaren ten aanzien van bomenkap, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Op basis van dit plan werkt de provincie een voorontwerp uit. Het ontwerp wordt in oktober 2017 tijdens een informatieavond aan bewoners en andere belangstellenden gepresenteerd.

**2018**
Begin 2018 vragen de Zuid-Kennemerlandgemeenten om een fietsverbinding naar het Coornhert Lyceum toe te voegen aan het plan voor de Fietsverbinding N208. Onderdeel daarvan is een nieuwe brug over de Leidsevaart. Dit is essentieel om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren.

**2021**
De uitwerking van de plannen loopt vanwege personeelsgebrek minder snel dan gehoopt. In 2020 oordeelt een projectteam van de provincie Noord-Holland dat het ontwerp voor de fietsverbinding uit 2017 met de meegegeven uitgangspunten niet meer uitvoerbaar is.

Er zijn veel onduidelijkheden over de randvoorwaarden, zoals breedte van het fietspad, het verloop van het tracé en over raakvlakken met andere projecten en initiatieven. Het draagvlak is bij verschillende partijen heel broos. Er moet grond worden aangekocht en er zijn planologische obstakels.

Ook zijn er inmiddels vergevorderde plannen van de gemeente Haarlem om van het bedrijventerrein Houtvaartkade een plek te maken waar wonen, werk, verkeer, voorzieningen, groen en water samenkomen (Ontwikkelzone Zuid-West). Deze plannen hebben invloed op de (fiets)verkeersstromen.

Om het toenemende (fiets)verkeer aan de Zuidwestkant van Haarlem te faciliteren onderzoeken de provincie en de gemeente Haarlem hoe een fietstunnel in te passen is op de plek waar de Leidsevaartweg en de Westelijke Randweg (N208) elkaar kruisen.

Om op korte termijn wel het veiligheidsknelpunt m.b.t. de huidige situatie, waarbij fietsers van en naar het Coornhert Lyceum voetgangersbrug 't Kwakeltje over de Leidsevaart gebruiken, op te kunnen lossen is door de provincie, in afstemming met de bestuurders van de Zuid-Kennemerland-gemeenten, besloten om de aanleg van de fietsbrug over de Leidsevaart los te koppelen van het project Fietsverbinding N208. Concreet betekent dit dat het eerder geprojecteerde tracé van de fietsverbinding langs de westkant van de N208 terug naar de provinciale studiefase gaat. En dat onder de naam Fietsbrug Leidsevaart N208 verder wordt gegaan met de voorbereiding voor de aanleg van een fietsbrug met fietspad tussen het Coornhert Lyceum en de Leidsevaartweg.

**2022**
Voor de fietsbrug over de Leidsevaart hebben er in overleg met de gemeente Haarlem (nogmaals) oude en nieuwe varianten de revue gepasseerd. Dit heeft geleid tot de huidige stabiele scope en een ontwerp, dat ambtelijk en bestuurlijk wordt omarmd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**
W. Erkelens
BU/INFRA

Telefoonnummer +31235145237
erkelensw@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

28 JUNI 2023

**Kenmerk**
2040275/2040286

**Uw kenmerk**
nvt

**Betreft: Stand van zaken van het project Fietsbrug Leidsevaart N208**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Stand van zaken project Fietsbrug Leidsevaart N208

Samen met de gemeenten Haarlem, Bloemendaal en Heemstede onderzoeken wij de realisatie van een fietsverbinding van Haarlem-Noord richting station Heemstede-Aerdenhout (Fietsverbinding N208). Deze fietsverbinding is onderdeel van een doorfietsroute van Beverwijk naar Heemstede en Hoofddorp. In 2018 is op verzoek van de Zuid-Kennemerlandgemeenten, een fietsbrug over de Leidsevaart bij het Coornhert Lyceum aan de projectscope toegevoegd.

In 2021 is in samenspraak met de gemeenten het project Fietsverbinding N208 (impi N208-05) gesplitst in een westelijk deel (Munterslaan - Leidsevaartweg) en een oostelijk deel (Leidsevaartweg - Wagenweg). Het westelijk deel is teruggegaan naar de studiefase, dit wordt een nieuw impi-project.

Om de verkeersveiligheid van met name fietsende scholieren te verbeteren, zijn wij wel verder gegaan met de uitwerking van het oostelijk deel, onder de naam Fietsbrug Leidsevaart N208. Dit project behelst de aanleg van een fietspad vanaf het Coornhert Lyceum en een fietsbrug over de Leidsevaart.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Realisatie van het project vindt plaats onder voorbehoud van toekenning van de benodigde financiële middelen door uw Staten. Wij zullen u hiervoor bij de begroting van 2024 (najaar 2023) om aanvullend krediet vragen.

Met bijgevoegde informatiebrief informeren wij u over de stand van zaken van het project Fietsbrug Leidsevaart N208. Deze informatiebrief wordt door de colleges van B&W van Haarlem, Bloemendaal en Heemstede ook aan hun resp. gemeenteraden gestuurd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n), Informatiebrief Fietsbrug Leidsevaart N208

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12401 |
| **Extern Zaak ID** | 1998908 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.q |
| **Titel** | Mobiliteit: Gunning concessie beheer Oplaadobjecten 2023-2029 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de voorlopige gunning ‘Concessie beheer Oplaadpalen 2023-2029’ aan ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

Pieter Looijestijn

BEL/MOB

Telefoonnummer +31683518871

p.looijestijn@mrae.nl



**Verzenddatum**

04 APR. 2023

**Kenmerk**

1998908/1998915

**Uw kenmerk**

**Betreft: gunning concessie beheer Oplaadobjecten 2023-2029**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: de voorlopige gunning van de aanbesteding 'Concessie beheer Oplaadobjecten 2023-2029' aan ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH (dochteronderneming Shell).

**Inleiding**

Het projectbureau MRA-Elektrisch heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren. Een belangrijk onderdeel hierin is het realiseren van publieke oplaadinfrastructuur. Het realiseren van publieke oplaadinfrastructuur gebeurt voornamelijk door het aanbesteden en aangaan van concessieovereenkomsten met marktpartijen. Gemeenten sluiten zich bij een concessieovereenkomst aan en kunnen vervolgens onder begeleiding van het projectbureau MRA-Elektrisch laadpalen in de openbare ruimte laten plaatsen.

Op 15 december 2022 is een Europese openbare aanbesteding gestart waarin een concessiehouder wordt gezocht voor het beheren, onderhouden en exploiteren van bestaande laadinfrastructuur (laadpalen). Deze aanbesteding is noodzakelijk, omdat per 18 juli 2023 één van de huidige concessieovereenkomsten afloopt voor het beheer en de exploitatie van 750 laadpalen. Daarnaast loopt er op 31 december 2024 een tweede concessieovereenkomst af voor het beheer en de exploitatie van nog eens 225 laadpalen. Deze tweede set laadpalen is als optie meegenomen in de huidige aanbestedingsprocedure en kan eventueel later worden toegevoegd. Door het aangaan van een nieuwe overeenkomst borgen we dat de laadpalen beschikbaar blijven voor elektrisch rijders in de drie provincies.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

In een Europese openbare aanbestedingsprocedure is door het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E), de winnende inschrijver geselecteerd op basis van prijs en kwaliteit. Naast de prijs vindt de gunning ook plaats op basis van een plan van aanpak waarin het leveren van actuele, betrouwbare en complete data en informatie is beschreven. Deze data zorgen ervoor dat de prestaties van de laadpalen en de concessiehouder beter gevolgd kunnen worden en dat nieuwe diensten en innovaties ontwikkeld kunnen worden.
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris

**H.J. Schartman**

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Koninklijke Nederlandse Toeristenbond

**People & Community**

**afdeling** Belangenbehartiging
**contactpersoon** Jonathan Weegink

**ons kenmerk** B&E/PM/svk/2023-005

**mobiel** 06-12961464
**locatie** Den Haag
**e-mail** jweegink@anwb.nl

Provinciale Staten Noord-Holland

p/a Statengriffie: statengriffie@noord-holland.nl

**onderwerp** Kennismaking met de ANWB

**datum** 20 april 2023

Geachte leden van de Provinciale Staten Noord-Holland,

Namens de ANWB feliciteer ik u van harte met uw benoeming tot lid van de Provinciale Staten. Een verantwoordelijke functie. Immers, de provincie besluit over tal van zaken die van belang zijn voor onze vijf miljoen leden: van verkeersveiligheid tot ruimte voor recreatie, van duurzame mobiliteit tot het behouden van een prettige leefomgeving.

Het verenigingsdenken zit diep in ons DNA: als enige organisatie komen we op voor de belangen van leden als verkeersdeelnemer, maar ook als recreant en toerist. Dat doen we zowel landelijk als regionaal.

Sinds haar oprichting in 1883 is de missie van de ANWB onveranderd gebleven, namelijk ervoor zorgen dat onze leden zorgeloos en met plezier onderweg kunnen zijn. Wij inspireren door het aanbieden van informatie over routes en bestemmingen, we bieden zekerheid door hulp onderweg en we helpen kinderen en ouderen veilig mobiel te zijn met behulp van onze maatschappelijke projecten. We leveren data aan wegbeheerders om de wegen veiliger in te richten en we ondersteunen beleid en bestuur door het leveren van feitelijke informatie over wat onze leden belangrijk vinden. Dat doen we onder meer in verschillende provinciale overlegstructuren die hierover GS en PS adviseren.

De ANWB kan u ondersteunen in uw werk als volksvertegenwoordiger van uw provincie. Vandaar dat wij u een uitnodiging zullen sturen waarin u kunt kennismaken met onze maatschappelijke inzet. In afstemming met de griffie plannen wij hiervoor een goed moment.

Met vriendelijke groet,

Jonathan Weegink
*Regiomanager Public Affairs Noord- en Zuid-Holland*

**bezoekadres** ANWB B.V.
Wassenaarseweg 220
2596 EC Den Haag

**postadres** postbus 93200
2509 BA Den Haag
Nederland

**website** anwb.nl

**ANWB B.V. handelsregister nr. 27157000 behoort tot de groep van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB.**

**Van:** Info Fietsplatform <info@fietsplatform.nl>
**Verzonden:** maandag 24 april 2023 14:59
**Aan:** Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
**CC:** Marina van Dijk <mvandijk@fietsplatform.nl>
**Onderwerp:** Passage coalitieakkoord fietsen landelijk gebied

Geachte leden van Provinciale Staten,

Wij feliciteren u van harte met uw (nieuwe) positie als Statenlid en wensen u veel succes en werkplezier in uw volksvertegenwoordigende functie! Graag vragen wij ook uw aandacht voor de situatie in het landelijke gebied. De betekenis ervan voor het recreatieve fietsen is groot. Maar de mogelijkheden staan onder druk, het wordt steeds minder aantrekkelijk en veilig. Wij zouden graag zien dat hierover in het nieuwe coalitieakkoord een passage wordt opgenomen. Het Fietsplatform heeft hiervoor een tekstvoorstel geschreven. U vindt dit in de bijlage.

Mocht u hierover nog vragen hebben of anderszins met mij van gedachten willen wisselen, dan hoor ik dat graag!

Voor vragen kunt u contact opnemen met mijn collega Marina van Dijk (belangen en beleidsbeïnvloeding) via mvandijk@fietsplatform.nl of 033 422 83 85.

Met vriendelijke groet,

fietsplatform
samen voor fietsplezier

**Eric Nijland**
Directeur
Ma-di-wo-do

**T** 033 - 422 83 80 | **W** www.fietsplatform.nl

**Stichting Landelijk Fietsplatform**
Kennis en coördinatie recreatief fietsen
Berkenweg 30 | Postbus 846, 3800 AV Amersfoort

*Op de fiets beleef je Nederland op z'n mooist. Het is onze missie om Nederland het beste recreatieve fietsland in de wereld te laten zijn, nu en in de toekomst.*

**Adres:** Postbus 846, 3800 AV Amersfoort (Berkenweg 30, 3818 LB) • **Tel.:** 033-4653656
**Mail:** info@fietsplatform.nl • **Internet:** www.fietsplatform.nl | www.nederlandfietsland.nl

fietsplatform
samen voor fietsplezier

Provincie Noord-Holland
Aan de leden van Provinciale Staten

betreft: Voorzet coalitieakkoord rondom fietsen in het landelijk gebied
datum: 24 april 2023
ons kenmerk: 23.031.08-EN
bijlage: Toekomstperspectief Het recreatieve fietslandschap in 2030 en actieagenda 2023

Beste leden van Provinciale Staten,

Wij feliciteren u van harte met uw (nieuwe) positie als Statenlid en wensen u veel succes en werkplezier in uw volksvertegenwoordigende functie! Graag vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Fietsen in het landelijk gebied staat onder druk. Om het recreatieve fietsen leuk en veilig te houden is er werk aan de winkel. De urgentie is groot, getuige ook de recente CBS fietsongeval cijfers: in 2022 kwamen 291 fietsers om het leven in het verkeer; het hoogste aantal in 27 jaar tijd. Daarnaast draagt recreatief fietsen bij aan heel veel beleidsdoelstellingen. Van stimuleren bewegen en gezondheid tot creëren van een aantrekkelijke leefomgeving, klimaat- en stikstofdoelen en een goede basis voor de vrijetijdseconomie. Maar het is niet alleen nuttig, het is vooral ook nodig!

Het Fietsplatform verzoekt u om onderstaande passage m.b.t. de rol en inzet van de provincie Noord-Holland in het nieuwe Coalitieakkoord 2023-2027 op te nemen. Komt u in de oppositie, dan vragen wij u het onderwerp ter harte te nemen en het toekomstige college hierop te bevragen en te volgen.

*"Partijen ontwikkelen op korte termijn een visie op de actieve en structurele rol van de provincie Noord-Holland om de toename van het sluipverkeer en barrières die het fietsen in en naar het landelijk gebied minder aantrekkelijk en toegankelijk maken te verminderen. Extra aandacht is er voor de aantrekkelijkheid van de stad-landverbinding en de maaswijdte om barrières te slechten. Bij stad- en gebiedsontwikkeling en grote infrastructurele werken worden verbinding aan de voorkant meegenomen. Om sluipverkeer tegen te gaan, te voorkomen dat dijken en plattelandswegen gebruikt worden als raceparcours door gemotoriseerd verkeer, én om fietsers zich er weer veilig te laten voelen is een herinrichting van deze wegen naar deze tijd noodzakelijk. Hiervoor worden verkeersremmende maatregelen genomen en dijken en wegen opgeknipt in combinatie met snelheidsverlaging."*

Tevens vragen wij u de regie te nemen en het recreatieve fietsen structureel mee te nemen in programma's in het landelijk gebied die uitgewerkt worden om aan de afspraken voor natuur, water en klimaat uit het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) te voldoen.

Met ons toekomstperspectief 'Het recreatieve fietslandschap in 2030' en de bijbehorende actieagenda bieden we u een handreiking met inzichten en handvatten om mee aan de slag te gaan. Hiermee geeft u de fiets een plek in het landelijk gebied.

Met vriendelijke groet,
STICHTING LANDELIJK FIETSPLATFORM

Eric Nijland, directeur

fietsplatform
samen voor fietsplezier



# Het recreatieve fietslandschap in 2030

## Toekomstperspectief recreatief fietsen

fietsplatform

*Op de fiets beleef je Nederland op z'n mooist. Het is onze missie om Nederland het beste recreatieve fietsland in de wereld te laten zijn, nu en in de toekomst.*

© Stichting Landelijk Fietsplatform, april 2023
Tekst Eric Nijland & Marina van Dijk

*info@fietsplatform.nl | www.fietsplatform.nl | www.nederlandfietsland.nl*

# Inhoudsopgave

**Voorwoord** **3**

**1 Waar staan we nu?** **4**
1.1 Kerncijfers recreatief fietsen NL 4
1.2 Goede basisomstandigheden 4

**2 Ontwikkelingen, trends en thema's** **6**
2.1 Trends en potentieel recreatief fietsen 6
2.2 Relatie met beleidsthema's 8
2.3 Het perspectief 9

**3 Waar willen we naar toe?** **10**

**4 Werk aan de winkel; voor welke opgaven staan we?** **13**
4.1 Ruimtelijke kwaliteit 13
4.2 Passende infrastructuur 14
4.3 Hoogwaardige landelijke routestructuur 14
4.4 Ontsluiting aanbod 15
4.5 Organisatie en beleid 15

**Actieagenda** **15**



# Voorwoord

## Fietsen zit in onze natuur – blijft dat?

Nederland is een echt fietsland. De fiets is daarbij een perfect middel om in de vrije tijd er actief op uit te gaan, lekker naar buiten, het landelijk gebied in. Recreatief fietsen zit in én is onze natuur. We gaan met de fiets op ontdekkingstocht. Of we maken gewoon een ommetje om even uit te waaien. Ook om van werk terug naar huis fietsen geeft een extra portie ontspanning.

Buitenlandse toeristen verwonderen zich over hoe 'fietsbaar' ons land is; ze komen daarvoor graag naar ons land. In Nederland zelf vinden we het allemaal heel vanzelfsprekend. Dat is het zeker niet. Sterker, als we niets doen zullen de mogelijkheden geleidelijk afnemen. We zien dit nu al gebeuren.

### Toekomstperspectief

In het perspectief 'Het recreatieve fietslandschap in 2030' geven we een inkijk in hoe de toekomst van het beste recreatieve fietsland van de wereld er volgens ons uitziet, wat de kansen zijn en de bedreigingen. Voor welke opgaven we staan en wat er moet gebeuren. Want er is werk aan de winkel! Niet alleen omdat we het nuttig vinden, dat is veel te vrijblijvend. Het is nodig en urgent!

### Actieagenda

Dit is het moment om er werk van te maken, van de tekentafel tot de fietser zelf, voordat de keerzijde van het succes zich aandient. Zo helpen we elkaar om het leuk en veilig te houden! Want wij geloven dat recreatief fietsen in Nederland een waardevolle ervaring is voor jong en oud. Een gezonde, actieve en duurzame vorm van vrijetijdsbesteding, die gefaciliteerd, gedeeld en gekoesterd moet worden. Aanvullend op dit toekomstperspectief hebben we een actieagenda opgesteld. Daarin vind je concrete handvatten om mee aan de slag te gaan. Het jaar 2030 is geen vergezicht maar redelijk dichtbij. In 2025 komen we met een tussenbalans en in 2027 met een evaluatie.

*Laten we snel samen aan de slag gaan!*

Lutz Jacobi

*Voorzitter Fietsplatform*



# 1. Waar staan we nu?

De cijfers van het recreatief fietsgebruik spreken voor zich. Fietsen voor het plezier is in Nederland buitengewoon populair, en dat is niet zo gek. Het is dé manier om actief te genieten van al het moois dat ons land te bieden heeft.

## 1.1 Kerncijfers recreatief fietsen NL

Fietsen is één van de belangrijkste vrijetijdsbestedingen. Heel Nederland fietst zou je kunnen zeggen. Maar hoeveel is het dan precies?



Nederland telt **11,1 miljoen** recreatieve fietsers boven de 16 jaar; dat is 76% van de totale bevolking.



Er worden jaarlijks **700 miljoen** recreatieve fietstochten gemaakt.



**3 miljoen** Nederlanders zijn fietsvakantiegangers.



**7,2 miljoen** fietsvakanties in Nederland waarvan **1,9 miljoen** trektochten.



**6,7 miljard** recreatieve kilometers, 44,5% van alle **15 miljard** fietskilometers.

Onder recreatieve fietstochten verstaan we ommetjes, dagtochten, fietsvakanties en trektochten. Het kan een mix zijn van recreatief, sportief en utilitair met als motief ontspanning en beleving, inspanning en gezondheid, en bestemming. De tochten worden met name in het landelijk gebied en in de natuur gemaakt.

## 1.2 Goede basisomstandigheden

### Aantrekkelijk landschap

De natuurlijke omstandigheden zijn in Nederland in principe ideaal voor recreatief fietsen:

- veel afwisseling op korte afstand
- legio groen, van agrarisch cultuurlandschap tot bos en hei
- met de vele rivieren, meren en zee waterrijk te noemen
- afgewisseld met talrijke historische kernen



### Veel attracties en bezienswaardigheden

Behalve landschappelijke afwisseling zijn er veel ‘points of interest’, aantrekkelijke afstappunten die te gebruiken zijn als tussen- of eindbestemming.

### Veel paden en wegen

Nederland kent – hoewel er regionaal wel grote verschillen zijn – een dicht wegenstelsel. Veel wegen zijn toegankelijk voor fietsen. In het buitengebied zijn met name plattelandswegen en dijkwegen interessant. Er zijn hiernaast veel fietspaden aangelegd. Vaak uit veiligheidsoverwegingen, vanwege problemen door menging met autoverkeer. Maar ook om natuur en landschap extra te ontsluiten.

### Veel specifieke infrastructuur

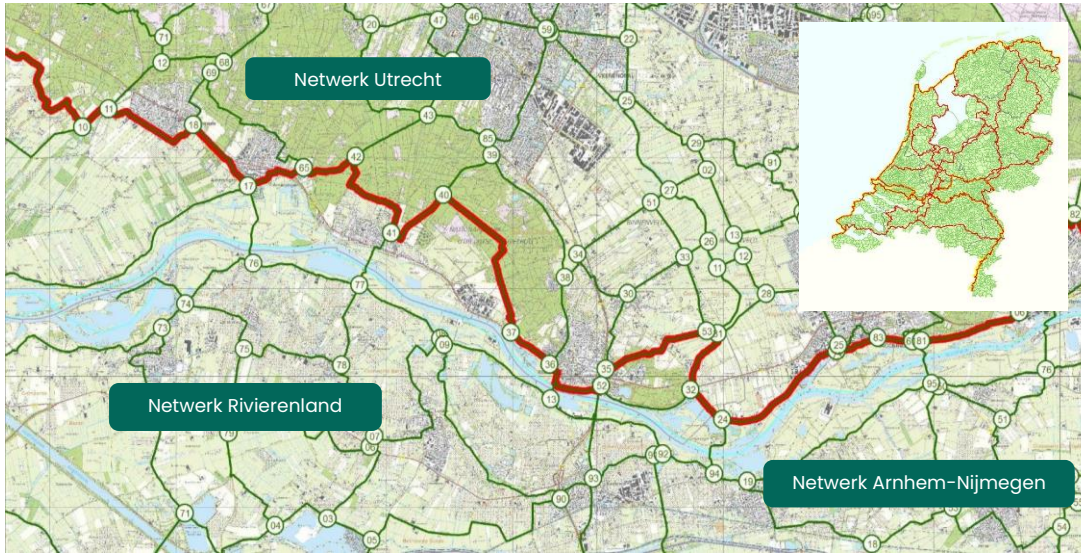
Belangrijke schakels in ons dooraderde land vormen bruggen, tunneltjes en pontveren. Deze voorzieningen zijn onmisbaar om de vele barrières te slechten.

De vele veerponten in ons land dragen bij aan het typische Nederlandse gevoel.

### Nauwelijks hoogteverschillen

Er wordt weleens gezegd dat Nederland zo plat is als een pannenkoek. Door de minimale hoogteverschillen is er sprake van een lage moeilijkheidsgraad.






### Landsdekkend routenetwerk

Een selectie van de paden en wegen is opgenomen in een unieke landelijke routestructuur, bestaande uit:

- circa 10.000 knooppunten
- 34.500 kilometer aan tussenliggende tracés
- 10 langeafstandfietsroutes (10 LF-routes)

Deze routes helpen de fietsers bij het samenstellen van tochten. Knooppuntroutes vooral om een ommetje en dagtocht te fietsen. LF-routes vooral voor langeafstands-fietstochten zoals een fietsvakantie. De bewegwijzering zorgt ervoor dat dolen geen dwalen wordt. Het landsdekkende netwerk is een koppeling van ongeveer 40 regionale netwerken. Een aantal LF-routes vormt onderdeel van internationale EuroVelo-routes.

Weetje: meer dan de helft van alle recreatieve fietsers maakt voor hun fietstochten gebruik van de knooppunt- en LF-routes!

# 2. Ontwikkelingen, kansen en bedreigingen

## 2.1 Trends, thema's en potentieel

De wereld is continu in beweging en het recreatief fietslandschap verandert mee. We maken niet alleen met meer fietsers gebruik van het recreatief netwerk, ook de diversiteit op de weg neemt toe. De afgelopen jaren is een grote groei te zien in het aantal recreatieve fietstochten en de hoeveelheid recreatieve fietskilometers.



### De omvang en diversiteit van het fietsenpark

Het fietsbezit in Nederland is het hoogste ter wereld en de fietsverkoop blijft enorm hoog. Veel fietsen worden aangeschaft voor recreatief gebruik. Of voor gemengd gebruik: doordeweeks voor de woonwerkritjes en in het weekend voor een recreatieve tocht. Voor recreatieve fietstochten krijgen e-bikes inmiddels de overhand. Er zijn niet alleen meer fietsen bijgekomen maar er is ook meer diversiteit. We zien steeds vaker bakfietsen en fietsen met karretjes, ook op het recreatieve fietspad.

### Drukte op het fietspad

Al die fietsen – in welke vorm dan ook – worden massaal gebruikt om actief te genieten van buiten, om te bewegen en te beleven. We zijn met steeds meer recreatieve fietsers. Dit zorgt wel voor veel meer drukte op de paden en wegen.

**MEER** – Nederland kent steeds meer recreatieve fietsers. Ook de verkoop van fietsen is enorm.

**VAKER** – Er worden 30% meer dagtochten gemaakt ten opzichte van 2019.

**HARDER** – We halen hogere snelheden. Snelheidsverschillen worden groter. E-bikes nemen de overhand.

**LANGER** – Van jong tot steeds ouder, mede dankzij de komst van de e-bike.

**VERDER** – Onze actieradius wordt steeds groter, de komst van de e-bike maakt dit mede mogelijk.

### We fietsen vaker, harder en verder

De fiets wordt vaker gepakt voor een recreatieve fietstocht. In het eerste coronajaar (2020) was dit zelfs +30%. Ook de populariteit van fietsvakantietochten neemt toe. Door het toegenomen aandeel fietsen met elektrische ondersteuning fietsen we harder en verder. Met dezelfde inspanning halen we hogere snelheden en een grotere actieradius. Dit zorgt voor meer recreatieve fietskilometers.

### Hoog gebruik landsdekkend routenetwerk

Knooppuntroutes en LF-routes zijn populair, ze scoren heel hoog als middel om aantrekkelijke fietstochten te plannen en te volgen. Meer dan 50% van de fietsers maakt hier gebruik van.

### Diversiteit recreatieve fietsers

Ook de doelgroep op het fietspad is veranderd; steeds meer jonge gezinnen zijn er te vinden. Maar ook steeds oudere ouderen. We kunnen langer doorfietsen, met dank aan de e-bike. En we doen dit ook.

### Recreatief fietsen is onveiliger geworden

Er zijn meer dodelijke ongevallen onder fietsers (zie cijfers CBS). Een belangrijke verklaring is de toegenomen snelheid en snelheidsverschillen. Maar ook de toegenomen verschillen in fietsrijvaardigheid en handelingssnelheid spelen een rol. En tot slot de drukte; op sommige plekken en momenten is het té druk geworden, de infrastructuur is hier niet meer op berekend.

*De volgende thema's en ontwikkelingen hebben impact op wat we kunnen verwachten rondom het recreatieve fietsgebruik de komende jaren.*

**Gezondheid en duurzaamheid**
Twee thema's die het publiek breed omarmt, en grote impact hebben op vrijetijdsbesteding zijn gezondheid en duurzaamheid. Dit zal naar verwachting eerder meer dan minder worden. Deze 'bewustere leefstijl' speelt recreatief fietsen in de kaart; het is en blijft met wandelen de laagdrempeligste manier om gezond en duurzaam actief te zijn en te blijven – van jong tot oud. De ongunstige ongevallencijfers lijken hier misschien haaks op te staan. Maar dit zijn twee verschillende zaken.

**Vergrijzing**
Door een toename van de vergrijzing zal de komende jaren de groei van de belangstelling voor recreatief fietsen versterken.



**De belangstelling voor natuur en landschap**
Naar verwachting neemt de belangstelling voor natuur en landschap alleen maar verder toe. We zien het belang van het beschermen ervan, maar willen het ook kunnen ervaren en beleven. De kwaliteit van de omgeving is het belangrijkste criterium voor een ideale fietstocht (Onderzoek Recreatief Fietsen | Blauw; 2021).

Wandelen en fietsen zijn bij uitstek manieren om buiten te komen en van buiten te genieten. Maar dan moet er wel voldoende groene recreatieruimte beschikbaar zijn.

**Fietsvriendelijke leefomgeving**
Er is sprake van een herwaardering van 'dichtbij'. We willen uit de voeten kunnen in de buurt, in de directe woonomgeving. Ook om erop uit te trekken in de vrije tijd. Makkelijk een mooie recreatieve fietstocht kunnen maken vanuit huis wordt door veel Nederlanders heel belangrijk gevonden.



**Veiligheid en comfort**
Twee issues die steeds belangrijker zijn en heel hoog scoren als bepalende factoren voor een ideale fietstocht (Onderzoek Recreatief Fietsen | Blauw; 2021): veiligheid en comfort. Ook druktebeleving speelt daarbij een grote rol. Het vraagt om passende infrastructuur en geschikte paden en wegen.

**Service en gemak**
Dat een idee om een mooie fietstocht te gaan maken ook werkelijkheid wordt, heeft grotendeels te maken met service en gemak. Dit komt ook door het enorme aanbod aan mogelijkheden voor invulling van de vrijetijd. Informatievoorziening zal hierbij een sleutelrol blijven spelen.

**Conclusie:**
Op basis van actuele ontwikkelingen, trends en thema's verwachten we richting 2030 een verdere groei van het aantal recreatieve fietstochten en zeker van de hoeveelheid recreatieve fietskilometers. Het heeft in ieder geval die potentie, vanuit de consument gezien. Zowel als vrijetijdsactiviteit vanuit huis, al dan niet in een mengvorm met andere motieven voor het maken van een fietsrit (utilitair, sportief). Maar ook als activiteit tijdens de vakantie. Het publiek wil wel!

## 2.2 Relatie met beleidsthema's

Recreatief fietsen heeft impact op verschillende beleidsthema's. Maar ook omgekeerd: verschillende beleidsthema's hebben ook impact op het recreatieve fietsen.

**Stimuleren volksgezondheid**
De Rijksoverheid legt de link zelf al in het preventieakkoord: om te stimuleren dat we meer sporten en bewegen, en om de beweegnorm te halen is stimuleren van fietsen belangrijk. De grootste sportschool is buiten!

Met het Nationaal Preventieakkoord wil de Rijksoverheid Nederlanders gezonder maken. Hierbij wordt onder meer ingezet op meer sporten en bewegen, om de risico's op zowel lichamelijke als geestelijke gezondheidsproblemen kleiner te maken. Op dit moment beweegt 53% van de Nederlanders genoeg om de 'beweegnorm' te halen: minimaal 150 minuten actief bewegen per week. Bijvoorbeeld wandelen, fietsen of krachttraining. Het doel voor 2040 is dat 75% van de Nederlanders deze norm haalt.

*(bron: website Rijksoverheid)*

**Nederland (veilig) toegankelijk en bereikbaar**
Overheden zetten zich in om Nederland toegankelijk en bereikbaar te houden. Fietsen wordt daarbij meer en meer gezien als belangrijk deel van de oplossing. Een goede zaak, en logisch ook.

De fiets is in ons land een ideaal vervoermiddel. Én recreatiemiddel. Rijk en decentrale overheden hebben in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets de potentie van de fiets voor zowel de korte als de lange termijn in beeld gebracht. Het gaat daarbij zowel om fietsinfrastructuur als om fietsstimulering.

Belangrijk aandachtspunt, zeker ook vanuit het recreatieve fietsgebruik: de toegankelijkheid en bereikbaarheid van ons land met de fiets staat onder grote druk. Er ontstaan in het landelijk gebied steeds meer barrières en de omgeving wordt er niet aantrekkelijker op. Bovendien zijn op veel plaatsen paden en wegen niet meer geschikt voor het huidige fietsgebruik, ze zijn onveilig geworden.

De meeste paden en wegen vallen onder de verantwoordelijkheid van gemeenten. Provincies brengen de recreatieve en utilitaire fietsbelangen steeds meer bij elkaar in hun beleidsplannen. Een goede zaak; in de praktijk is er vooral gemengd gebruik van infrastructuur.

Een belangrijk aandachtspunt is de noodzaak van intergemeentelijke samenwerking bij het behouden en doorontwikkelen van een passende, fijnmazige infrastructuur voor de fietser. Zeker met de toegenomen actieradius wordt er al snel de gemeentegrens over gefietst.

In de Kamerbrief van staatssecretaris Heijnen van 18 juli 2022 staan de fietsambities beschreven vanuit de Rijksoverheid voor de periode 2022-2025. Belangrijke raakvlakken zijn er met de recreatieve fietsbelangen. Bijvoorbeeld het meenemen van fietsvoorzieningen bij nieuwe woningbouw.

Stad-landverbindingen zijn essentieel voor alle vormen van fietsgebruik, ook voor recreatieve fietstochten.

Ook het stimuleren van veilig fietsgebruik door jonge kinderen en ouderen biedt goede aanknopingsmogelijkheden. De raakvlakken met de ambitie om fietsland nummer één te blijven spreken voor zich.





### Woningbouwopgave en versterken kwaliteit leefomgeving

De ambitie van de Rijksoverheid is om voor 2030 900.000 extra woningen te bouwen. Een enorme opgave met een enorme ruimtelijke impact. En dat is nog maar een deel van de ruimtelijke puzzel. In de publicatie Ruimtelijke Verkenning 2023 presenteert het Planbureau voor de Leefomgeving vier scenario's voor de inrichting van Nederland in 2050. Eén van de uitdagingen is om de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving te behouden en waar mogelijk te versterken. Daarbij gaat het om de stedelijke leefomgeving én het landelijk gebied. Bij leefbaarheid hoort ook beweegruimte: ruimte om in de woonomgeving erop uit te kunnen gaan voor een wandeling of fietstocht.

Kansen liggen er om fietsvoorzieningen in de 'verbouwing van Nederland' mee te nemen. Daarvoor moet de blik ook goed op het buitengebied worden gericht. Dat blijkt tot nu toe geen vanzelfsprekendheid.

### Natuur- en klimaatdoelen

Het spreekt voor zich: stimuleren van fietsen sluit naadloos aan op de natuur- en klimaatdoelen die overheid en maatschappelijke organisaties hebben omarmd. Fietsen is een heel milieuvriendelijke manier van verplaatsen en draagt daarmee bij aan verduurzaming van ons land. Ook aan stikstofreductie. Natuurbescherming en natuurbeleving gaan bij fietsen vrijwel altijd goed samen. En zorgt ook voor draagvlak.

Kansen zijn er om in het verlengde van deze doelen volop te kiezen voor fietsen en deze activiteit volop te conditioneren. Ook als vrijetijdsactiviteit. Aandachtspunt vormt de toegankelijkheid van natuur en landschap.

### Vitale economie

Recreatief fietsen is van grote betekenis voor een florerende vrijetijdseconomie. Veel recreatieondernemers en horecabedrijven, zeker in de natuur en op het platteland, ontlenen hun aantrekkingskracht uit de aanwezigheid van goede fietsmogelijkheden. Maar ook de detailhandel in het landelijk gebied vaart er wel bij. En natuurlijk de fietsbranche.

Berekend is dat er jaarlijks voor fietstochten en fietsvakanties in eigen land ongeveer € 3 miljard wordt uitgegeven, waarvan € 1,8 miljard aan bestedingen onderweg.

Als we uitgaan van een gemiddelde BTW-opbrengst van 15% zorgen fietstochten en fietsvakanties in eigen land voor ruim € 250 miljoen aan overheidsinkomsten, alleen al over de bestedingen onderweg.

Investeren in recreatieve fietsvoorzieningen betekent ook het scheppen van gunstige randvoorwaarden voor de vrijetijds- en plattelandseconomie. Omgekeerd: recreatieve fietsvoorzieningen brengen geld in het laatje, ook bij de overheid. De uitdaging is om deze en andere winsten door te blijven vertalen naar nieuwe investeringen, om de fietsvoorzieningen op peil te houden. Om het fietsen plezierig en veilig te houden, ook in het landelijk gebied.



## 2.3 Perspectief: kansen en bedreigingen

### Sterktes en kansen

**Goede basis**
We zijn al een fietsland, niet alleen wat betreft het gebruik van de fiets, maar ook wat betreft de mogelijkheden. Dé uiting daarvan is het landsdekkende netwerk van knooppunt- en langeafstandsfietsroutes. We hebben daarmee wereldwijd een uniek product in handen. De uitdaging is dat de mogelijkheden goed aan blijven sluiten op het gebruik. Ook op het gewenste gebruik van de toekomst.

Een geslaagde recreatieve fietstocht bestaat uit een aantrekkelijke en afwisselende omgeving met aanlokkelijke, veilige en comfortabele paden en wegen zonder hindernissen.

Kunnen we met z'n allen veilig en aantrekkelijk blijven fietsen? Dat zit hem vooral in de kwaliteit van de omgeving en of de infrastructuur blijft passen. Het routenetwerk biedt daarbij kansen, als instrument om fietsers te spreiden en geleiden.

**Positief imago bij breed publiek**
Recreatief fietsen is allang van het seniorenimago af. Het is een populaire activiteit van jong tot steeds ouder. Steeds meer jonge gezinnen trekken er ook met de fiets op uit, de natuur in. Wel stappen Nederlanders met een migratieachtergrond minder snel op de fiets, en dan ook minimaal voor recreatieve motieven.

**Veel potentieel: verdere groeikansen**
We verwachten richting 2030 een verdere groei van het aantal recreatieve fietstochten en zeker van de hoeveelheid recreatieve fietskilometers.

Fietstochten van A naar B worden gecombineerd tot recreatieve en sportieve tochten.

Dat wil zeggen: het publiek wil wel, de belangstelling is er volop. Voor ommetjes in de buurt, dagtochten en complete fietsvakanties. De keerzijde: het zal steeds drukker worden met fietsers.

**Recreatief fietsen heeft een positieve impact op heel veel beleidsthema's**
De maatschappelijke winst is groot. Sprake is van quick wins voor doelstellingen op het gebied van gezondheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid. En het heeft een grote betekenis voor de vrijetijdseconomie; het is de basis voor een florerende gastvrijheidssector, met name ook het plattelandstoerisme.

Kortom: win-win-win. Dit zijn bovendien serieuze winsten, mede doordat sprake is van een enorm volume aan deelnemers. Recreatief fietsen doen we immers (bijna) allemaal.

Ruim een derde van de Nederlanders komt niet aan de beweegnorm. Om mensen in beweging te krijgen speelt de natuur een belangrijke rol. Natuur bevordert de mentale gezondheid van de mens.

**Recreatief fietsen vraagt weinig ruimte**
Op zoek naar beweegruimte is ruimte voor recreatief fietsen redelijk makkelijk te vinden of te organiseren. Het kan in veel gevallen 'meeliften' of is makkelijk in te passen.



**Recreatief fietsen kost weinig, levert een veelvoud op**
Met beperkte investering wordt veel bereikt. Dat gaat veel verder dan winsten in de gastvrijheidssector. Het levert de maatschappij veel op. Een hoge return on investment dus. Wel is het zaak te blijven investeren; zowel in doorontwikkeling van voorzieningen als in goed beheer. En in een goede organisatie.

## Zwaktes en bedreigingen

### Afname groene ruimte en ruimte minder aantrekkelijk

Er is een toenemende vraag naar groene ruimte maar een afnemend aanbod. Dat geldt voor het hele land, maar voor de verstedelijkte regio's in het bijzonder. Met de bouwopgaven zal vraag en aanbod van natuur en landschap naar verwachting nog meer uit elkaar groeien. Bovendien dreigt het landelijk gebied steeds meer te verrommelen en dus minder aantrekkelijk te worden voor recreatieve fietstochten.

De zorg wordt ondermeer geuit in het manifest 'Geef toerisme en recreatie de ruimte'. Zie ook de eerdere oproep vanuit de coalitie NLBuiten. Bureau voor Ruimte en Vrije Tijd heeft in 2023 de beschikbaarheid en verdeling van groene ruimte onderzocht.



### Natuur en platteland steeds minder bereikbaar en toegankelijk

Steden dijen uit, de afstand tussen stad en land neemt toe. Zowel tussen stad en land als in het landelijk gebied zelf is de tendens dat het aantal barrières toeneemt. Natuur en platteland worden hierdoor minder bereikbaar en toegankelijk.

Ook in natuurgebieden zelf dreigen steeds vaker paden afgesloten te worden; beleven en beschermen van natuur blijken vaak op gespannen voet te staan.

Voldoende en goed toegankelijke natuur en landschap dichtbij huis helpt om drukte te spreiden. En om te voorkomen dat we met z'n allen in de file naar dezelfde bestemmingen blijven gaan.

### Toenemende onveiligheid; infra niet meer berekend op gebruik

De grotere diversiteit aan soorten fietsen, de grotere drukte; op steeds meer paden en wegen zal het niet meer gaan passen of doet het dat nu al niet meer. Bovendien stellen de toenemende snelheidsverschillen en verschillen in fietsrijvaardigheid extra eisen aan de uitvoering van de paden en wegen. Fietsers zien veiligheid en comfort en drukte op de paden en wegen nu al als belangrijkste verbeterpunt (Onderzoek Recreatief Fietsen | Blauw; 2021).

Het is belangrijk om paden en wegen goed aan te laten sluiten op de bermen. Dat helpt valpartijen te voorkomen. Zeker in natuurgebieden is dat vaak een issue.

### Service en voorzieningen voor verbetering vatbaar

Op- en afstappunten zoals rustplekken en sanitaire voorzieningen worden hoog gewaardeerd maar kunnen beter, zowel kwantitatief als kwalitatief. Dat geldt ook voor service in de vorm van aansluitingen op openbaar vervoer.

### Te weinig aandacht en budget voor beheer en onderhoud

Het blijkt altijd eenvoudiger om budget te vinden voor nieuwe voorzieningen en producten dan voor beheer en onderhoud. Dat geldt voor de paden en wegen, maar ook voor de hierop gebaseerde routenetwerken en hun bewegwijzering.

### Ontsluiting van het aanbod kan beter

Er is nog veel te winnen om de mogelijkheden voor het recreatieve fietsen beter te ontsluiten; er is nog veel onbekendheid. Veel fietsers komen uit op bekende populaire plekken. Veel verrassende en vaak rustiger paden en wegen blijven uit beeld.

Onbekend maakt onbemind: er is nog veel onbekendheid met de fietsmogelijkheden dichtbij huis.

### Recreatief fietsen is té vanzelfsprekend in ons land

Heel veel partijen zijn zijdelings betrokken bij het recreatieve fietsen. De organisatie is té versnipperd en er zijn té veel raakvlakken met té veel beleidsdomeinen. Samen werken aan het veilig en aantrekkelijk houden van ons fietsland is een must.

# 3. Waar willen we naar toe en waarom?

Het is onze missie om Nederland het beste recreatieve fietsland in de wereld te laten zijn, nu en in de toekomst. We willen het potentieel dat we hebben als fietsland optimaal benutten, zorgen dat het gebruik van de fiets ook in het landelijk gebied leuk en veilig blijft. Dat het uitnodigend blijft om – ongehinderd – de fiets te pakken voor het plezier, of dat nu een ommetje vanuit huis is of een lange fietsvakantietocht.

We willen dat fietsen leuk en veilig blijft, in het belang van de miljoenen fietsers. Maar ook vanwege de maatschappelijke betekenis van het recreatieve fietsen, de enorme positieve impact.

We willen kortweg *voldoende* en *passende* ruimte voor de fiets, ook in het landelijk gebied. Passend bij het veranderde gebruik en de verwachting dat die tendens zal doorzetten. In de praktijk betekent dit méér ruimte. Die moet zeker ook dichtbij huis te vinden zijn. Het zal ook nodig zijn om passende service en gemak te blijven bieden. En om te zorgen voor goede informatievoorziening; het publiek wil op pad worden geholpen. En op de routes.





Om het potentieel van het recreatieve fietsen te benutten en om aantrekkelijk te blijven als het beste recreatieve fietsland is landelijke regie essentieel. Er moet meer en beter rekening gehouden worden met de belangen van het recreatieve fietsen. Te beginnen in de ruimtelijke ordening: recreatieruimte, in dit geval een aantrekkelijke omgeving voor fietsen, staat onder druk.

De grootste en laagdrempeligste sportschool is buiten, dat wordt onvoldoende onderkend.

Met wel of niet ruimte bieden en investeren heeft de overheid een belangrijke sleutel in handen voor de toekomst van het recreatieve fietsen. Het kost relatief weinig, maar levert maatschappelijk een veelvoud van de investeringen op.

# 4. Voor welke opgaven staan we?

## 4.1 Ruimtelijke kwaliteit

Bij stads- en gebiedsontwikkelingen is het zaak oog te hebben voor voldoende en goed toegankelijke natuur en landschap dichtbij huis. Dit helpt om drukte te spreiden. En om te voorkomen dat we met z'n allen in de file naar dezelfde hotspots blijven trekken. Het aanbod aan voor fietsers toegankelijke natuur en landschap neemt echter af. Met name in verstedelijkte regio's is dit een groot punt van zorg.

Toegankelijke natuur is cruciaal voor een leefbaar land. Het moet niet alleen voor iedereen beschikbaar zijn op fietsafstand, het moet ook goed en veilig toegankelijk blijven. Veel fietspaden zijn niet meer berekend op het veranderde gebruik van de afgelopen jaren: meer drukte, grotere snelheidsverschillen, meer ouderen.

Vaak wordt de ontwikkeling tegengehouden vanuit het argument van conflict met natuur- en milieudoelen. Echter, goede - lees: veilige en aantrekkelijke - fietsvoorzieningen zorgen voor minder autokilometers.

De natuur en het milieu varen wel bij minder auto- en meer fietskilometers. Net als de volksgezondheid.

Het Nederlandse landschap verrommelt. Storende elementen in het landschap variëren in schaalniveau van lokale elementen als reclameborden en witte paardenhekken tot elementen met een grotere uitstraling als windturbines en glastuinbouw. Dit maakt het landelijk gebied onaantrekkelijk als decor voor een recreatieve fietstocht.

Het maken van een recreatieve fietstocht is niet alleen een laagdrempelige manier om meer te bewegen; de belevenissen onderweg zorgen ook voor de benodigde ontspanning.

De basisvoorwaarde om het recreatieve fietsen te bevorderen, is de mogelijkheid om via een aantrekkelijke route van de stad het buitengebied in te fietsen. Verbindingen zouden veelal exclusief voor fietsers moeten zijn en op zijn minst autoluw. Veel afwisseling op de route naar het bos en de polder maakt het fietsen aangenaam. Dit is nog te vaak niet het geval.

Zaak is om niet alleen te kijken naar de snelste route om de stad te verlaten, maar ook naar de belevingswaarde.

Vaak blijven nu bij stads- en gebiedsontwikkelingen en bij grote infrastructurele werken de belangen van recreatieve verbindingen onderbelicht, ondanks de enorme populariteit en de grote maatschappelijke betekenis ervan. Hierdoor ontstaan nieuwe barrières, vaak onbedoeld. Of worden verbindingen minder aantrekkelijk door verrommeling van het landschap of toename van sluipverkeer.



Het ontwerp van het fietspad draagt bij aan de beleving van de route. Daar waar er op drukke ontsluitingsroutes behoefte is aan verbreding, vraagt een route door de natuur om andere voorwaarden. Een halfverhard fietspad kan bijdragen aan de natuurbeleving, maar ook bruggen en – typisch Nederlands - veertjes.

Veren vormen een bijzonder aandachtspunt. Dit zijn attracties op zich die zorgen voor een typisch Nederlandse beleving.

Belangrijk is dan ook om in het omgevingsbeleid zowel de bescherming van wat er ligt, maar ook het potentieel voor verdere ontwikkeling van het netwerk van paden en wegen aan de voorkant mee te nemen. De landelijke Routedatabank is daarbij een handige tool, die biedt inzicht in de paden en wegen die onderdeel zijn van het landelijke routenetwerk.

## 4.2 Passende infrastructuur

Om te kunnen genieten van het moois dat de regio te bieden heeft, is een evenwichtig netwerk van geschikte, goed onderhouden paden en wegen nodig, aansluitend op de behoeftes van het publiek. Het zwaartepunt ligt daarbij rond herkomstgebieden (kernen, verblijfsrecreatie) en in bestemmingsgebieden, plekken waar qua natuur en landschap veel valt te beleven. Maar ook de verbindingen tussen deze gebieden zijn van cruciaal belang, met name de stad-landverbindingen.

Er ligt nog veel onbenut potentieel om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuur en landschap te verbeteren. Op tal van plekken zijn nog extra schakels te realiseren, met name langs water. Dit zorgt voor verruiming van de capaciteit van het netwerk en voor ontlasting van drukke paden en wegen. Actief, ongemotoriseerd recreatieverkeer wordt hiermee gestimuleerd. Dit geeft een positieve bijdrage aan natuur- en klimaatdoelstellingen.

Dijk- en plattelandswegen kunnen prima geschikt zijn voor recreatief gebruik. Deze hebben vaak ook een hoge attractiewaarde.

De menging met gemotoriseerd verkeer maakt het op steeds meer plekken onveilig. Conflicten zijn er door druk bestemmingsverkeer, sluipverkeer, toeristisch auto- en motorverkeer en landbouwverkeer.

Feitelijk zijn er twee oplossingen: de binnenwegen verkeersluw en fietsvriendelijk maken, en fietspaden aanleggen. Fietspaden, daar zijn er veel van in ons fietsland, variërend van vrijliggende paden door de natuur tot - voor recreatieve tochten weinig interessante - paden naast drukke N-wegen. Belangrijk is dat die fietspaden goed uitgevoerd zijn, aansluitend op het gebruik. Waar nodig zullen paden moeten worden verbreed of een betere verharding moeten krijgen. Dat is altijd maatwerk; brede lappen asfalt of beton zijn niet altijd de oplossing.

Quick wins zijn het wegnemen van hindernissen op fietspaden. Paaltjes op of dicht langs het pad en gaten in de verharding geven veel ongelukken. Dat geldt ook voor een slechte aansluiting van paden en wegen op de berm. Fietsers komen hierdoor ten val. Of ze botsen op andere fietsers omdat ze op fietspaden de zijkanten mijden.

## 4.3 Hoogwaardige landelijke routestructuur

Steeds vaker zorgt drukte op het fietspad voor een negatieve ervaring van een fietstocht. Er is werk aan de winkel om het fietsen leuk en veilig te houden. De belangrijkste oplossing zit hem in het op peil houden van het aanbod van paden en wegen zoals hiervoor besproken.

Maar er zijn meer knoppen om aan te draaien. Zo is het landsdekkende netwerk van knooppunt- en LF-routes bij uitstek een hulpmiddel om de fietser te geleiden en te spreiden over de meest geschikte paden en wegen, ook qua capaciteit. Het netwerk biedt een selectie van aantrekkelijke paden en wegen waarmee fietsers naar eigen inzicht een tocht op maat kunnen plannen. Knooppuntroutes bedienen daarmee met name ommetjes- en dagtochtenfietsers. LF-routes met name langeafstandsfietsers zoals vakantiefietsers.

De knooppunt- en LF-routes vormen met hun bewegwijzering en aanvullende informatie al jarenlang een vertrouwde basisvoorziening voor fietsers.

Het is dan ook belangrijk dat dit routeaanbod van topkwaliteit blijft en met zijn tijd en de ruimtelijke ontwikkelingen meegaat, inclusief de kwaliteitsstandaarden. Dit vraagt om blijvende investering en om planologische bescherming.



Nog een knop om aan te draaien: fietsers blijken makkelijk te verleiden om ‘voorgedefinieerde’ rondritten te volgen op basis van het netwerk. Daarmee is een krachtig middel voorhanden om fietsstromen te geleiden en drukte te spreiden. We pleiten ervoor dit optimaal te benutten.

Aanvullende voorzieningen zoals bankjes, waterpunten, oplaadpunten en openbare toiletten worden hoog gewaardeerd door de fietser, zo blijkt uit onderzoek. Belangrijk is een goede spreiding deze voorzieningen. En dus een goed overzicht. Dat ontbreekt nu veelal. Ook de kwaliteit van deze voorzieningen is belangrijk. Beheer en onderhoud moet goed geregeld zijn anders is de waarde beperkt of zelfs negatief.



## 4.4 Ontsluiting aanbod

Onbekend maakt onbemind. En ongebruikt. Om het fietsen en het gebruik van minder bekende gebieden, paden en wegen te stimuleren zal het publiek beter op het spoor moeten worden gezet van de mogelijkheden. Passend bij de doelgroep: van jonge kinderen tot oudere ouderen. En van ommetjesfietsers tot vakantiefietsers.

Om het routenetwerk optimaal te gebruiken als instrument helpt het om de routes die deel uitmaken van het routenetwerk te labelen wat betreft de geschiktheid voor verschillende soorten fietsers. En dit uiteraard te communiceren via planners en kaarten. Fietsers weten dan vooraf beter waar ze aan toe zijn.

Vier termen zijn hierbij belangrijk: informatie, inspiratie, activatie en binding.  De ontsluiting van het aanbod is nu sterk versnipperd. Winst is vooral ook te boeken bij betere informatie over de mogelijkheden dichtbij huis

## 4.5 Organisatie en beleid

Last but not least. Grote winst voor het recreatieve fietsen en meer algemeen, het fietsen in het landelijk gebied, is te behalen door meer af te stemmen en samen te werken tussen de verschillende beleidssectoren. En natuurlijk tussen de gebieden - de fietser wil geen hinder ondervinden van bestuurlijke grenzen. De urgentie maar ook de winstmogelijkheden zijn enorm.

Grote winst is te boeken door beleid en middelen voor routerecreatie te koppelen aan meerdere beleidsterreinen en hun budgetten.

Met een integrale visie op fietsen en fietsinfrastructuur - of beter: actieve mobiliteit - kan gericht worden geschakeld met omgevingsbeleid. Idealiter wordt deze visie ook gesteund vanuit sportbeleid en het streven om mensen meer te laten bewegen.

Een integrale visie biedt ook houvast om balans te zoeken en te vinden in andere ruimtelijke opgaven, zoals met name natuurbeleid en bouwbeleid. Het helpt om zorgvuldig te kunnen sleutelen aan een hoogwaardige leefomgeving. Veilig en aantrekkelijk kunnen fietsen maakt daar onlosmakelijk onderdeel van uit!

### Actieagenda

In dit perspectief hebben we een inkijk gegeven in hoe het beste recreatieve fietsland van de wereld er volgens ons uitziet, en wat daar voor nodig is. In de bijbehorende actieagenda staan concrete handvatten. Bekijk hem hier of via www.fietsplatform.nl/actieagenda.



**Meer weten?**
*Voor vragen over de actieagenda of het toekomstperspectief:*



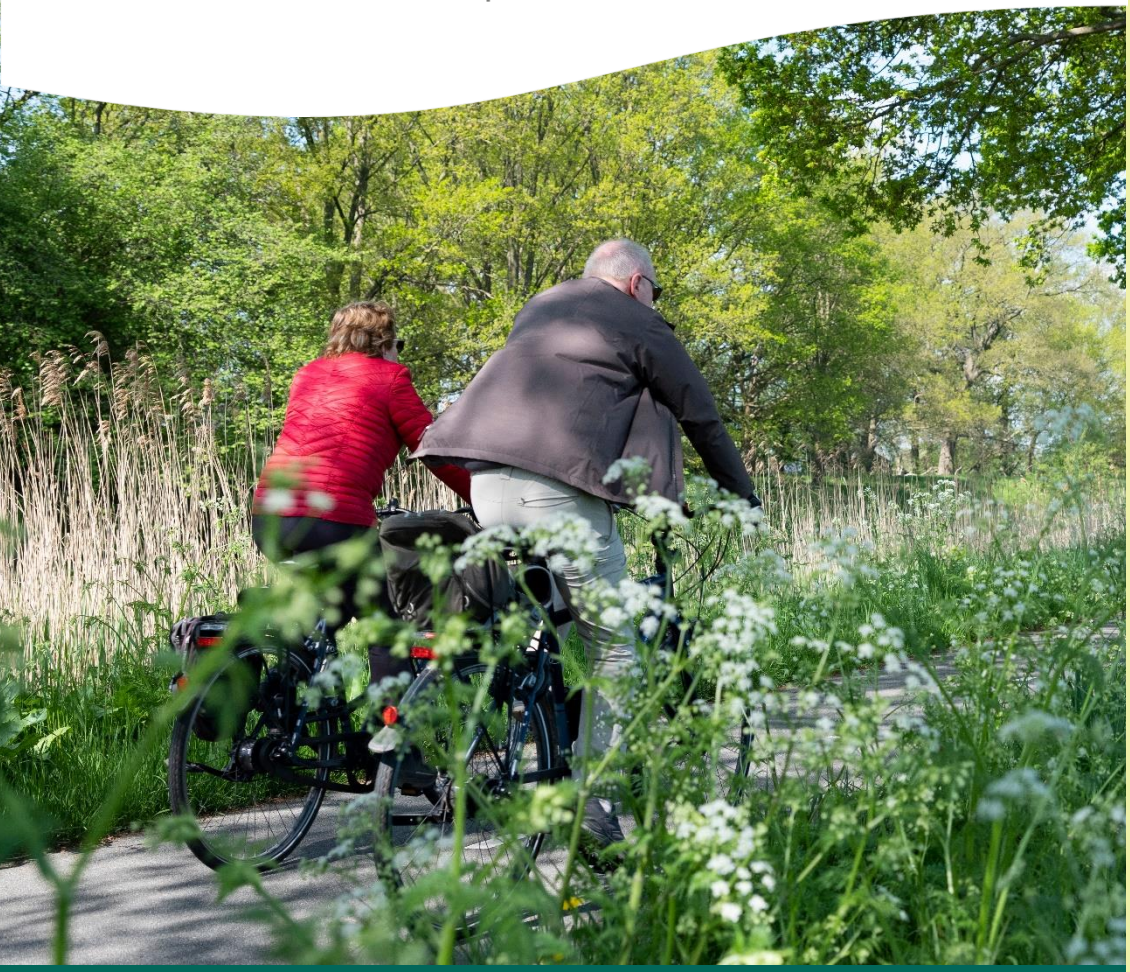
**Eric Nijland**
Directeur
enijland@fietsplatform.nl | 033 465 36 56



**Marina van Dijk**
Belangen en beleidsbeïnvloeding
mvandijk@fietsplatform.nl | 033 422 83 81

fietsplatform

fietsplatform
samen voor fietsplezier



# Actieagenda | 2023 -2027

## Toekomstperspectief recreatief fietsen

## Waarom deze actieagenda?

Goede, aantrekkelijke fietsinfrastructuur draagt bij aan de grote opgaven waar ons land voor staat op het gebied van gezondheid, klimaat en kwaliteit van de leefomgeving. Het kost relatief weinig maar levert maatschappelijk een veelvoud van de investeringen op. Het is daarbij ook van grote waarde voor de vrijetijdseconomie, een stimulans om bewegingsarmoede te voorkomen en goed voor natuur en milieu. Win-win-win dus.

**Aan de slag**
Dit is het moment om er werk van te maken, van de tekentafel tot de fietser zelf, voordat de keerzijde van het succes zich aandient. Zo helpen we elkaar om het leuk en veilig te houden! Want wij geloven dat recreatief fietsen in Nederland een waardevolle ervaring is voor jong en oud. Een gezonde, actieve en duurzame vorm van vrijetijdsbesteding die gefaciliteerd, gedeeld en gekoesterd moet worden. Dat is niet alleen nuttig, het is vooral ook nodig!

**De actieagenda**
In het perspectief 'Het recreatieve fietslandschap in 2030' geven we een inkijk in hoe het beste recreatieve fietsland van de wereld er volgens ons uitziet, en wat daar voor nodig is. In deze actieagenda vind je concrete handvatten. Medio 2025 zullen we terugblikken waar we staan, om vervolgens in 2027 met een evaluatie te komen.

**Voor wie?**
Deze actieagenda is bedoeld voor ministeries, beleidsmakers, routebureaus, terreinbeheerder, natuurorganisaties, waterschappen, wegbeheerders, strategische adviseurs en belangenorganisaties voor het fietsen.

*Laten we samen aan de slag gaan!*

Lutz Jacobi

*Voorzitter Fietsplatform*



# Ruimtelijke kwaliteit

*Het eerste basisingrediënt om een fietstocht voor het plezier te maken is een aangename, afwisselende omgeving die makkelijk en snel te bereiken is.*



Actiepunt 1

## Beschikken, beschermen én beleven groene ruimte in balans

Het aanbod aan voor fietsers toegankelijke natuur en landschap neemt af. Met name in verstedelijkte regio's is dit een groot punt van zorg. De kwaliteit van de leefomgeving is hiermee in het geding. En van de beweegruimte. Het is zaak samen met natuur- en landschapsorganisaties en waterschappen te zorgen voor meer en beter aanbod aan natuur en landschap, dichtbij huis en goed bereikbaar en toegankelijk voor fietsers. Dit helpt ook om drukte te spreiden.

**Wat te doen:**

- Ga als betrokken partijen in gesprek en kom samen tot een convenant om in natuurgebieden en het landelijk gebied specifieke fietsinfrastructuur verder te ontwikkelen en toegankelijk te maken.
- Benut bestaande programma's en instrumenten zoals het Nationaal Programma Landelijk Gebied en omgevingsvisies; zorg dat fietsen in het landelijk gebied daarin wordt verankerd.

**Door wie:**

Natuur- en landschapsorganisaties, waterschappen en belangenorganisaties voor het fietsen.

**Wat doen wij:**

Het Fietsplatform neemt het initiatief voor de eerste gesprekken met de betrokken partijen om tot een convenant te komen.

Actiepunt 2

## Regie op inrichting landschap

Het Nederlandse landschap verrommelt. Dit maakt het landelijk gebied onaantrekkelijk als decor voor een recreatieve fietstocht. Hoewel verrommeling een subjectief begrip is, bestaat er een landsdekkend beeld met indicatoren over dit niet beoogde, maar sluipende proces. Verrommeling komt voort uit het nastreven van diverse belangen zonder vooropgezet plan of ontwerp. Daarom moet er weer regie komen op de inrichting van ons landelijk gebied.

**Wat te doen:**

- Ontwikkel een visie op de inrichting van het landelijk gebied en stel hier beleidslijnen voor op, inclusief de beweegruimte.

**Door wie:**

Beleidsmakers van provincies en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

**Wat doen wij:**

Het Fietsplatform doet via een panel onderzoek naar de aantrekkelijkheid van het landschap voor de recreatieve fietsers.



# Infrastructuur en voorzieningen

*Het tweede basisingrediënt om een fietstocht voor het plezier te maken bestaat uit aantrekkelijke, veilige en comfortabele paden en wegen om ongehinderd te kunnen genieten.*

**Actiepunt 3**

## Veilige en comfortabele paden en wegen

Veilige en comfortabele paden en wegen vormen de basis voor plezierig fietsen. Vaak kan relatief eenvoudig en snel resultaat worden geboekt!

**Wat te doen:**

- Maak de gemengde binnenwegen buiten de bebouwde kom verkeersluw en fietsvriendelijk door een landelijk programma en aanpassing van wet- en regelgeving.
- Zorg dat fietsers veilig kunnen fietsen en neem knelpunten door menging met gemotoriseerd verkeer weg.
- Verwijder onnodige paaltjes en pas richtlijnen toe bij noodzakelijke paaltjes.
- Vul scheuren en kuilen in het wegdek.
- Pas - in balans met omgeving en natuur - richtlijnen van het CROW toe op paden en wegen. Te beginnen met drukke hoofdroutes waar veel overlast ervaren wordt.
- Maak haakse bochten rond, bijvoorbeeld door bij bestaande splitsingen of bochten een driehoekje van verharding toe te voegen.

**Door wie:**

Rijk, provincies, gemeenten, andere wegbeheerders en belangenorganisaties voor het fietsen.

**Wat doen wij:**

Via Meldpuntroutes.nl inventariseert het Fietsplatform blokkades (gaten, kuilen, etc.) op het routenetwerk en speelt deze door naar de betreffende wegbeheerder.



**Actiepunt 4**

## Landelijk gebied binnen 7 minuten toegankelijk

Iedere inwoner van Nederland heeft het recht om - via een aantrekkelijke stad-landverbinding - binnen 7 minuten fietsen in het landelijk gebied te zijn. Hiermee worden recreatieve bestemmingen goed en aantrekkelijk bereikbaar per fiets. In grote steden vraagt dit om maatwerk, waarbij de combinatie van fiets en ov een gouden is om snelle verbinding naar het landelijk gebied mogelijk te maken.

**Wat te doen:**

- Scherp CROW-richtlijnen aan voor stad-landverbindingen en actualiseer deze, inclusief de maaswijdte om barrières te slechten (7 min fietsen).
- Inventariseer waar goede stad-landverbindingen ontbreken. Breng deze in kaart en ontwikkel nieuwe schakels om het landelijk gebied bereikbaar te maken voor iedereen.
- Neem de verbinding aan de voorkant mee bij stads- en gebiedsontwikkelingen en grote infrastructurele werken. Zo wordt barrièrewerking voorkomen.

**Door wie:**

Rijk, gemeenten, provincies en belangenorganisaties voor het fietsen.

**Wat doen wij:**

Samen met andere belangenorganisaties voor het fietsen zorgt het Fietsplatform dat het CROW vernieuwde richtlijnen opstelt voor stad-landverbindingen.

Actiepunt 5

## Dijken en schouwpaden benutten

Er ligt veel ongebruikt potentieel als het gaat om dijken en schouwpaden. Deze zijn prima geschikt om te fietsen. Of kunnen geschikt gemaakt worden. Ze hebben vaak ook een hoge attractiewaarde. Door ze toe te voegen aan het routenetwerk wordt de fijnmazigheid vergroot en worden andere gebieden ontlast.

**Wat te doen:**

- Breng in kaart in welke gebieden dijken en schouwpaden benut kunnen worden.
- Maak geld vrij in het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) om dijken en schouwpaden beter te benutten.

**Door wie:**
Rijk, routebureaus, waterschappen en belangenorganisaties voor het fietsen.

**Wat doen wij:**
Het Fietsplatform helpt dit onderwerp te agenderen en stimuleert dat routebureaus meer dijken en schouwpaden toevoegen aan het routenetwerk.

Actiepunt 6

## Fietsvriendelijke plattelandswegen

Plattelandswegen en dijken; we hebben er in Nederland veel van. Helaas zijn ze vaak een raceparcours voor gemotoriseerd verkeer. Fietsers voelen zich er onveilig. En dat terwijl de auto-ontsluitende functie enkel voor aanwonenden nodig zou zijn. Het vraagt om een herinrichting van deze tijd, waar de fietser op één staat.

**Wat te doen:**

- Neem verkeersremmende maatregelen om sluipverkeer te weren.
- Knip de dijken en plattelandswegen strategisch op zodat alleen fietsers door kunnen trappen. Verlaag de snelheid tussen deze knippen naar 30 km/u.
- Volledige weekendafsluitingen tussen april en oktober voor gemotoriseerd verkeer op recreatiedijken.

**Door wie:**
Gemeenten, provincies, waterschappen en andere wegbeheerders.

**Wat doen wij:**
Samen met andere belangenorganisaties voor het fietsen vraagt het Fietsplatform aandacht voor de fietsveiligheid op dijken en plattelandswegen.



Actiepunt 7

## Levende en vergevende berm

Zorg voor opwaardering van fietspaden in balans met omgeving en natuur. Bredere stroken asfalt of beton zijn niet altijd een oplossing; een goede aansluiting op de berm wel. Bij paden en wegen met een slechte bermaansluiting houden fietsers minimaal 50 cm afstand van de kant. Hierdoor wordt de ruimte inefficiënt gebruikt. Voorzie de bermen van een gedeeltelijk befietsbare groenstrook.

**Wat te doen:**

- Maak alle bermen van paden en wegen - te beginnen met die deel uitmaken van het knooppuntennetwerk - vergevingsgezind, d.w.z. dat de berm vlak aansluit op het wegdek en er ruimte is voor foutcorrectie.
- Zorg voor meer groen en (bio)diversiteit op het knooppuntnetwerk door middel van groenstroken en levende bermen.
- Breng de natuurbelangen en de veiligheid van fietsers in evenwicht. Er moet ruimte voor verbetering van fietspaden zijn, ook in natuurgebieden.

**Door wie:**
Terrein-, weg- en routebeheerders en belangenorganisaties voor fietsen.

**Wat doen wij:**
Via Meldpuntroutes.nl inventariseert het Fietsplatform slechte aansluitingen en speelt deze door naar de betreffende wegbeheerder.

Actiepunt 8

## Fiets en openbaar vervoer

De fiets en het ov vullen elkaar perfect aan. Voor fietsers in stedelijk gebied is het een goede combi om snel in het landelijk gebied te komen. Maar ook als onderdeel van een fietsvakantie of een recreatieve tocht.

**Wat te doen:**

- Er moeten meer mogelijkheden komen om de fiets mee te kunnen nemen in het ov. Neem dit op in de concessie met ov-aanbieders.
- Zorg voor betere voorzieningen om je fiets veilig te vervoeren in het ov. Denk hierbij aan gelijkvloerse instap en het gebruik van fietshaken.

**Door wie:**

Rijk en aanbieders openbaar vervoer.

**Wat doen wij:**

Het Fietsplatform monitort voortdurend de behoefte en het aanbod en brengt deze in beeld, en zal met andere belangenorganisaties actief blijven lobbyen.





Actiepunt 9

## Service en voorzieningen

Aanvullende voorzieningen worden hoog gewaardeerd door de fietser. Belangrijk is een goede spreiding van deze voorzieningen. En dus een goed overzicht. Dat ontbreekt nu veelal.

**Wat te doen:**

- Zorg voor goede voorzieningen langs de route: bankjes, waterpunten, oplaadpunten en openbare toiletten.
- Regel beheer en onderhoud van de voorzieningen.
- Belangrijk is landsdekkende spreiding en de ontsluiting daarvan, ofwel de voorzieningen moeten herkenbaar en vindbaar zijn.

**Door wie:**

Provincies, gemeenten, andere wegbeheerders en routeinformatiebeheerders.

**Wat doen wij:**

Met de Routedatabank brengt het Fietsplatform inzicht in aanbod en spreiding. Via het portaal www.nederlandfietsland.nl bieden we de mogelijkheid om voorzieningen te ontsluiten.

# Routestructuur

De belangrijkste oplossing om het fietsen veilig en leuk te houden zit hem in het op peil houden van het aanbod van paden en wegen zoals hiervoor besproken. Maar ook het landsdekkende netwerk van knooppunt- en LF-routes is bij uitstek een hulpmiddel om de fietser te geleiden en te spreiden over de meest geschikte paden en wegen.




Actiepunt 10

## Bescherm de fijnmazigheid

Belangrijk is om in het omgevingsbeleid zowel de bescherming van wat er ligt, en het potentieel voor verdere ontwikkeling van het routenetwerk van paden en wegen aan de voorkant mee te nemen. Bestaande routes krijgen een beschermde status.

**Wat te doen:**

- Stel beleidslijnen op voor de borging van de recreatieve fietsinfrastructuur en leg deze vast.
- Borg de knooppunten en LF-routestructuur in de nationale omgevings-verordening, en ontwikkel deze verder door.

**Door wie:**
Rijk, provincies, routebureaus en belangenorganisaties voor het fietsen.

**Wat doen wij:**
Het Fietsplatform blijft de samenwerking opzoeken om de fijnmazigheid te beschermen, daar waar het belang van het routenetwerk in het geding komt. We komen specifiek op voor de belangen van de langeafstandsroutes.

Actiepunt 11

## Samen op het fietspad

Hoe we ons gedragen op het fietspad bepaalt voor een deel hoe veilig en leuk het is om samen gebruik te maken van het fietspad.

**Wat te doen:**

- Zorg dat de verschillende gebruikers op het fietspad op een plezierige manier samen gebruik kunnen blijven maken van het fietspad.

**Door wie:**
Fietsers en belangenorganisaties voor het fietsen.

**Wat doen wij:**
Via de Alliantie Samen Fietsen blijven we campagnematig inzetten op gedrags-verandering van de verschillende groepen fietsers.

Actiepunt 12

## Kwaliteitsstandaard

Het is belangrijk dat het routeaanbod van topkwaliteit blijft en met zijn tijd en de ruimtelijke ontwikkelingen meegaat. Dit vraagt om blijvende investering.

**Wat te doen:**

- Ontwikkel een nieuwe standaard voor het knooppuntennetwerk en toets deze op de bestaande 34.500 km.
- Verbeter zwakke schakels in de routestructuur van knooppunten en LF-routes.

**Door wie:**
Provincies, routebureaus en belangenorganisaties voor het fietsen.

**Wat doen wij:**
Het Fietsplatform ontwikkelt indicatoren voor een nieuwe kwaliteitsstandaard van het routenetwerk. Via de Kwaliteitsmonitor toetsen we deze, en brengen we de verbetering in kaart. We zorgen voor een herziening van het aanbod LF-routes.

# Ontsluiting aanbod

Om het routenetwerk optimaal te gebruiken als instrument helpt het om de routes die deel uitmaken van het routenetwerk te labelen wat betreft de geschiktheid voor verschillende soorten fietsers. En dit uiteraard te communiceren via planners en kaarten. Fietsers weten dan vooraf beter waar ze aan toe zijn.



Actiepunt 13

## Uniforme route- en gebruiksdata

Het verloop van de routenetwerken is niet statisch. Jaarlijks wijzigen honderden kilometers route. Bij verkeerskundige onderwerpen of bij ruimtelijke planvorming zijn deze routedata van onschatbare waarde. Om drukte te meten en te spreiden spelen gebruiksdata een belangrijke rol. Voor een optimale benutting en om vergelijkingen uit te voeren zijn uniforme route- en gebruiksdata nodig.

**Wat te doen:**

- Stel landelijke richtlijnen op voor het meten van drukte en leg deze vast. Koppel ze vervolgens aan beleid.
- Voorzie landelijke routedata van informatie over de geschiktheid van paden en wegen.
- Zorg voor goede kennis en routedata en koppel deze aan beleid.

**Door wie:**

Routebureaus, provincies, gemeenten en belangenorganisaties voor het fietsen.

**Wat doen wij:**

Samen met Wandelnet beheert het Fietsplatform de Routedatabank. Tevens zorgen we voor een landelijk overzicht van methodieken voor druktemeting.

Actiepunt 14

## Activatie vanaf de voordeur

De omgeving waarin je woont moet uitnodigen om te bewegen. Fietsen is samen met wandelen de meest laagdrempelige manier om in actie te komen. De grootste sportschool ligt buiten te wachten.

**Wat te doen:**

- Maak een actieplan voor beweegrondjes fietsen in het landelijk gebied vanuit de 30 grootste steden van Nederland en implementeer deze.
- Zorg ook voor goede informatievoorziening.

**Door wie:**

Provincies, gemeenten, routebureaus en belangenorganisaties voor het fietsen.

**Wat doen wij:**

Het Fietsplatform ontwikkelt stad-landkaarten met de recreatieve fiets-mogelijkheden vanuit de 30 grootste steden in Nederland.

Actiepunt 15

## Fietsinspiratie

Om het routenetwerk optimaal te gebruiken als instrument - ook voor spreiding van fietsers en het voorkomen van hinder en frustraties - helpt het om fietsers goed voor te lichten wat betreft de geschiktheid van paden en wegen.

**Wat te doen:**

- Maak optimaal gebruik van de sturing van gebruiksstromen d.m.v het sturende vermogen van voorgedefineerde routes op basis van het routenetwerk.
- Label de geschiktheid van paden en wegen voor verschillende soorten fietsers (ervaring, soort fiets, snelheid) en promoot deze via planners en kaarten.
- Onbekend maakt onbemind. Maak minder bekende paden en wegen in drukke gebieden aantrekkelijk en promoot deze (via themaroutes).
- Zorg voor een gevarieerd en voldoende groot aanbod fietsvakantieroutes.

**Door wie:**

Routebureaus en belangenorganisaties voor het fietsen.

**Wat doen wij:**

De Routedatabank van het Fietsplatform maakt het mogelijk een landsdekkend beeld te krijgen van het routeaanbod en de geschiktheid voor subdoelgroepen, en deze te ontsluiten. Via nederlandfietsland.nl zetten wij fietsers op het juiste spoor.

# Organisatie en beleid

Grote winst voor het recreatieve fietsen is te behalen door meer af te stemmen en samen te werken tussen de verschillende beleidssectoren. En natuurlijk tussen de gebieden – de fietser wil geen hinder ondervinden van bestuurlijke grenzen.

**Actiepunt 16**

## Integraal denken en werken

Denk niet vanuit de verschillende beleidshokjes, maar koppel verschillende beleidsdomeinen en middelen met elkaar. Denk hierbij aan routerecreatie, mobiliteitsbeleid, omgevingsbeleid en sportbeleid. Een integrale visie biedt ook houvast om balans te zoeken en te vinden in andere ruimtelijke opgaven, zoals met name natuurbeleid en bouwbeleid. Het helpt om zorgvuldig te kunnen sleutelen aan een hoogwaardige leefomgeving.

**Wat te doen:**

- Integraal werken opnemen in visies en beleid. Stem af en werk samen tussen en met de verschillende beleidssectoren.
- Maak het programma doorfietsroutes ook geschikt voor recreatieve motieven.

**Door wie:**

Rijk, provincies, gemeenten en belangenorganisaties voor het fietsen.

**Wat doen wij:**

Als kennis- en coördinatiepunt voor het recreatief fietsen brengt het Fietsplatform partijen uit verschillende domeinen samen en zorgt voor onderlinge afstemming en samenwerking.

**Meer weten?**

*Voor vragen over deze actieagenda:*

Marina van Dijk, belangen en beleidsbeïnvloeding
mvandijk@fietsplatform.nl | 033 422 83 81





*Op de fiets beleef je Nederland op z'n mooist. Het is onze missie om Nederland het beste recreatieve fietsland in de wereld te laten zijn, nu en in de toekomst.*

fietsplatform

© Stichting Landelijk Fietsplatform, april 2023
Tekst Marina van Dijk & Eric Nijland

*info@fietsplatform.nl | www.fietsplatform.nl | www.nederlandfietsland.nl*

**Van:**
**Verzonden:** dinsdag 18 juli 2023 16:27
**Aan:** Commissie M&B <mb@noord-holland.nl>
**Onderwerp:** Bij De Woeste Hoogte

Leden commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid

Wederom een aanrijding bij De Woeste Hoogte.

Met vriendelijke groet

Hoogkarspel
---

# Botsing met meerdere auto's op N307 bij Bovenkarspel, overlast voor verkeer



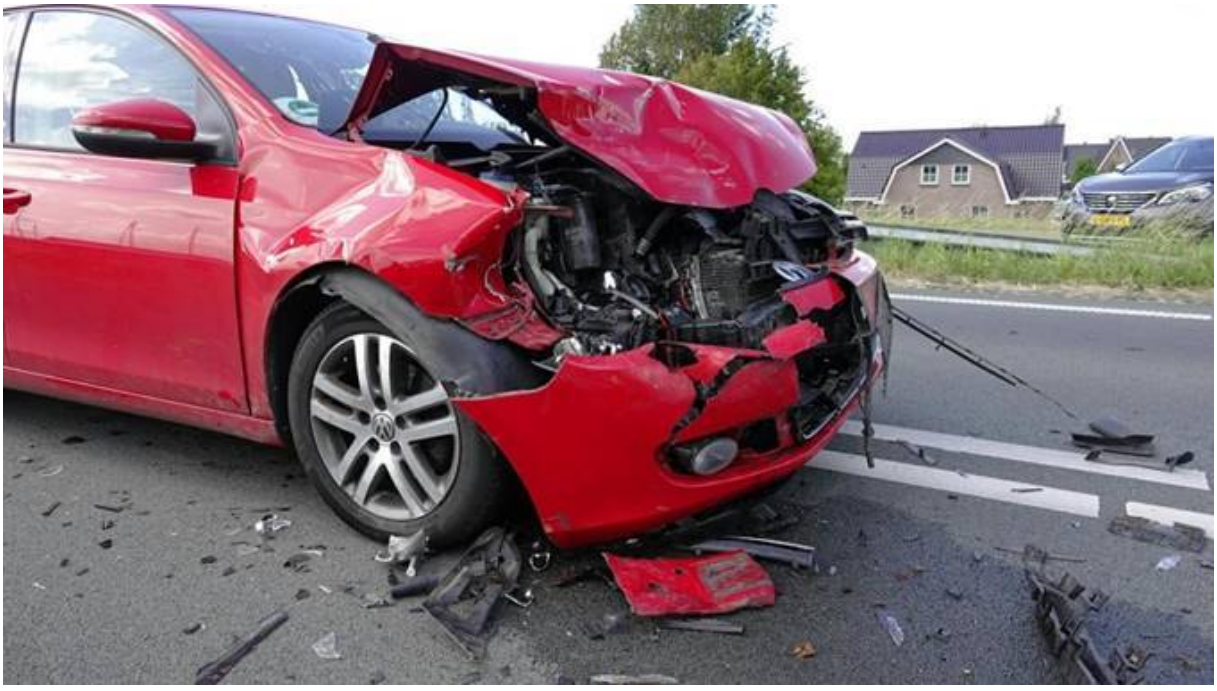
MAANDAG 18-07-2023

**BOVENKARSPEL**
De bestuurders van drie auto's zijn maandagmiddag in botsing gekomen op de N307 bij Bovenkarspel, ter hoogte van restaurant De Woeste Hoogte. Enkele inzittenden zijn ter plaatse door ambulancepersoneel behandeld, niemand hoefde naar het ziekenhuis.

Het ongeval gebeurde rond 15.45 uur, toen één van de bestuurders wilde afslaan richting het restaurant en dit te laat op werd gemerkt door een achterligger. Een kettingbotsing was het gevolg.
Toegesneld ambulancepersoneel heeft betrokkenen, waaronder enkele kinderen, gecontroleerd op verwondingen. Deze bleken mee te vallen. Een berger heeft de drie wagens opgehaald, twee zijn total loss.
Vanwege het ongeval is de N307 vanaf Bovenkarspel in de richting van Enkhuizen volledig afgesloten geweest voor verkeer. Dit heeft voor de nodige overlast gezorgd rond de N307.




© GLOCALmedia



©






© GLOCALmedia
**LEES**

**Van:** [redacted]@rover.nl>
**Verzonden:** dinsdag 18 april 2023 09:24
**Aan:** Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
**Onderwerp:** Openbaar vervoer in coalitieakkoord Noord-Holland

Geachte statengriffie,

Hierbij stuur ik u namens Reizigersvereniging Rover een brief aan alle statenleden van de provincie Noord-Holland met daarin input voor het nieuwe coalitieakkoord. Zou u deze brief naar de statenleden kunnen doorsturen? Tevens verzoek ik u een kopie van deze brief te versturen naar de (in)formateur(s).

Wij gaan akkoord met de publicatie van de bijlage op de website van de provincie bij de ingekomen stukken. Om deze reden hebben wij de persoonsgegevens van onze provinciale contactpersoon niet opgenomen in de brief maar alleen in onderstaande begeleidende mail voor de statenleden. Zou u deze mail daarom mee kunnen sturen naar de statenleden?

Alvast hartelijk bedankt voor het doorsturen!

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Beleidsmedewerker Rover

Geachte statenleden,

Hierbij stuur ik u namens Reizigersvereniging Rover een brief met daarin input voor het nieuwe coalitieakkoord. Wij hebben de griffie gevraagd een kopie van deze brief ook te versturen naar de (in)formateur(s).

Heeft u vragen over het openbaar vervoer? Zoekt u deskundigen die mee kunnen denken bij de verdere invulling van het mobiliteitsbeleid of een bijdrage kunnen leveren aan een debatavond? Neem dan gerust contact met ons op! [redacted]

Wij zien uit naar een mooi coalitieakkoord met hoge ambities voor het OV!

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Beleidsmedewerker

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132
3800 CC Amersfoort
Mobiel: [redacted]
www.rover.nl

Amersfoort, 18 april 2023

Aan: gekozen Statenleden
Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Noord-Holland 2023-2027

Geachte Statenleden,

Gefeliciteerd met uw verkiezing in de Provinciale Staten! De invloed van de provincie op het openbaar vervoer is groot. De provincie is niet alleen opdrachtgever en subsidieverlener, maar ook infrastructuurbeheerder, regisseur van de ruimtelijke ordening, investeerder in infrastructuur en gesprekspartner van gemeenten en Rijk. Daarmee bent u de komende vier jaar essentieel voor de succesvolle ontwikkeling van het openbaar vervoer.

Dat is geen gemakkelijke taak. Daarom biedt Reizigersvereniging Rover u hierbij voorstellen voor het openbaar vervoer aan. Ook voor uw provincie specifiek hebben wij in de bijlage concrete voorstellen op een rij gezet die de noodzakelijke groei in de komende vier jaar mogelijk maken. Wij vragen u deze voorstellen op te nemen in het nieuwe coalitieakkoord.

**Investeren in OV loont en is urgent**
Voor een levendig landelijk gebied, het leefbaar houden van steden en de bijdrage van mobiliteit aan de klimaattransitie is openbaar vervoer in combinatie met lopen, fietsen en deelmobiliteit essentieel. Dit is duurzaam én ruimte efficiënt. Door de bouw van tienduizenden woningen neemt de (vraag naar) mobiliteit fors toe. We kunnen niet door blijven gaan met het verbreden van wegen en realiseren van meer parkeerplekken. Toegang tot het hart van de steden voor grote aantallen reizigers lukt alleen met een combinatie van OV en fiets. Tegelijk staat het OV voor grote (financiële) uitdagingen. Het aantal reizigers groeit weer, maar is nog niet op het niveau van voor corona. Tegelijk zijn de kosten gestegen. De bereikbaarheid van sociale voorzieningen zoals scholen, ziekenhuizen en werk staat onder druk doordat op de dienstregeling is bezuinigd. Voor veel reizigers is het OV nog niet toegankelijk, dichtbij, snel en comfortabel genoeg om een aantrekkelijke keuze te zijn. Er zijn volop kansen om het OV grondig te verbeteren. Op een aantal corridors in de provincie is de vervoervraag hoog, maar het OV-aandeel laag. Meer, sneller en directer OV kan hier het OV de meest aantrekkelijke keuze voor de reiziger maken. Zo kan het aandeel OV-gebruik snel groeien en zullen de autowegen worden ontlast. In gebieden met lage vervoervraag kan met laagdrempelig vraagafhankelijk vervoer voor veel reizigers het OV weer een alternatief worden voor de auto.

Wij vragen u de volgende 5 punten op te nemen in het coalitieakkoord:

**1. Focus voor korte termijn op bus**
Kom met een ambitieuze groeistrategie voor het OV in de provincie om de voorziene mobiliteitsopgaven tot 2030 op te lossen. Dit kan alleen met de bus want broodnodige investeringen in het spoorwegnetwerk kunnen pas over 10 of zelfs 15 jaar worden opgeleverd. Realiseer hoogfrequente snelle en betrouwbare HOV-busdiensten (Bus Rapid Transit) tussen de steden en dorpen op snelwegen en provinciale doorstroomwegen en laat deze busdiensten ook bedrijventerreinen (nu nog vaak autolocaties) ontsluiten. Beperk dit niet tot verbindingen naar een centraal station. Kies op basis van een goede analyse van de vervoervraag ook voor nieuwe rechtstreekse verbindingen van de buitenwijk in de ene stad naar het bedrijventerrein in de andere stad. Dit kan reistijden veel korter en het OV hierdoor aantrekkelijker maken voor grote groepen reizigers. Zorg dat de reiziger niet meer wordt gehinderd door extra overstappen, lagere frequenties of zelfs ontbrekende verbindingen op concessiegrenzen. Werk als overheden samen en zorgt dat vervoerders een dienstregeling aanbieden die optimaal aansluit bij de reispatronen van reizigers.

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

**Reizigersvereniging Rover**
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort **T** +31 33 422 04 50 **M** secretariaat@rover.nl
**KvK-nr:** 40410205 **BTW-nr:** 8023.67.586.B.01 **IBAN** NL23 INGB 0002 3950 21 **BIC:** INGBNL2A **I** www.rover.nl

Maak verder bestaande bussen sneller en zo de exploitatie goedkoper. Regel daarom in een actieplan met Rijkswaterstaat en gemeenten dat bussen altijd voorrang krijgen op het overige verkeer door realisatie van busstroken op of vrije busbanen langs de snelweg, provinciale weg en drukke stadswegen. Zorg voor voorrang bij kruispunten. Een busstrook van 100 meter kan daar al leiden tot 2 minuten winst in de spits.

**2. Multimodaal doen we allemaal**

Verknoop lopen, fietsen en vraagafhankelijk vervoer beter met het OV-netwerk zodat overstappen zonder hindernissen verloopt. Zo'n 50% van de treinreizigers gaat met de fiets naar het station. De gouden combinatie OV en fiets kan verder groeien als de provincie samen met gemeenten investeert in comfortabele doorfietsroutes met voorrang op het autoverkeer. Extra investeringen zijn daarnaast nodig in stallingen bij de stations en HOV-knooppunten met korte loopafstanden tot de perrons. Werk als provincies samen aan herkenbare systemen voor vraagafhankelijk openbaar vervoer en de promotie daarvan. Overal waar geen regulier OV rijdt moet zo op afroep betaalbaar vervoer beschikbaar zijn met een zo kort mogelijke reserveringstijd en dat vindbaar is in alle reisinformatiesystemen.

**3. Tarieven: één integraal mobiliteitssysteem**

Reizen met het OV is de afgelopen jaren fors duurder geworden. Wij vragen u in een nieuw coalitieakkoord vast te leggen dat de OV-tarieven niet verder zullen stijgen (bevriezen prijzen) en te lobbyen bij het Rijk voor verlaging van het BTW-tarief van 9% naar 0%. Reizigers moeten met één abonnement in hun regio kunnen rijden met alle bussen én treinen ook als er sprake is van verschillende vervoerders. Schaf daarnaast voor losse ritten het dubbel opstaptarief af voor reizigers die overstappen tussen NS-trein en regionale bus zoals al reeds sinds jaar en dag het geval is bij overstappen tussen bus en bus of tussen trein en trein. Maak hiervoor dit jaar afspraken met het Rijk die dan volgend jaar ingaan bij de nieuwe hoofdrailnetconcessie.

**4. Sluit een provinciaal mobiliteitsakkoord**

Bedrijven hebben op grond van het Klimaatakkoord een opgave hun mobiliteit te verduurzamen. Maak afspraken met werkgevers over vervoerskeuzes (OV-gebruik, fietsstimulering en thuiswerken) en met onderwijsinstellingen over lestijden (beperken drukte in hyperspits). Stimuleer ook uitwisseling van best-practices en prikkel bedrijven middels een competitie om het aandeel duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit) in de totale mobiliteitsmix te vergroten. Kijk daarnaast of het bedrijfsleven kan bijdragen aan de ontwikkeling van nieuwe OV-verbindingen naar bedrijventerreinen bijvoorbeeld via eenmalige investeringen, bijdragen aan de exploitatie en gegarandeerde vervoersafname.

**5. Inclusieve mobiliteit**

Iedereen moet zoveel mogelijk zelfstandig kunnen reizen en ook zonder auto overal kunnen komen ook in de rustige uren. Maak het OV eenvoudig voor iedereen. Verplicht de vervoerders in samenwerking met ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties te werken aan eenvoudige informatie voor analfabeten, digibeten en reizigers met een mentale beperking. Investeer in OV-coaches die mensen die dat nodig hebben wegwijs maken in het OV. Blijf werken aan toegankelijkheid voor reizigers met een fysieke of zintuigelijke beperking. Zorg tenslotte ook voor een goed aanbod voor mensen die werken in nacht- of avonddiensten en voor uitgaanspubliek door latere verbindingen, met name in het weekend. Ook buiten de grote steden moet je na 1:00 uur nog naar huis kunnen gaan.

**Wij zijn graag uw gesprekspartner**

Heeft u vragen over het openbaar vervoer? Zoekt u deskundigen die mee kunnen denken bij de verdere invulling van het mobiliteitsbeleid of een bijdrage kunnen leveren aan een debatavond? Neem dan gerust contact met ons op! U kunt hiervoor bellen of mailen met de regio-coördinator van Rover voor de provincie Noord-Holland. De contactgegevens vindt u in de begeleidende e-mail. Wij zien uit naar een mooi coalitieakkoord met hoge ambities voor het OV!

Met vriendelijke groet,

Freek Bos, directeur

**Bijlage**

# Duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen

**Agenda Openbaar Vervoer Noord-Holland 2023-2027**

In deze bijlage staan voorstellen om het OV te verbeteren in de hele provincie. Reizigers reizen over de grenzen tussen de concessies van de provincie en van de Vervoerregio Amsterdam heen. Tegelijk is de provincie wegbeheerder van veel wegen in het gebied van de Vervoerregio. Wij vragen u samen met de Vervoerregio, gemeenten en de omliggende provincies deze verbeteringen te realiseren voor de reiziger.

**'t Gooi**

1. **HOV A27: Zeewolde/Almere – Huizen – Utrecht Science Park**
   In de spits brengt de nieuwe buslijn 200 je in 40 minuten vanuit Huizen via de A27 op Utrecht Sciencepark. Maar voor reizigers vanuit Zeewolde ontbreekt een snelle verbinding met Huizen en Hilversum. De reistijd Zeewolde – Science Park met het OV is hierdoor nu 1,5 uur. Door lijn 200 te laten rijden vanaf Zeewolde (ook buiten de spits) kan dat teruggebracht worden tot iets meer dan een uur. Ook de reistijd Zeewolde – Hilversum wordt zo een half uur korter. Reizigers tussen Utrecht Science Park en Almere kunnen ook gebruik maken van deze lijn met een overstap in Blaricum op lijn 326. In ieder geval in de spits is echter een rechtstreekse lijn vanuit Almere naar Sciencepark en vanuit Zeewolde naar Hilversum nodig. Een kwartierdienst in alle richtingen is zeker haalbaar.
   In avonduren en in het weekend rijdt op dit moment lijn 159 niet tussen Almere Centrum, Zeewolde en Harderwijk, rijdt lijn 160 tussen Almere Centrum en Zeewolde slechts 1x per twee uur en rijdt lijn 326 niet tussen Almere Centrum en Huizen. Hierdoor zijn Zeewolde en Almere Hout vanuit 't Gooi, Almere Centrum en Amsterdam vrijwel onbereikbaar. Dit is een zeer onwenselijke situatie. Door de door ons voorgestelde lijn 200 ook 's avonds en in het weekend te rijden van Zeewolde naar Hilversum en op deze momenten ook lijn 326 van Almere naar Huizen te rijden wordt de bereikbaarheid van Zeewolde en Almere Hout vanuit Noord-Holland sterk verbeterd.

2. **HOV A1: Amersfoort Vathorst / Bunschoten – Mediapark / Sciencepark**
   De reistijd met het OV van Amersfoort Vathorst of Bunschoten-Spakenburg naar Hilversum Mediapark of Utrecht Science Park is 50 tot 80 minuten en verloopt altijd via Amersfoort Centraal. De auto doet het in een half uur. Ontwikkel naar het succesvolle voorbeeld van Groningen en Haarlem een hoogwaardig netwerk van snelle bussen over de A1 die rechtstreeks naar Mediapark en Sciencepark rijden en altijd over de vluchtstrook de file kunnen passeren.

3. **Los spoorknelpunten in 't Gooi definitief op**
   De Intercity Amersfoort Centraal-Amsterdam Centraal dreigt rond 2029 te verdwijnen. Alle Intercity's gaan dan naar Schiphol Airport. Reizigers naar Amsterdam Centraal en verder zijn dan veel langer onderweg. Het is juist wenselijk de frequentie van de Intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal en van de Sprinter Almere Centrum – Hilversum – Utrecht Centraal te verhogen naar een kwartierdienst. Ook moet er een einde komen aan de lange wachttijden van Sprinters op Weesp. Lobby daarom samen met de provincies Utrecht en Flevoland voor investeringen in de spoorcapaciteit in 't Gooi en aan de oostkant van Amsterdam. Concreet: een ongelijkvloerse kruising bij station Hilversum, inhaalsporen bij Hilversum Mediapark en Bussum Zuid en spoorverdubbeling tussen Amsterdam Centraal en Weesp en tussen Duivendrecht en Weesp. Ondertunnel verder het spoor tussen Naarden-Bussum en Bussum Zuid zodat treinen en auto/fiets/voetganger elkaar niet meer in de weg zitten.

4. **R-net halte Muiderberg en upgrade P&R Muiden**
   De R-net bussen vanuit Flevoland (lijn 322, 327 en 330) passeren Muiderberg zonder te stoppen. Maak bij de carpoolplaats een halte direct aan de Parallelweg zodat in ieder geval lijn 322 hier kan stoppen en Muiderberg een snelle verbinding krijgt met zowel Almere als Amsterdam Amstel. Verbeter ook P&R Muiden door betere beschutting tegen de wind, betere reisinformatie, meer fietsenstallingen en uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen.

5. **Bloemendalerpolder ontsluiten**
   De Bloemendalerpolder heeft nog geen OV. Station Weesp is voor de meeste woningen binnen 2 kilometer maar dat is voor mensen die slecht ter been zijn te ver. Laat daarom lijn 110 vanaf station Weesp doorrijden naar P&R Muiden via de Bloemendalerpolder en Weesp West. Zo ontstaat een ringlijn voor deze nieuwe woonwijk. Laat deze bus vanaf P&R Muiden verder doorrijden naar IJburg.

6. **Sneller door Huizen door voorrang voor bus op Crailoseweg**
   R-net 320 van Hilversum via Huizen naar Amsterdam Amstel staat nu circa 8 minuten stil op busstation Huizen om vertragingen te kunnen opvangen. Reizigers die verder moeten reizen dan dit busstation zijn hierdoor onnodig lang onderweg. Zorg voor betere doorstroming van de bussen bij kruispunten in Huizen. Realiseer bijvoorbeeld een busstrook op de Crailoseweg bij de kruispunten met de Nieuwe Busummerweg en de Naarderstraat en maak op deze weg enkele linksafbewegingen onmogelijk. Hier loopt lijn 320 namelijk vaak vast in het verkeer. Dan kan de lange stop bij het busstation een korte stop worden. Geef het busstation ook een opknapbeurt en breidt de fietsenstalling uit.

7. **Blaricum Bijvanck OV teruggeven**
   Lijn 100 Bussum-Huizen rijdt alleen in de spits in de spitsrichting door naar Blaricum en Hilversum. Hierdoor heeft Blaricum Bijvanck buiten de spits geen OV. Trek daarom lijn 100 in daluren vier haltes door naar Blaricum Carpoolplaats.

8. **Dagkaart voor hele regio**
   De Familie Dagkaart Noord-Holland (15 euro) is wel geldig in Gooi- en Vechtstreek maar niet in de bussen van de concessie Utrecht. Werk als overheden samen en komt met één aantrekkelijke dagkaart voor de hele regio. Zorg ook dat ritkaarten geldig blijven bij een overstap naar een bus van een andere concessie.

**Kop van Noord-Holland**

1. **Maak vraagafhankelijk openbaar vervoer rustige uren laagdrempelig**
   In steeds meer dorpen is in avonduren en het weekend geen reguliere buslijn meer beschikbaar maar wordt flexibel vervoer aangeboden onder de naam Overal Flex. Dit systeem heeft positieve kanten voor de reiziger (meer reismogelijkheden, vervoer op maat), maar kent ook een drempel door het verplichte reserveren. Reizigers zijn hierdoor afgehaakt. Elders in het land is vraagafhankelijk vervoer succesvol doordat bij vertrek vanaf het knooppunt na aankomst van een trein niet hoeft te worden gereserveerd. Er is hier immers altijd wel een reiziger. Soms was dit zo'n succes dat zelfs de reguliere bus weer terugkeerde. Wij vragen u dit systeem te introduceren voor de Schermer (vanaf Alkmaar) en omgeving Midwoud (vanaf Hoorn). Ook vragen wij u Overal Flex ook op zondag aan te bieden in Hoorn zodat de dorpen tussen Hoorn en Medemblik ook op die dag weer bereikbaar zijn. Schrap vanaf nu geen enkele buslijn meer en beperk nergens meer de bedieningstijden voordat een beproefd vraagafhankelijk alternatief beschikbaar is voor de momenten dat er geen bus is.

2. **Alle dorpen weer bereikbaar: aanvullend vervoer voor iedereen**
   In gebieden waar geen bus rijdt en Overal Flex niet beschikbaar is rijdt Overal Taxi. Dat is geen serieus alternatief voor reizigers. Het tarief is 90% van het straattaxi tarief. Dat is meer dan 2 euro per kilometer. Daarom hebben een aantal gemeenten en particulieren zelf initiatief genomen. In de hele Noordkop van Alkmaar tot Den Oever is bijvoorbeeld een belbus actief die rijdt voor 33 cent per kilometer. Een mooi initiatief! Alleen: deze is louter toegankelijk voor leden en die moeten inwoner zijn van de gemeente Hollands Kroon. Ben je bezoeker van de regio dan heb je pech. Voor hen wordt het gat dat de provincie heeft laten vallen niet gevuld. Bovendien is dit aanbod niet terug te vinden in reisplanners. Dit moet anders. Pak als provincie weer de regie en zorg samen met gemeenten en particuliere initiatiefnemers dat in alle gebieden waar regulier OV niet mogelijk is iedereen gebruik kan maken van laagdrempelig aanvullend vervoer. Het tarief mag hoger zijn dan het reguliere OV-tarief, er wordt immers maatwerk geleverd, maar het moet wel betaalbaar blijven.

3. **Ontsluit nieuwbouw St. Pancras**
   Buslijn 169/269 (Alkmaar-Oudkarspel) rijdt via de N245 langs de nieuwbouwwijk Vroonermeer. Deze wijk ligt op grote afstand van bushaltes. Voeg 2 of 3 haltes toe aan deze route zodat de inwoners een snelle verbinding met station Alkmaar krijgen. Ook voor inwoners van Huiswaard en Daalmeer is dit een welkome extra verbinding.

4. **Bushaltes langs de A7 en N99**
   De buslijnen van Hoorn naar Wieringerwerf/Den Oever (lijn 134/135) en Medemblik (lijn 139/239) passeren nu Wognum, Benningbroek en Agriport A7 zonder te stoppen. Bij Abbekerk verliezen ze veel tijd omdat ze de A7 moeten verlaten om bij het busstation te komen. Maak haltes op een verbrede vluchtstrook van de A7 op deze vier locaties. De bussen zijn dan net zo snel of zelfs sneller op hun bestemming en worden tegelijkertijd door de extra stops een optie voor veel meer reizigers. Geef lijn 135 ook haltes langs de N99 bij Westerland Amstelmeer en Van Ewijcksluis zodat de recreatiebedrijven in dit gebied bereikbaar worden met het OV. Verplaats de halte Hippolytushoef richting de fietstunnel zodat loopafstanden korter worden.

5. **Noord-Hollandse abonnementen ook op Afsluitdijk**
   Over de Afsluitdijk rijdt nu 1x per uur Q-liner 350 van Arriva. De zoneabonnementen in Noord-Holland van Connexxion zijn echter niet geldig in deze bus, maar wel bij alle andere vervoerders in Noord-Holland. Reizigers die in bijvoorbeeld Den Oever overstappen van lijn 350 op een bus van Connexxion zijn hierdoor duur uit. Q-liner 350 wordt veel aantrekkelijker voor reizigers als de provincies qua abonnementen beter samenwerken. Dan kan hopelijk ook de frequentie van deze verbinding worden verhoogd van 1 naar 2x per uur.

6. **Verdubbel enkelsporige trajecten**
   Verdubbeling van het traject Hoorn Kersenboogerd-Enkhuizen maakt deze verbinding betrouwbaarder en zorgt dat er geen lange wachttijden en lange overstaptijden meer nodig zijn zoals momenteel in Hoorn. De perrons van stations Hoogkarspel en Bovenkarspel-Grootebroek kunnen dan gelijk worden verbreed zodat ook mensen in een rolstoel vanaf deze stations de trein kunnen nemen. Ook de spoorlijnen Hoorn-Heerhugowaard en Schagen-Den Helder krijgen bij voorkeur in de toekomst dubbelspoor zodat de dienstregeling betrouwbaarder wordt.

7. **Aantrekkelijke stations**
   Zorg bij de herontwikkeling van het stationsgebied Heerhugowaard dat voldoende ruimte blijft voor het halteren van bussen en dat deze bussen vlot door kunnen rijden. Neem maatregelen om de sociale veiligheid in Heerhugowaard en Uitgeest in de avonduren te verbeteren. Zet samen met NS stappen om de vernieuwing van het stationsgebied Alkmaar, waaronder een nieuw busstation aan de noordzijde, snel te realiseren. Voeg de bewaakte en onbewaakte stalling op dit station zo snel mogelijk samen en maak stallen de eerste 24 uur gratis zoals op veel andere stations al een succes is. Ga actief handhaven op weesfietsen en verkeerd geparkeerde fietsen.

8. **Enkhuizen-Lelystad**
   Er ontbreekt een OV-verbinding tussen Lelystad en Enkhuizen via de Houtribdijk. Alleen in de ochtendspits rijdt er één keer een bus van Enkhuizen naar Lelystad. In de middagspits rijdt deze bus weer terug naar Enkhuizen (lijn 650). Omreizen via Amsterdam maakt de reis ruim een uur langer dan een rit met de auto. In het verleden toen er nog een bus reed via de Houtribdijk werd deze weinig gebruikt. Toen was er echter nog geen Hanzelijn. Door een bus in Lelystad aan te laten sluiten op treinen van/naar Zwolle en in Enkhuizen op de treinen van/naar Hoorn kan de drukte van Amsterdam vermeden worden en heeft de reiziger een snellere route tussen deze gebieden. Daarnaast kan deze buslijn Batavia Stad aandoen waardoor ook bezoekers uit de kop van Noord-Holland voor het OV kunnen kiezen.

**Zaanstreek en Waterland**

1. **Broek in Waterland: garandeer OV doorstroming**
   Bij eventuele ondertunneling van de N247 in Broek in Waterland moet goede OV-bereikbaarheid voorop staan. Het OV moet altijd kunnen doorstromen en voorrang hebben op het autoverkeer. Een tunnel zorgt dat auto's sneller kunnen doorrijden terwijl bussen die bovengronds halteren worden afgeremd door een lagere maximum snelheid en kruispunten of rotondes. Kies daarom voor een bovengrondse oplossing of voor een tunnel met een vrije busbaan inclusief een halte in de tunnel in het hart van het dorp.

2. **Zaandam Kogerveld keerlus**
   Bij station Zaandam Kogerveld wordt een nieuwe woonwijk gebouwd in het gebied Oostzijderveld. Trek Rnet 395 Amsterdam Sloterdijk – Zaans Medisch Centrum één halte door naar dit station. Zo wordt niet alleen deze woonwijk beter ontsloten, maar krijgen ook inwoners van de wijken Poelenburg en Peldersveld een verbinding met dit station. Hiervoor is een keerlus nodig voor deze bussen.

3. **HOV Amsterdam Noord – Zaanstad**
   Verbeter de R-net verbindingen tussen Amsterdam Noord en Zaanstad (lijn 391/394) door stapsgewijs op de hele route een vrije busbaan te maken. Zo ontbreekt nog een vrije baan op de Johan van Hasseltweg richting Zaanstad en op de Cornelis Douwesweg.

**Haarlem en IJmond**

1. **HOV A9: Bus Rapid Transit netwerk snel realiseren inclusief vrije busbaan**
   Er zijn vergevorderde plannen voor het uitbreiden van het succesvolle R-net busnetwerk over de A9 tussen Haarlem en Amsterdam. Wij juichen de plannen voor een nieuw OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid, hogere frequenties en nieuwe rechtstreekse verbindingen toe. Wij zien kansen voor nieuwe rechtstreekse verbindingen vanuit onder andere Velserbroek, Zandvoort en Heemstede aan de ene kant van de corridor en vanuit Amsterdam West aan de andere kant van de corridor. Ook binnen Haarlem zijn meer routes mogelijk zodat meer inwoners dicht bij hun woning hoogwaardig OV hebben. Wij denken dan aan de Spaarndamseweg/Vondelweg en de Westelijke Randweg in Haarlem Noord en de Lange Herenvest in Haarlem Oost.

   Gezien de geplande hoge frequenties op het kerntraject langs de A9 (50 tot 60x per uur per richting) en de kans op files is een vrije busbaan langs de Schipholweg in Haarlem en de A9 noodzakelijk. Stel hiervoor op korte termijn budget beschikbaar zodat de busbaan direct beschikbaar is als over een paar jaar het OV-knooppunt wordt geopend. Bereid deze busbaan ook voor op toekomstige vertramming. Realiseer tenslotte bij de nieuwe OV-knoop Lijnden in het midden van het BRT-netwerk een P&R locatie.

   Laat de uitbreiding van de HOV-bussen langs de A9 niet ten koste gaan van het overige openbaar vervoer in de regio.

2. **IJmond aansluiten op HOV A9: zowel via Rottepolderplein als Haarlem NS**
   Reizigers uit de IJmond kunnen ook profiteren van het nieuwe Bus Rapid Transit netwerk. Zorg voor een directe verbinding over de A9 via het Rottepolderplein naar Lijnden en Schiphol Noord zowel vanuit IJmuiden en Velsen Zuid als vanuit Heemskerk en Beverwijk. Biedt deze busverbindingen ten minste 4x per uur aan. Neem in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam alle busdiensten over de A9 op in één gezamenlijke concessie en zorg dat ze op station Haarlem worden gekoppeld aan de busdiensten richting Velserbroek en IJmuiden. Maak op deze manier een einde aan de verplichte overstap voor veel reizigers.

3. **Rechtstreeks naar centrum van Amsterdam vanuit IJmuiden**
   Buslijn 382 is ingekort tot Amsterdam Sloterdijk. Rijdt deze bus weer door naar Amsterdam Elandsgracht zodat het centrum van Amsterdam zonder overstappen kan worden bereikt.

4. **Bus en fietsonderdoorgang OV-knoop Haarlem Spaarnwoude**
Rond station Haarlem Spaarnwoude wordt gebouwd aan de nieuwe woonwijk Oostpoort met circa 1100 woningen. Nieuwe buslijnen naar dit gebied dreigen 1,5 tot zelfs 2,5 kilometer te moeten omrijden op een filegevoelig traject (Oudeweg). Fietsers moeten bovendien mogelijk met een nieuwe 8 meter hoge brug het spoor kruisen. Een nieuwe onderdoorgang voor fietsers en bussen bij het station in het verlengde van de Waarderweg zorgt voor veel sneller en efficiënter openbaar vervoer en voor een aantrekkelijke regionale doorfietsroute van Velserbroek en Haarlem Noord richting Hoofddorp. Door deze onderdoorgang worden rechtstreekse frequente busdiensten mogelijk vanaf Oostpoort richting Velserbroek, Schalkwijk én Lijnden/Schiphol Noord naast de al bestaande verbinding met Zandvoort en Amsterdam (lijn 80).

5. **Fietsenstallingen en deelfietsen**
Breidt de fietsenstallingen uit bij de stations Haarlem en Heemstede-Aerdenhout. In Haarlem is aan de noordzijde van het station een nieuwe fietsenkelder nodig in aanvulling op de reeds geplande uitbreiding aan de zuidzijde van het station. Zorg ook dat de OV-fiets of een ander deelfietssysteem beschikbaar komt op de hubs Haarlem Nieuw Zuid en Haarlem Houtplein.

6. **Dagkaart voor hele regio voor recreanten en toeristen**
De Familie Dagkaart Noord-Holland (15 euro) is wel geldig in Haarlem/IJmond maar niet in Amstelland en daardoor ongeldig in meer dan de helft van de bussen in Haarlem. De Dagkaart Amstelland (11,50 euro) geldt wel in deze bussen, maar is weer niet geldig in de bussen van de concessie Haarlem-IJmond. Met het Amsterdam Regio Travel ticket kan je wel in de hele regio Haarlem reizen, maar weer niet ten noorden van station Beverwijk. Bovendien is dit ticket en stuk duurder (21 euro). Werk als overheden samen en komt met één aantrekkelijke dagkaart voor de hele regio. Zorg ook dat ritkaarten geldig blijven bij een overstap naar een bus van een andere concessie. En ontwikkel samen met de Vervoerregio een aantrekkelijk aanbod voor reizigers die met cruiseschepen aanmeren in IJmuiden en Amsterdam.

7. **Bouwen rond stations**
Rond de stations Beverwijk en Heemskerk zijn veel mogelijkheden voor binnenstedelijke verdichting. Hierdoor krijgt de stationsomgeving een impuls en hebben de nieuwe bewoners gelijk goed openbaar vervoer.

**Amstelland en Meerlanden**

1. **HOV A2/A9: Hoogfrequent Bus Rapid Transit tussen Utrecht en Amsterdam**
Bij de ontwikkeling van het Bus Rapid Transit netwerk rond de A9 tussen Haarlem, Schiphol, Amsterdam en Amstelveen (zie: Haarlem en IJmond) is nog geen link met Utrecht voorzien. Reizigers kunnen vanaf Amstelveen nu niet snel met een bus over de A2 richting Abcoude en Breukelen maar moeten omreizen via Amsterdam Bijlmer ArenA en daar de trein pakken. Reizigers uit Uithoorn kunnen nu alleen twee keer per uur met de bus naar Breukelen (lijn 130). Ook zij moeten vervolgens overstappen op de trein. De frequentie is te laag en het overstappen kost tijd en geld. Reizigers betalen door de overstap namelijk twee keer het opstaptarief. Er liggen grote kansen voor het ontwikkelen van een netwerk met nieuwe hoogfrequente verbindingen tussen Utrecht en Amsterdam over de A2 en A9. Hierdoor ontstaat voor veel reizigers die nu nog afhankelijk zijn van de auto een aantrekkelijk alternatief. Dit betekent op de A2 of daarlangs een eigen baan voor het OV waar hoogfrequent een bus rijdt met haltes direct langs de snelweg bij Breukelen, Maarssenbroek, Loenersloot en Abcoude. Deze bussen waaieren aan de noordkant uit naar Uithoorn, Amsterdam Zuidoost en Amstelveen en aan de zuidkant naar Utrecht Science Park, Papendorp/Nieuwegein en Leidsche Rijn/De Meern. De reistijden worden 20 tot 30 minuten korter.

2. **Extra halte Uithoornlijn**
Naar verwachting gaat de nieuwe tramlijn naar Uithoorn (lijn 25) van start in het najaar van 2024. Wij zien graag een extra halte bij de kruising van de tramlijn en de N201. Op deze locatie kan ook een P&R worden gerealiseerd. Hiervoor is al ruimte gereserveerd.

3. **Herprofileren kruispunt Legmeerdijk/N196**
Bij de realisatie van de busbaan Aalsmeer-Uithoorn langs de N196 is een ontwerpfout gemaakt op het kruispunt met de Legmeerdijk. De bocht linksaf voor buslijn 357 vanuit Aalsmeer richting Amstelveen is te krap. Hierdoor moet de bus vanaf het busstation Aalsmeer eerst de drukke provinciale weg oversteken en invoegen tussen het autoverkeer. Verplaats de verkeerslichtinstallatie op de Legmeerdijk zodat de bocht wel mogelijk wordt. Trek lijn 357 ook door naar Hoofddorp zodat reizigers uit Amstelveen een rechtstreekse verbinding krijgen met Schiphol Rijk en station Hoofddorp en realiseer op korte termijn de halte bij bedrijventerrein de Loeten in Aalsmeer.

4. **Zwanenburg 2x per uur ook in het weekend en 's avonds**
Zwanenburg is 's avonds en in het weekend onbereikbaar omdat lijn 161 dan niet rijdt. Bovendien rijdt deze bus slechts 1x per uur. Lijn 192 Schiphol Noord-Lijnden-Hoofddorp rijdt ook slechts 1x per uur, niet 's avonds en niet op zondag. Voeg deze lijnen samen tot één buslijn die elke dag tenminste 2x per uur rijdt tussen Hoofddorp en Zwanenburg en in Lijnden aansluiting biedt op R-net.

5. **Voldoende fietsenstallingen**
Op veel OV-knooppunten in Amstelland en Meerlanden zijn te weinig fietsenstallingen. Breidt het aantal plekken uit bij de haltes Uithoorn Willem Klooslaan, Uithoorn Noorddammerweg, Amstelveen Poortwachter, Amstelveen Sportlaan, Amstelveen Hueseplein, Amstelveen busstation, Amstelveen Kruiskerk en Amstelveen Graaf Florislaan.

6. **Bereikbaarheid Uithoorn en Aalsmeer**
Uithoorn Meerwijk en Legmeer zijn 's avonds na 20.30 uur niet bereikbaar met lijn 174. In het weekend rijdt deze buslijn slechts 1x per uur. Hetzelfde geldt voor buslijn 171 tussen Amstelveen en Aalsmeer via Oranjewijk. In een dichtbevolkt gebied midden in de Randstad is dit een te lage frequentie. Beide bussen zouden 7 dagen per week tenminste 2x per uur moeten rijden t/m 23 uur. Ook zou buslijn 171 moeten doorrijden naar Aalsmeer Hornmeer. De meeste bewoners van deze wijk wonen nu te ver van de dichtstbijzijnde bushalte.

**Amsterdam**

1. **Doorstroomstation Amsterdam Centraal**
In de plannen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer keren nog steeds bijna alle treinen op Amsterdam Centraal en verdwijnen op sommige corridors zelfs alle Intercity's (o.a. Amsterdam Centraal – Almere Centrum, Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal en mogelijk ook Amsterdam Centraal – Haarlem). Door enkele infrastructurele ingrepen kunnen Intercity's behouden worden en kunnen alle treinen op Amsterdam Centraal doorgaande treinen worden. Zo kunnen er rechtstreekse verbindingen komen van bijvoorbeeld Almere naar Haarlem en van Hilversum naar Zaandam. Er hoeven dan minder reizigers over te stappen en omdat het tijdrovende keren van treinen niet meer nodig is ontstaat er ruimte voor hogere frequenties.

   Om dit mogelijk te maken moeten treinen elkaar niet meer kruisen. Daarom is de bouw van een extra perron nodig op Amsterdam Sloterdijk en bij Amsterdam Muiderpoort en van een fly-over aan de westzijde van Amsterdam Sloterdijk. Daarnaast moet met spoed extra worden geïnvesteerd in station Amsterdam Centraal (verbreding huidig perron 15) zodat na de verbouwing 10 in plaats van 9 doorgaande sporen beschikbaar blijven. Door dit nu te beslissen kan dit meegenomen worden tijdens de verbouwing die de komende 10 jaar plaatsvindt en wordt de bouwoverlast voor reizigers beperkt. Bovendien hoeven frequentieverhogingen richting bijvoorbeeld Haarlem en Alkmaar dan niet te wachten op de afronding van de uitbreiding van station Amsterdam Zuid rond 2036.

2. **Tram: niet trager en minder, maar sneller en vaker**
Er dreigt een forse bezuiniging op het tramnetwerk eind dit jaar waarbij meerdere tramlijnen verdwijnen. In een autoluwe binnenstad is goed OV juist essentieel. Maak het tramnetwerk efficiënter door doorstromingsmaatregelen bij kruispunten en behoud en uitbreiding van vrije trambanen zodat trams niet worden gehinderd door auto's en sneller en vaker kunnen rijden.

3. **Bussen op de A10**
   Op verschillende delen van de A10 rijden bussen, maar er zijn geen haltes. In Amsterdam Noord zijn kansen voor een nieuw BRT-netwerk met haltes direct langs de snelweg. Dit kan door de buitenste rijbaan of de vluchtstrook te reserveren voor de bus en daarlangs haltes in te richten. Zo kan en snelle verbinding ontstaan tussen Amsterdam Sloterdijk, Kadoelen, Buiksloot, Nieuwendam met aansluitingen op de bussen naar Zaanstad, Landsmeer en Purmerend. Sowieso zou bij files de buitenste rijbaan op de hele A10 gereserveerd moeten worden voor bussen.

4. **Nachttrein**
   Introduceer in het weekend een nachttrein van Amsterdam naar alle stations in de provincie. Lobby bij het Rijk voor opname in vervoerconcessie hoofdrailnet die dit najaar wordt vastgesteld.

5. **Noordzuidlijn doortrekken en sluiten metroring**
   Wij zijn blij met de verlenging van de Noordzuidlijn naar Schiphol Airport en Hoofddorp. Maak hier vaart mee zodat op het spoor meer ruimte komt voor intercity's en internationale treinen. Onderzoek ook het verder doortrekken van de metro naar Nieuw-Vennep en Zaandam. Sluit ook de metroring om Havenstad snel te verbinden met Amsterdam Centraal. Voor dit nieuwe stadsdeel zijn ook snelle bus- en tramverbindingen met andere delen van de stad essentieel.

6. **Busbaan Westtangent**
   Geeft R-netlijn 369 Schiphol – Amsterdam Sloterdijk (westtangent) vanaf het viaduct Amsterdam-Sloten van de A4 een vrije busbaan richting het winkelcentrum zodat de bus niet gehinderd kan worden door het autoverkeer.

7. **Internationale terminal op zowel Zuid als Centraal**
   Zorg voor een ruime terminal voor internationale treinen op station Amsterdam Zuid maar zorg dat er ook ruimte blijft voor internationale treinen op station Amsterdam Centraal. Gezien de verwachte groei is de geplande capaciteit voor internationale treinen op Amsterdam Zuid namelijk te beperkt. Daarnaast is het wenselijk dat de toeristische reiziger Amsterdam Centraal rechtstreeks kan blijven bereiken. Verbreed daarom het perron langs het huidige spoor 15 zodat hier internationale treinen kunnen blijven stoppen.

8. **Ontvlecht Sprinters en Intercity's ten westen en noorden van Amsterdam**
   Verdubbel sporen tussen Haarlem en Amsterdam en tussen Uitgeest en Amsterdam en investeer in extra opstelcapaciteit voor treinen. Zo kunnen op deze drukke NS-trajecten de Sprinters hoogfrequent gaan rijden onafhankelijk van het Intercity-net en kunnen de Intercity's in heel Noord-Holland ook vaker gaan rijden.

9. **IJmeermetro**
   Voor een goede ontsluiting van IJburg en de nieuwe wijken in Almere is de IJmeermetro noodzakelijk. Realiseer zo snel mogelijk de eerste stap het verlengen van de metro van Diemen Zuid naar IJburg.

10. **Spoorverdubbeling westtak Amsterdam en realisatie Schinkelboog**
    Zo kunnen treinen vanuit Zaandam niet alleen rechtstreeks naar Schiphol Airport maar ook naar Amsterdam Zuid rijden terwijl er tegelijkertijd ruimte blijft voor HSL treinen naar Amsterdam Centraal. Bijkomend voordeel is dat een omleidingsroute ontstaat voor Intercity's tussen Alkmaar en Utrecht indien er verstoringen zijn rond Amsterdam Centraal.

11. **Ruimtelijke reservering spoorlijn Haarlem – Amsterdam Zuid langs A9**
    Biedt mogelijkheid voor nieuwe rechtstreekse treinverbindingen en is in de toekomst mogelijk nodig om de Schiphol spoortunnel te ontlasten zodat er daar meer ruimte komt voor internationale treinen.

**BAC Mobiliteit**

**Op 22 juni 2023**

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

# Conceptagenda

| | |
|---|---|
| Betreft | Bestuurlijke Adviescommissie Mobiliteit |
| Vergaderdatum en -tijd | Donderdag 22 juni 2023, 12:30 – 14:30 uur |
| Locatie | Digitale vergadering via Microsoft Teams |
| Genodigden | Frederik Zevenbergen (roulerend voorzitter)<br>Marcel van Bijnen (secretaris)<br>Nelleke Vedelaar (DR), Jan de Reus (FL), Avine Fokkens (FR), Helga Witjes (GD), Madeleine van Toorenburg (LB), Jeroen Olthof (NH), Stijn Smeulders (NB), Bert Boerman (OV), Arne Schaddelee (UT), Harry van der Maas (ZL), Taco Schmidt (IPO) en Florien Labree (IPO) |

## 1. Opening, mededelingen, agenda en verslag

a. (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda

b. Vaststellen verslag BAC 30 maart 2023

## 2. Strategische agenda/bespreekpunten

a. Ronde langs de portefeuilles

Betreft schriftelijke informatie over de stand van zaken ten aanzien van de tweede landelijke prognose vernieuwingsopgave infrastructuur, Urgentieconferentie OV en de klimaatvoorstellen van het kabinet.

b. Politiek bestuurlijke doorkijkagenda

Betreft de politiek bestuurlijke doorkijkagenda en de mogelijkheid om aandachtspunten te delen en bespreken.

c. Stand van zaken Betalen naar Gebruik

Betreft een bespreking over de ontwikkelingen en implementatie van Betalen naar Gebruik.

## 3. Hamerstukken

a. Landelijke Tarieven Index (LTI)

Betreft het instemmen met het voorstel hoe om te gaan met de verwachte LTI 2024.

b. Vervolg fiscale maatregelen

Betreft het instemmen met het uitvoeren van de sporen 1, 2 en 4 zoals beschreven in de oplegnotitie.

## 4. Ter kennisname

a. Goederenvervoer & Logistiek

Betreft het kennisnemen van de laatste stand van zaken ten aanzien van de ontwikkelingen binnen het beleidsveld Goederenvervoer & Logistiek.

b. Stand van zaken ambities Fiets

Betreft het kennisnemen van de laatste stand van zaken ten aanzien van de ambities fiets.

c. Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)

Betreft het kennisnemen van het voornemen van de portefeuillehouder Klimaatakkoord/ Duurzaam GWW om het convenant SEB en de samenwerkingsagenda KCI ter ondertekening aan het IPO-bestuur voor te leggen.

d. HRN-concessie

Betreft het kennisnemen van de ontwerpconcessie-overeenkomst en de conceptreactie van IPO/DOVA.

## 5. Rondvraag en sluiting

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12842 |
| **Extern Zaak ID** | 2045428 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.w |
| **Titel** | Mobiliteit: Ondertekening intentieovereenkomst N239-N240 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

Het verkeer tussen de A7 en Medemblik is de afgelopen jaren flink toegenomen. Om de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid te verbeteren wil de provincie de N239 (Dijkweg - Westerzeedijk) bij de Agriport en de N240 (Markerwaardweg) bij Medemblik op een aantal plekken aanpassen. De provincie werkt daarvoor samen met Rijkswaterstaat en de gemeenten Hollands Kroon en Medemblik.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
B.J. Derix
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144406
derixb@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
21 JUNI 2023

**Kenmerk**
2045428/2054009

**Uw kenmerk**

**Betreft: Intentieovereenkomst projecten N239, Medemblik**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het aangaan van een intentieovereenkomst met Rijkswaterstaat en de gemeenten Medemblik en Hollands Kroon over het verbeteren van drie kruispunten op de N239 (iMPI-project N239-03).

**Inleiding**
Bedrijventerrein Agriport A7 bij Middenmeer trekt veel verkeer. 80% van dat verkeer rijdt via de Dijkweg (N239) van en naar de A7. Daarnaast zorgen ruimtelijke ontwikkelingen in Hollands Kroon en Medemblik voor groei van het autoverkeer op de N239. Om dit verkeer veilig van en naar de A7 te laten rijden, moeten drie kruisingen bij Agriport aangepast worden. Het gaat om beide kruisingen met de op- en afritten van de A7 en de kruising Agriport/Coppershorn met de N239. Op die laatste kruising wordt o.a. een veiliger oversteek voor fietsers gerealiseerd.

Eind 2022 hebben de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat en de gemeenten Hollands Kroon en Medemblik de intentie uitgesproken de realisatiekosten voor de benodigde aanpassingen aan de N239 bij de A7 en Agriport samen te dragen. Deze intentie is opgenomen in een overeenkomst die uiteindelijk moet leiden tot een meer gedetailleerde samenwerkingsovereenkomst.

**Kostenverdeling**
De kosten van het project N239-03, "Verbetering ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7" zijn geraamd op € 13.000.000 (onzekerheidsmarge +/- 25%). Een derde belanghebbende heeft een lumpsum bijdrage gegeven van € 5.000.000. Rijkswaterstaat, de gemeenten Hollands Kroon en Medemblik en de provincie hebben de intentie uitgesproken het restant van € 8.000.000 als volgt te verdelen:

- Rijkswaterstaat: € 680.000
- Gemeente Hollands Kroon: € 1.450.000
- Gemeente Medemblik: € 300.000
- Provincie Noord-Holland: € 5.570.000

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Volgens de huidige planning is het project in het voorjaar 2024 voldoende uitgewerkt om een samenwerkingsovereenkomst te sluiten en het project te promoveren naar de planfase, wat zal worden meegenomen bij de actualisatie van het iMPI2024.

**Ruimtelijke procedure**
In 2018 is de bestemming van de N239 binnen Medemblik gewijzigd van "Verkeer" naar "Water-Waterstaat". Vermoedelijk heeft een zienswijze van het waterschap om de bestemming "Water-Waterstaat" toe te voegen per ongeluk geleid tot vervanging van de bestemming. Voor de projecten N239-03 en N240-05 (Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239) dienen ruimtelijke procedures te worden gevolgd, aangezien de reconstructies van beide projecten niet binnen de contouren van de vigerende bestemmingsplannen passen. Het voornemen is daarbij ook de juiste dubbelbestemming voor de gehele N239 door te voeren. De provincie zal de gemeente Medemblik hierbij inhoudelijk ondersteunen, de gemeente zal zelf het bijbehorende bestuurlijke proces voor haar rekening nemen. Hierover zijn afspraken tussen partijen opgenomen in de intentieovereenkomst.

**Tot slot**
Met het ondertekenen van de intentieovereenkomst zetten wij een belangrijke stap naar een veilige verkeersroute voor alle weggebruikers tussen Medemblik en de A7.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

Provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12366 |
| **Extern Zaak ID** | 1994454 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.x |
| **Titel** | Mobiliteit: Realisatieovereenkomst HOV Westtangent deelproject vervangen 'Oude Haagse brug' (C-agenda commissie Ruimte) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

De gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, Schiphol Commercial B.V. en de provincie Noord-Holland werken samen aan het vervangen van de Oude Haagse burg. De brug wordt vervangen in het kader van het project HOV Westtangent. De HOV Westtangent is een snelle busverbinding tussen Amsterdam Sloterdijk en Schiphol. Voor de realisatie van de brug gaan de partijen een overeenkomst met elkaar aan waarin afspraken over de bouw, financiële bijdragen, onderhoud en organisatie worden vastgelegd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

G.A.M. Pieters

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144635
pietersg@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

29 MAART 2023

**Kenmerk**

1994454/1994465

**Uw kenmerk**

**Betreft: realisatie overeenkomst HOV Westtangent deelproject vervangen 'Oude Haagse brug'**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de realisatieovereenkomst (ROK) voor de hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) verbinding Westtangent, deelproject vervangen 'Oude Haagse brug'. En het besluit wat wij hierover hebben genomen.

**Inleiding**

Het versterken van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stedelijke gebieden in Noord-Holland heeft onze voortdurende aandacht. De transitie naar duurzamere vormen van mobiliteit zoals openbaar vervoer is als hoofdopgave opgenomen in ons Perspectief Mobiliteit. In het Regionaal OV Toekomstbeeld is het Ambitiebeeld 2040 geschetst. Hierin hebben we aangegeven dat openbaar vervoer de voornaamste en meest logische vervoerswijze van en naar de luchthaven Schiphol is. Daarom werken wij samen met onze partners (gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en Schiphol Commercial B.V.) aan de HOV verbinding Westangent. Dit project betreft een hoogfrequente busverbinding tussen treinstation Sloterdijk en Schiphol zoveel mogelijk op eigen infrastructuur.

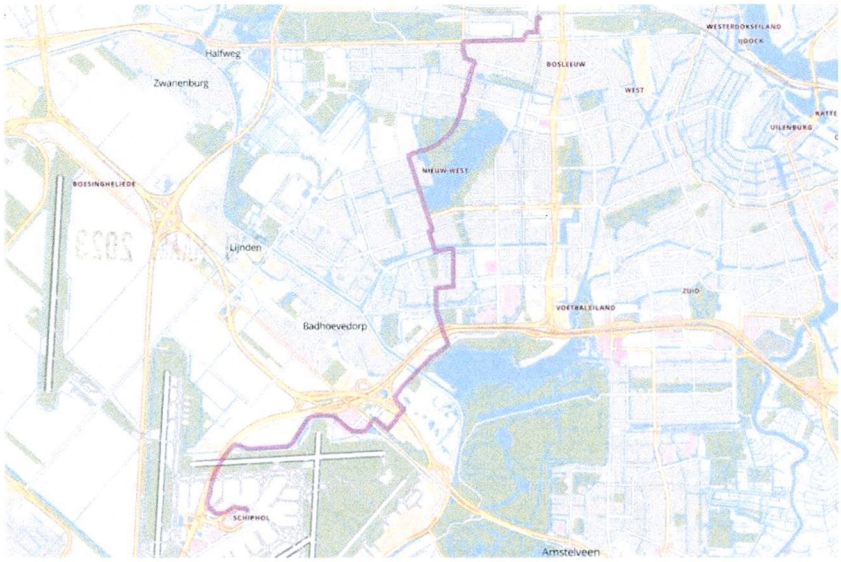
**Overeenkomst**

De partners hebben de afspraken met betrekking tot de vervanging van 'Oude Haagse brug' opgenomen in een realisatieovereenkomst (ROK). De provincie Noord-Holland draagt niet bij aan de realisatie van de nieuwe brug. Er is afgesproken dat de provincie Noord-Holland eigenaar wordt van de brug en de toeleidende busbaan in de Haarlemmermeer. Hiervoor ontvangt de provincie Noord-Holland een bedrag van €785.000,- . Dit bedrag is voldoende voor het beheer in de eerste 25 jaar.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Op 28 maart 2023 hebben wij besloten het deelproject vervangen 'Oude Haagse brug' de ROK aan te gaan. De gedeputeerde mobiliteit is gemachtigd de ROK te ondertekenen.



Route HOV Westtangent

**Geschiedenis**

Het overgrote deel van de HOV verbinding Westtangent valt binnen de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam heeft alle maatregelen uitgevoerd. Dit zijn de aanleg van busstroken, halte verbeteringen, halte verplaatsingen en aanpassingen van de infra om doorstroming te verbeteren. Bij de start van de dienstregeling 2021 is de hoogfrequente busverbinding operationeel geworden. Het laatste deel van de route richting Schiphol gaat door de gemeente Haarlemmermeer. In deze route ligt de 'Oude Haagse brug'. Deze brug ligt over de ringvaart en is aan vervanging toe. Het plan was om in het verlengde van deze brug een nieuw viaduct aan te leggen over de A9. De route zou dan recht op het busstation Schiphol-Noord aansluiten. Vanwege de hoge kosten en de beperkte reistijdwinst is in 2022 besloten dit viaduct niet aan te leggen. De bus zal na het passeren van de 'Oude Haagse brug' de oude route vervolgen.

Het huidige deelproject bestaat uit het vervangen van de 'Oude Haagse brug' en de aanleg van een stuk busbaan tot aan de ingang van de Golfclub, The International.



Locatie van het deelproject

**Eerdere besluitvorming**

In 2011 is door Gedeputeerde Staten (GS) besloten akkoord te gaan met de verdere uitwerking van de HOV Westtangent plannen door de gemeente Amsterdam. Er is kennis genomen van de toen voorliggende resultaten van de tracé studie. In 2019 is door GS besloten een reactie te sturen op de brief van de VRA waarin de principe afspraken zijn opgenomen over de rollen, verantwoordelijkheden en bijdragen van de partners aan de realisatie van dit deelproject. Schiphol is de huidige eigenaar van de brug en daarom trekker van het deelproject. De VRA is opdrachtgever van het OV in het gebied. De gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer zijn wegbeheerders. Provincie Noord-Holland is beoogd beheerder van de OV infrastructuur. Vanuit deze rollen dragen de VRA en Schiphol bij aan het vervangen van de brug. De gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer dragen bij aan de realisatie van de fietsinfrastructuur. De provincie Noord-Holland neemt de nieuwe infra inclusief de brug in eigendom en beheer.

**Tot slot**
Met de ondertekening van de ROK is de realisatie van het project weer een stap dichterbij gekomen. Ter voorbereiding van de uitvoering van het project wordt de komende maanden het ontwerp verder uitgewerkt. Het is de verwachting dat de realisatie zal starten rond het einde van dit jaar. Halverwege 2025 zal het project zijn afgerond en de nieuwe brug opgeleverd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12038 |
| **Extern Zaak ID** | 1960236 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.y |
| **Titel** | Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Westfriesland (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

Samen met de zeven Westfriese gemeenten is een Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) opgesteld, waarin wij de maatregelen hebben gebundeld die wij de komende periode gezamenlijk gaan oppakken op het gebied van mobiliteit. De regionale agenda is een belangrijke stap in het slimmer samenwerken door scherpere keuzes en prioriteitstelling. Met deze werkagenda wordt uitvoering gegeven aan het Perspectief Mobiliteit, dat op 13 september 2021 is vastgesteld in Provinciale Staten.

# Regionale Agenda Mobiliteit

# Westfriesland

## Januari 2023




Provincie Noord-Holland

WESTFRIESLAND

# Inhoud


Voorwoord 3

Verhaal van de regio Westfriesland 5
- Algemene beschrijving 5
- Regionale opgaven 5
- Positionering in de regio 8

Agenda: Vier regionale mobilteitsambities 10
- Regionale ambities 10

Ambitie 1: Een passend OV-netwerk 11
- Uitvoering 12
- Aandachtspunten regionale samenwerking 12

Ambitie 2: Complete en veilige fiets- en looproutes 13
- Aandachtspunten regionale samenwerking 14
- Uitvoering 15

Ambitie 3: Mobiliteit van de toekomst 16
- Uitvoering 17
- Aandachtspunten regionale samenwerking 17

Ambitie 4: Bereikbaar, veilig en goed onderhouden netwerk 18
- Uitvoering projecten 19
- Uitvoering studie 20
- Aandachtspunten regionale samenwerking 21

Bronnen 22

# Voorwoord

Dit is de Regionale Agenda Mobiliteit van en voor de regio Westfriesland. De bestuurlijke regio Westfriesland bestaat uit de zeven gemeenten Hoorn, Koggenland, Opmeer, Medemblik, Enkhuizen, Stede Broec en Drechterland en werken samen met maatschappelijke partners en bedrijfsleven binnen het Pact van Westfriesland 7.1. aan de opgaven en ambities van de regio. Het provinciale mobiliteitsbeleid is weergegeven in het Perspectief Mobiliteit. Elke deelregio binnen de provincie heeft andere opgaven en ook eigen beleid, ambities en wensen. Daarom zijn we in regionaal verband aan de slag om uitwerking te geven aan het verder te ontwikkelen mobiliteitsbeleid. Samen willen we de regionale samenwerking versterken en efficiënter maken door een regionale mobiliteitsagenda op te stellen. Hierin agenderen we waar we mee aan de slag willen en maken afspraken over hoe we dat kunnen organiseren. Dit is de regionale agenda voor de regio Westfriesland. Waar van toepassing zijn andere bestaande regionale visies en afspraken meegenomen, zoals de provinciale "Visie recreatie en Toerisme Noord-Holland" of het eerder genoemde Woonakkoord Westfriesland.

Het doel van de Regionale Agenda Mobiliteit is om inzicht en overzicht te creëren voor bestuurders en ambtenaren in alle thema's en projecten waar we op samenwerken binnen mobiliteit. De agenda biedt bovendien overzicht van nu al lopende projecten in uitvoering. Vandaar dat wij gezamenlijk dit stuk opstelden om tot deze dynamische agenda te komen. Als u ideeën of suggesties heeft voor deze agenda dan horen we dat graag. Dynamisch wil namelijk zeggen dat we de agenda periodiek zullen herijken en waar nodig aanpassen om goed aan te blijven sluiten op dat wat nodig is. De Regionale Agenda Mobiliteit staat daartoe tweemaal per jaar op de agenda van het Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad (PVVB). Indien er financiële vervolgafspraken nodig zijn, wordt de besluitvorming aan colleges en zo nodig raden en staten voorgelegd.



Wethouder
**René Assendelft**
Gemeente Hoorn



Wethouder
**Vincent Buis**
Gemeente Opmeer



Wethouder
**Thijs Visser**
Gemeente Stede Broec



Wethouder
**Bart Krijnen**
Gemeente Koggenland



Wethouder
**Win Bijman**
Gemeente Enkhuizen



Wethouder
**Harry Nederpelt**
Gemeente Medemblik



Wethouder
**Marcel Ten Have**
Gemeente Drechterland



Gedeputeerde
**Jeroen Olthof**
Provincie Noord-Holland

## Leeswijzer

De agenda schetst allereerst in hoofdstuk 1 het verhaal van de bestuurlijke regio Westfriesland. Met de uitdagingen en opgaven waar gemeenten en provincies voor aan de lat staan en de ruimtelijke ontwikkelingen welke van invloed zijn op de bereikbaarheid. Dan volgt een toelichting op de wijze waarop de regio Westfriesland is verweven met de ontwikkelingen in Noord-Holland Noord en als scharnier tussen Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam. In hoofdstuk 2 volgen vanuit bestaande kaders en de geschetste ontwikkelingen vier regionale ambities. De Westfriese gemeenten en provincie geven met deze agenda prioriteit aan deze ambities in hun samenwerking. Per ambities schetsen we de ontwikkelingen in de regio en wat er gezamenlijk wordt opgepakt om de ambities te realiseren. In de tabel daaronder wordt de uitvoering beschreven; de processen, projecten of activiteiten die momenteel in uitvoering zijn, dan wel opgestart worden om de ambities te bereiken. In de tabellen staat benoemd wie de trekker is en de planning van de uitvoering. Vervolgens staan onder de tabel eventuele aandachtspunten die betrekking hebben op de regionale samenwering naar de toekomst toe in uitvoering en/of ambitie.

Beeld cover:

Concrete Bouw Fotografie

# ➔ Verhaal van de regio Westfriesland

## Algemene beschrijving

Westfriesland heeft een oppervlakte van ongeveer 640 km2 en telt ongeveer 210.000 inwoners. De Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018) toont de regio Westfriesland als een schiereiland op het schiereiland dat Noord-Holland heet, omringd door het water van het IJsselmeer en Markermeer, de vroegere Zuiderzee. Met oud-Hollandse visserijsteden als Medemblik, Enkhuizen en Hoorn en een enorm palet aan monumentaal erfgoed en pittoreske straatbeelden. Het aanleggen van een nieuw stadsstrand voor de kust van Hoorn brengt de regio nieuw elan en onderstreept het beeld van het schiereiland. Rust, schone, frisse lucht en vergezichten over de polder zijn kenmerkende eigenschappen. Toerisme en watersport zijn dan ook niet weg te denken uit Westfriesland. (Kite)surfen, zeilen, fietsen en/of wandelen zijn populair.

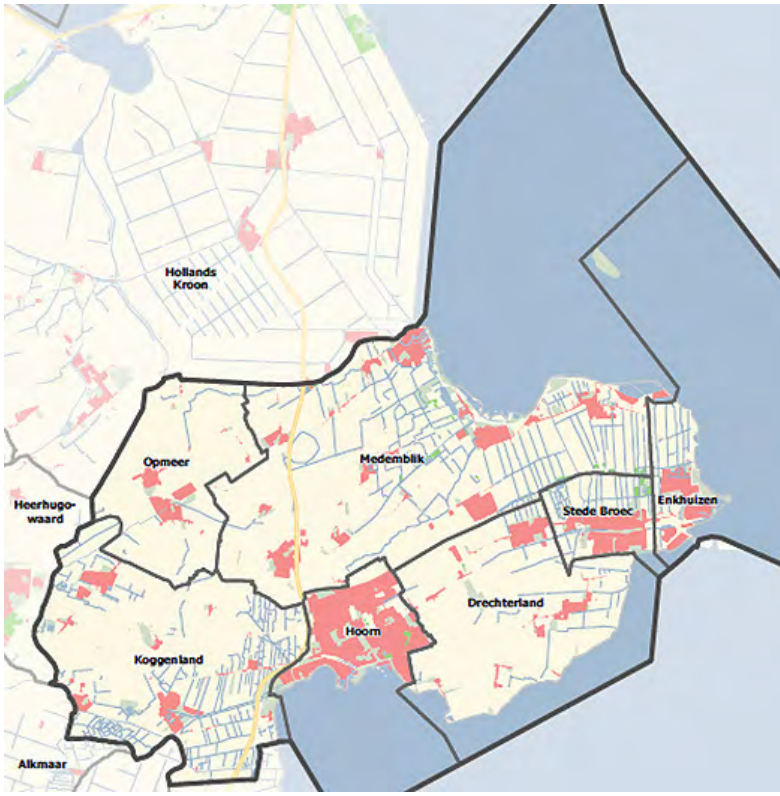
De regio kent een sterke en diverse agrarische sector met bollenteelt, glastuinbouw en verwerkingsbedrijven. Westfriesland is onderdeel van de Greenport Noord-Holland Noord (NHN) het samenwerkingsverband van ondernemers, overheid en kennisinstellingen dat staat voor versterking van de agribusiness in de regio. De internationale zaadveredeling is synoniem voor deze regio (Seed Valley) en kent zijn oorsprong in deze regio. De Westfriese Simon Groot won zelfs de Nobelprijs voor voedsel in 2019 als grondlegger van een grootschalig zaadveredelingsbedrijf in deze regio. Vanuit de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 zijn de landschappelijke en stedelijke diversiteit alsook het watersysteem de leidende kwaliteiten en uitgangspunten voor ontwikkelingen. De Westfriese Omringdijk is een imponerend niet te missen landschapselement, niet alleen voor Westfriesland maar voor grote delen van Noord-Holland Noord. De regio is via Hoorn zowel over weg als spoor goed met Amsterdam en de rest van Nederland verbonden. De diversiteit aan woonmilieus, van stedelijk tot dorps en landelijk, is enorm. Van nieuwe ruim opgezette woonwijken als Heerenweide in Opmeer, de kenmerkende stolpen in de karakteristieke dorpslinten in Twisk of Schellinkhout, tot appartementen in de Poort van Hoorn. De zeven Westfriese gemeenten werken samen in het Pact van Westfriesland 7.1. met het bedrijfsleven, maatschappelijke- en onderwijsinstellingen om die leefbare, gezonde, bereikbare en duurzame regio te zijn. Zowel voor bestaande als nieuwe inwoners. Alsook de regionale bereikbaarheid (fysiek én digitaal) te verbeteren en te zorgen voor behoud van natuur en landschap.

## Regionale opgaven

Net zoals andere delen van Nederland heeft ook deze regio te maken met trends die zowel een impact hebben op de leefbaarheid als op de bereikbaarheid in de regio. De regio Westfriesland ontwikkelt zich vanuit de diverse behoeften aan woningbouw, werklocaties, de agrarische sector en ook in recreatieve en toeristische hoek staan ontwikkelingen, vooral langs de kusten, op stapel.

Het Pact Westfriesland 7.1 van de 7 Westfriese gemeenten, bedrijven en maatschappelijke – en onderwijspartners benoemt de uitdagingen en kansen en kent een zestal thema's. In het Pact 7.1 en het onderliggende uitvoeringsprogramma is ingezet op het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van burgers en bedrijven in Westfriesland.

Met deze Regionale Agenda Mobiliteit kruisbestuiven we de ambities uit het Pact 7.1 met de provinciale taken en opgaven verwoord in het Perspectief Mobiliteit om zo tot de gezamelijke acties in deze agenda te komen.




Kaart 1: Westfriesland

**1. Wonen, Leefbaarheid & Bereikbaarheid *Ambitie Pact Westfriesland 7.1*:**
Westfriesland wil een leefbare, gezonde, bereikbare en duurzame regio zijn, zowel voor bestaande als nieuwe inwoners. Daarom willen we zo snel mogelijk huizen bouwen die betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam zijn voor iedereen. Ook verbeteren we de regionale bereikbaarheid (fysiek én digitaal) en zorgen we voor behoud van natuur en landschap.

De regio kent verschillende uitdagingen, veel jongeren en hoogopgeleiden trekken weg, omdat er niet genoeg passende woningen zijn en weinig werkgelegenheid. Volgens het Trendrapport van Platform 31 (2022) zal de krimpende beroepsbevolking meer en meer gaan kiezen voor de meest aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving. Om vandaaruit te kijken welke banen in de omgeving bereikbaar zijn.

Met de provincie is er het Woonakkoord Westfriesland (2021) gesloten. Dit akkoord wordt periodiek herijkt op basis van de meest actuele inzichten. Hiermee staat de afspraak dat de regio jaarlijks minimaal 900 passende woningen bouwt. Een actie uit het Woonakkoord is dat gemeenten samen met waterschap en provincie gemiddeld één keer per jaar een ambitietafel organiseren. Daarbij kijken we in de regio naar potentiële woningbouwlocaties in samenhang met aanverwante relevante thema's als klimaatadaptatie, bereikbaarheid en werkgelegenheid en de ontwikkeling van de regio als een aantrekkelijke en duurzame woon- en leefomgeving vanuit de ambities van het Pact van Westfriesland 7.1. We richten ons in eerste instantie op locaties die bijdragen aan een optimale woon - en leefomgevingskwaliteit en behoud of versterking van natuur- en landschapswaarden. Gemeenten geven prioriteit aan locaties met een goede (ov-) ontsluiting en aan de locaties waar de opvang vanuit de MRA reeds heeft plaatsgevonden. Op locaties met een goede ov-ontsluiting wordt aandacht gevraagd door de provincie voor lagere parkeernormen én deelmobiliteit. Parkeerbeleid dat afgestemd is op het type omgeving en doelgroepen (in dit geval ov-georiënteerden) levert namelijk niet alleen meer ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte op, maar ook meer mogelijkheden voor verdichting en duurzame verstedelijking.

Overigens zijn er ook ontwikkelingen die niet onder het Pact vallen, omdat ze bijvoorbeeld regio-overstijgend zijn of gebiedsgerichte opgaven met enkele gemeenten betreffen. Zo maakt Hoorn deel uit van het Programma Bereikbare Steden van de Metropoolregio Amsterdam en heeft een eigen gebiedsplan Hoorn. Vanuit de inzet op OV-knooppunten is er de ontwikkeling van de Poort van Hoorn en de actieprogramma's de Hoornse lijn en de Westfriese lijn met voor de Hoornse lijnnauwe samenwerking met Purmerend, Zaanstad en de provincie.



Foto 1 Aanleg nieuwe stadsstrand Hoorn, 2022

Heel Nederland kampt de komende decennia met een grote vervangings- en renovatiegolf. Vele infrastructurele kunstwerken zoals bruggen, viaducten en sluizen gebouwd in de 20e eeuw zijn op leeftijd en niet gemaakt voor de drukte en belasting op onze wegen vandaag de dag. De vraag hoe lang de infrastructuur nog mee kan zonder renovatie of vervanging baart steeds meer zorgen. Er is reeds door TNO een eerste poging gedaan om de omvang van dit probleem in kaart te brengen. Uit dit prognoserapport blijkt dat zowel het rijk als de gemeenten, waterschappen en provincies zich begeven in een enorme opgave waarvan de al hoge kosten voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte alsmaar oplopen. Als gevolg van de toenemende vraag zal de beschikbare capaciteit infra-sector onder druk komen te staan en grondstofprijzen als gevolg van schaarste alsmaar toenemen. Naast de toenemende kosten en schaarste zal dit ook effect hebben op de veiligheid en bereikbaarheid in de regio Noord-Holland Noord.
Als gevolg daarvan komen zo ook onze gezamenlijke duurzaamheidsambities onder druk te staan.
De gemeenten en waterschappen in Noord-Holland hebben een ieder goed zicht op het eigen areaal en de eigen opgave, echter is deze kennis is tot nu toe nog versnipperd. Om grip te krijgen op deze opgave wil de provincie Noord-Holland graag in gesprek over hoe we dit samen kunnen oppakken. Dat biedt kansen om als regio voorloper te zijn in het leveren van een nauwkeurige prognose en opgavegerichte aanpak. Een eerste stap is om de gezamenlijke opgave in kaart te brengen, door inzicht te krijgen in de staat en opbouw van het gehele Noord-Hollandse areaal. Vervolgens kan dit inzicht gebruikt worden als opmaat naar een mogelijke regionale samenwerking in het kader van de opgave.

**2. Energietransitie & Klimaatadaptatie *Ambitie Pact Westfriesland 7.1*:**
Westfriesland wil in 2040 energie- en klimaatneutraal en aardgasvrij zijn, en in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Daarvoor doen we investeringen en ruimtelijke ingrepen. Maar ook zorgen we voor draagvlak en eigenaarschap onder inwoners en ondernemers.

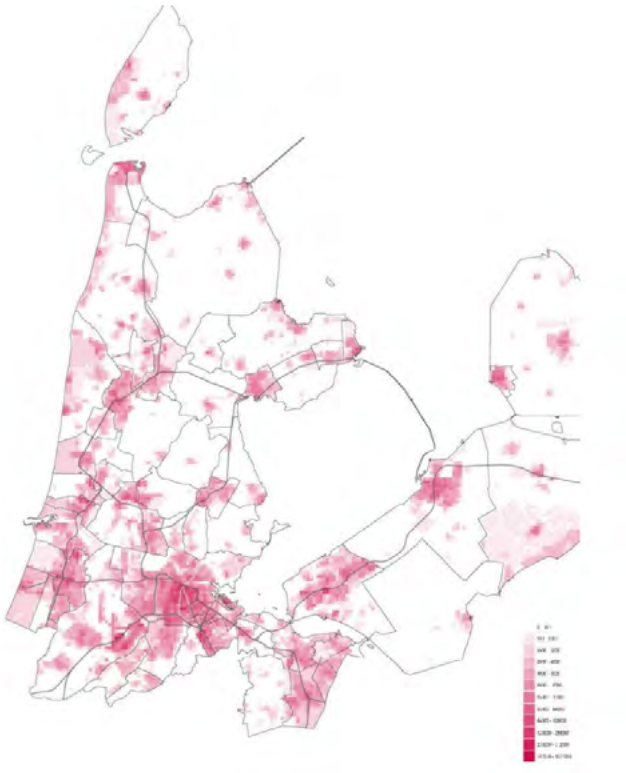
Met het Uitvoeringsprogramma Energieneutraal Westfriesland 2021-2025 zet de regio onder meer in op het verduurzamen van mobiliteit. Bijvoorbeeld door samenwerking binnen het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), maar ook door in samenwerking met het bedrijfsleven elektrische deelauto's te stimuleren. Extra inzet op actieve mobiliteit is daarbij een kans voor de regio, waar wandelen, varen en fietsen al jaren samen met de provincie gestimuleerd en ook wijdverbreid gebruik is. Met de Actieagenda Circulair Westfriesland werkt het bedrijfsleven samen met overheden om de circulaire economie te stimuleren. De inzet is op inkoop en aanbesteden, onderlinge kennisdeling, partijen verbinden en concrete gezamenlijke projecten. De provincie Noord-Holland werkt al enige tijd aan Industrieel, Flexibel en Demontabel bouwen voor bruggen. De provincie Noord-Holland heeft in samenwerking met Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) en verschillende partijen uit de Grond-, Weg- en Waterbouw gewerkt aan het vastleggen van het IFD principe in een Nederlandse Technische Afspraak (NTA). In de NTA staan specifieke technische eisen en concrete afspraken. Met andere woorden: het is een handleiding die houvast geeft bij het ontwerpen en bouwen van IFD bruggen. IFD versnelt ook de bouwtijd veroorzaakt daarmee minder hinder. Dit brengt aanzienlijke maatschappelijke baten met zich mee. De provincie zet haar kennis graag in voor de verdere samenwerking met gemeenten.

**3. Ondernemen & Economie *Ambitie Pact Westfriesland 7.1*:**
We willen Westfriesland ook buiten de regio op de kaart zetten. Zo kunnen we bedrijven en werknemers aantrekken en behouden. Dat doen we door de regio te profileren en het MKB te steunen. We willen een agrisector die klaar is voor de toekomst en we zorgen voor geschikte werklocaties waarmee we ook in de toekomst vooruit kunnen. Tenslotte helpen we om vraag en aanbod op de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten aansluiten.

Het verbeteren van bereikbaarheid is en blijft een belangrijk aandachtspunt voor de versterking van de regionale economie. De bereikbaarheidsproblematiek is tegelijkertijd verschillend per Westfriese gemeente. Sommigen gemeenten hebben veel meer dorpskernen in een landelijk omgeving, en andere meer stedelijke gemeenten en/of liggen direct aan het spoor. Zoals in het Westfriese Woonakkkoord al staat: "Bereikbaarheid via openbaar vervoer is een blijvend aandachtspunt net als de bereikbaarheid en leefbaarheid van de kleine kernen. Dankzij de A7, N194, de nieuwe Westfrisiaweg/N23 en de A.C. de Graafweg is de regio Westfriesland in de basis goed bereikbaar. De oost-westverbindingen vormen voor het wegverkeer onderdeel van de tweede vervoersring rondom de metropoolregio Amsterdam. De rechtstreekse

intercityverbinding Enkhuizen/Hoorn/Amsterdam Sloterdijk functioneert goed en biedt kansen. Westfriesland, met als centrumgemeente Hoorn, sluit hiermee aan op het daily urban system van de metropoolregio Amsterdam. Vooral via het spoor is de bereikbaarheid van de metropoolregio goed en is de reistijd voor forensen acceptabel. De belasting van de A7 tijdens de spits heeft wel aandacht nodig. Er wordt met het MIRT-besluit (2019) 539 miljoen euro geïnvesteerd om de bereikbaarheid per auto te verbeteren. Uitgangspunt is dat door een verbetering van de bereikbaarheid de regio Westfriesland nog aantrekkelijker wordt als woonregio en economische verbinder." Met de stikstofproblematiek, toenmenende kosten en beperkte middelen vanuit het Rijk zal er de komende jaren naar verwachting wel vertraging ontstaan op de uitvoering van bijvoorbeeld de corridor Hoorn/Amsterdam.

Daarnaast ondertekent de regio op 6 juli 2022 een nieuw convenant Werklocaties met de provincie, waaruit blijkt dat het areaal aan bedrijventerreinen zal worden uitgebreid. De Greenport Noord-Holland Noord signaleert een groeiende behoefte in vooral de glastuinbouwsector voor de komende tijd. Tal van ontwikkelingen, soms kleinschalig en verspreid over het landelijk gebied, soms juist binnenstedelijk en gericht op verdere verstedelijking rondom de OV-knooppunten, allen hebben impact op de bereikbaarheid, de verschillende knooppunten en modaliteiten van verkeer en vervoer in de regio. Om de gevolgen en mogelijke oplossingen hiervan goed in beeld te brengen, is de inzet van het instrument van een multimodaal netwerkstudie voor de regio wenselijk (zie ook Ambitie 4 Bereikbaar, veilig en goed onderhouden netwerk).



Kaart 2: Attractiviteitsscore (populairste bestemmingen) submotief toeren (bron: OViN-OdiN 2015-2019, bewerking Studio Bereikbaar), bron: Eindrapport Natuur- en recreatiegebieden Noord-Holland, maart 2022

**4. Vrije tijd: *Ambitie Pact Westfriesland 7.1*:**
We gebruiken ons mooie landschap om recreëren in de regio nog prettiger te maken. Met meer activiteiten op het gebied van sport, recreatie en cultuur. Dat is fijn voor onze eigen inwoners, maar het trekt ook meer bezoekers en dus meer bestedingen aan. We ontwikkelen een cultureel profiel, regio-marketing, evenementen en een recreatieve routestructuur.

Recent onderzoek van de provincie naar de druk op natuur- en recreatiegebieden in Noord-Holland toont dat er relatief veel druk op de natuur- en recreatiegebieden van Westfriesland staat. Enkhuizen komt zelfs op nummer 1 met de hoogste bezoeksdichtheid (zie kaart 2).

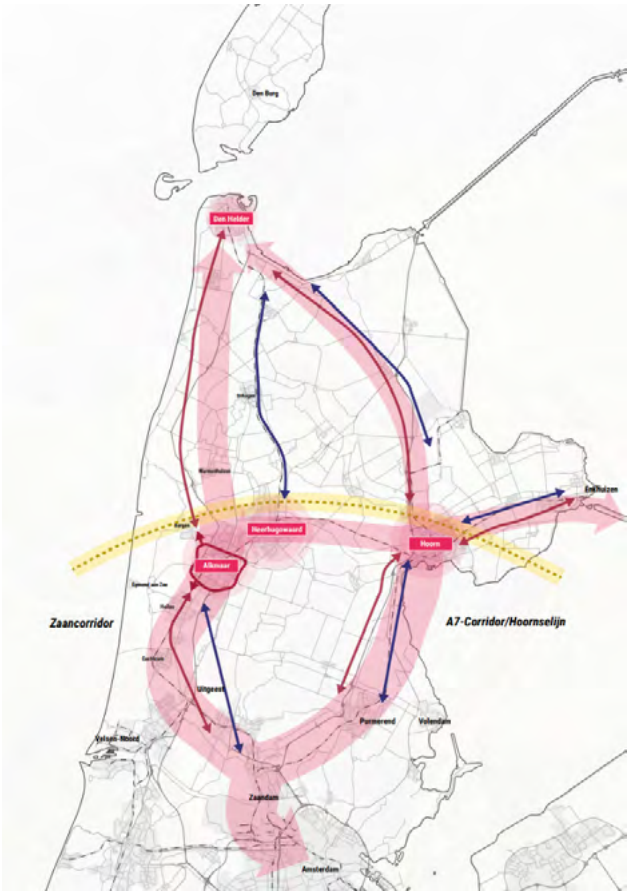
De concept-Kustvisie IJsselmeergebied van de provincie, Enkhuizen, Medemblik en Hollands Kroon zet in op de (recreatieve, toeristische) ontwikkeling van de kusten van Enkhuizen tot en met Hollands Kroon. Inzet is nu om een vergelijkbare visie te ontwikkelen voor de kuststrook van Hoorn tot Enkhuizen. De meekoppelkansen van de versterking van de Markermeerdijken zijn al volop in uitvoering. Met de ontwikkeling en opening van het nieuwe stadsstrand van Hoorn, krijgt de stad en de regio een aantrekkelijk extra recreatieve bestemming bij met de realisatie van drie fiets- en voetgangersbruggen.

## Positionering in de regio

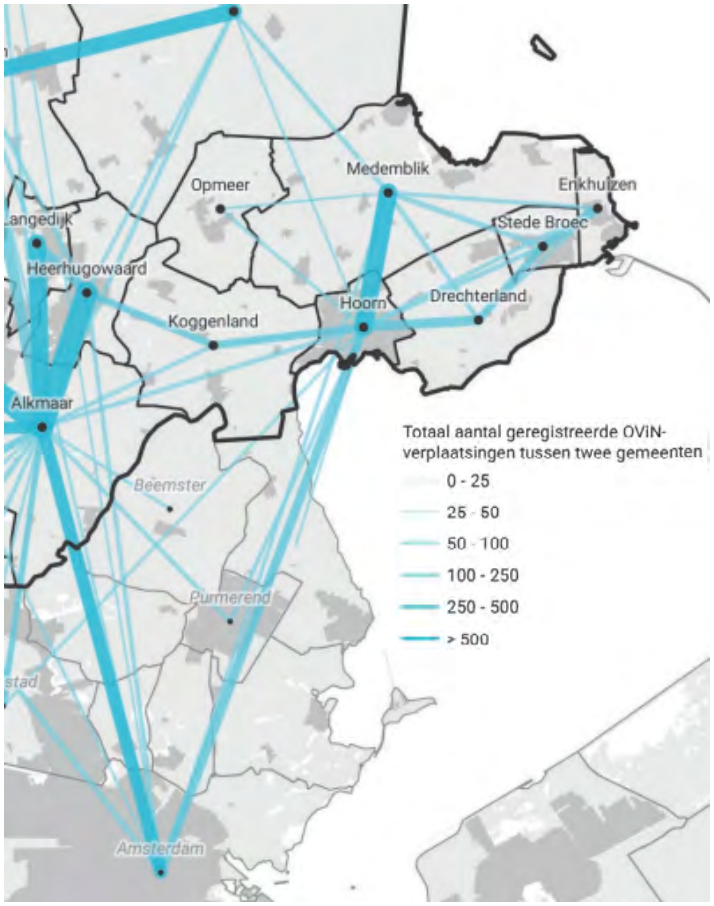
De regio Westfriesland maakt ook onderdeel uit van Noord-Holland Noord. De bovenregionale samenwerking van de 17 gemeenten (toen nog 18) mondde uit in de Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord. Belangrijk fundament van die gemeentelijke visie zijn de corridorverbindingen (zie kaart 3). Voor Westfriesland de A7 Corridor en de Hoornse Lijn, de Westfriese lijn en de verbinding tussen Hoorn en Alkmaar. De visie zet in op eerste het bovenregionale fundament realiseren en dan lokaal doorpakken. De fiets is daarbij belangrijk. "Het gebruik van de fiets als één van de meest duurzame manieren van vervoer willen wij stimuleren. Wij doen dit

met een gezamenlijke regionale aanpak van snelfietspaden, hoogwaardige fietsinfrastructuur in de steden en goede veilige fietsvoorzieningen bij OV-knooppunten. Daarmee kan binnen de stedelijke centra een belangrijke winst behaald worden." De concretisering hiervan is terug te vinden in de Factsheets Noord-Holland Noord die de 17 gemeenten door Studio Bereikbaar hebben laten opstellen in 2021. In deze Agenda zijn die bevindingen, waar van toepassing meegenomen.

Noord-Holland Noord is een innovatieve, ondernemende, goed bereikbare regio in de directe omgeving van de Metropool Regio Amsterdam (MRA). Deze goede bereikbaarheid willen we ook in de toekomst borgen. De voorziene groei van het aantal verkeersbewegingen door – met name – een forse hoeveelheid woningbouw, maar ook door economische groei en toerisme, vraagt dat we nu gezamenlijk reageren om problemen later te voorkomen. De gemeente Hoorn is een belangrijk scharnierpunt en hub naar de omliggende regio en maakt ook onderdeel uit van het daily urban system van de MRA. Dit is terug te zien in woon-werkpendel (zie kaart 4). Er gaan dagelijks meer mensen de regio uit dan in. Vooral Hoorn ligt gunstig (circa 30 minuten met de trein naar Amsterdam). Het aantal elektrische auto's en laadpalen blijft achter bij de Randstad. Het gemiddelde energieverbruik voor verkeer en vervoer per inwoner ligt iets lager dan gemiddeld in Nederland, maar is wel gestegen in de afgelopen jaren.




Kaart 3 Uitsnede Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord 2021




Kaart 4: Totaal aantal geregistreerde OViN-verplaatsingen tussen twee gemeenten. Bron: Onderzoek Verplaatsgingen in Nederland 2004-2017, CBS

# ➔ Agenda: Vier regionale mobilteitsambities

## Regionale ambities

Wanneer de diverse trends en opgaven met elkaar worden gecombineerd, wordt duidelijk dat de mobiliteitsoplossingen zowel slim, schoon als veilig moeten zijn. Om dit voor elkaar te krijgen, zetten we in op een mobiliteitstransitie van verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit. Hierbij is het essentieel om goed samen te werken als we resultaten willen bereiken. Meerdere mobiliteitsopgaven stijgen daarbij uit boven het lokale niveau van gemeenten, het deel-regionale niveau van Westfriesland en/of Noord-Holland Noord en spelen op het niveau van de provincie Noord-Holland of zelfs op Rijksniveau. Belangrijke resultante is bijvoorbeeld de corridor Amsterdam-Hoorn, welke nu in uitvoering is.
Voor de regio Westfriesland constateren we dat het OV-netwerk in de regio niet voldoende dekkend is. Kansen om het OV te stimuleren liggen in het verbinden van de fiets en/of de (deel)auto met het OV. Hiervoor is het nodig om fietsvoorzieningen en veilige doorfietsroutes te faciliteren. Vanwege de transitie naar duurzame mobilteit en $CO_2$-reductie is het stimuleren van OV, fiets, electrificatie en duurzame brandstoffen nodig. Dit alles om een duurzaam bereikbaar netwerk in Westfriesland te behouden, nu en in de toekomst.
In de regio West-Friesland hebben we voor 4 regionale ambities geformuleerd waar we op in zetten, namelijk:

1. Een passend OV-netwerk
2. Complete en veilige fiets- en looproutes
3. Mobiliteit van de toekomst
4. Bereikbaar, veilig en goed onderhouden netwerk

Binnen deze ambities schetsen we de benodigde ontwikkelingen en benoemen we in de tabellen de acties die hierbij horen. Voor een gedeelte zijn die acties al geborgd in lopende trajecten en voor een gedeelte nog niet. Deze laatste worden expliciet geagendeerd vanuit deze gezamenlijke agenda. De scope van de acties in deze agenda kan verschillen. Soms gaat het over oriënterende gesprekken en eerste verkenningen op onderwerpen. Bij andere acties kan het gaan om lobbyactiviteiten of het verder brengen van specifieke projecten. Per paragraaf is ook een overzicht gegeven van benoemde aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige onderwerpen in de regionale samenwerking. Deze worden voor de volledigheid genoemd, maar worden voorlopig niet met prioriteit in regionaal verband opgepakt. Op deze manier zorgen we ervoor dat we de gezamenlijke focus houden op activiteiten waarvan we regionaal gezien het meeste resultaat verwachten. Op termijn kan worden besloten in hoeverre we deze onderwerpen alsnog willen omzetten in een prioritaire actie.

Voor het overgrote deel van de onderstaande acties zijn de financiële middelen gereserveerd. Maar er zijn ook een aantal acties waar nieuwe projecten uit voortvloeien. De uitvoering hiervan is onder voorbehoud van financiering. De provincie gaat samen met de regio kijken naar prioritering en mogelijkheden voor financiering.

## ➔ Ambitie 1: Een passend OV-netwerk

Het Perspectief Mobiliteit plaatst het mobiliteitsbeleid in relatie tot andere beleidsterreinen, zoals woningbouw en de energietransitie. Mobiliteit, en daarmee openbaar vervoer, kunnen niet los worden gezien van deze andere terreinen. De ambitie voor de regio uit zich in het passend maken van het OV-netwerk dat aansluit bij de regionale vraag. Daarbij is de samenwerking tussen de verschillende gemeenten en de provincie zeer belangrijk. De samenwerking zorgt ervoor dat de activiteiten leiden tot regionale ontwikkeling die aansluit bij de behoeften van de inwoners enerzijds en in lijn is met het eerdergenoemde Perspectief Mobiliteit anderzijds.
De ambitie komt tot uiting in een aantal activiteiten die gericht zijn op het veranderen van het type vervoerwijze dat gebruikt wordt. Er liggen hier regionale kansen die verder worden onderzocht. Gemeenten en de provincie zijn van plan om in 2023 samen een multimodale netwerkstudie uit te voeren, waarbij alle geplande ontwikkelingen van woningbouw en bedrijventerreinen in de regio worden meegenomen, om keuzes te kunnen maken voor de lange termijn over OV, kansen voor HOV-verbindingen, fiets en het netwerk in de regio. (zie actietabel Ambitie 4) Onderdeel hiervan is ook de herijking van de OV-concessie Noord-Holland Noord.

Daarnaast wordt er voor de gehele regio Noord-Holland Noord een hub-strategie ontwikkeld, die het openbaar vervoer kan versterken. Deze visie dient inzichtelijk te maken waar er in Noord-Holland kansen liggen voor de ontwikkeling van hubs en wanneer en waarom er een rol voor de provincie is weggelegd. Bij voorkeur vertaald naar concrete activiteiten voor de komende jaren. De fiets krijgt een prominente plek in deze strategie. De hub-strategie wordt in 2022 verwacht. Het streven is dat de implementatie hiervan, het openbaar vervoer een aantrekkelijker alternatief wordt voor de inwoners van Westfriesland.
Ook lopen er momenteel actieprogramma's in de regio Westfriesland om het bestaande ov-infrastructuur beter te benutten, zoals de Hoornse Lijn en de Westfriese Lijn die gericht zijn op het aantrekkelijker maken van de trein. De provincie, gemeente Hoorn en de NS werken nauw samen om in 2023 de uitvoering van het project Poort van Hoorn te realiseren als kansrijk OV-Knooppunt in de regio.

## Uitvoering

| OV, knooppunten & ketenreis | | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijl-palen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Hubstrategie | Ontwikkeling hubstrategie Noord-Holland Noord (onderdeel Smart Mobility), een onderdeel hiervan zijn de mobipunten, | PNH | Gemeenten in NHN | Q2 2023 Hubstrategie gereed |
| 2. | Doelgroepenvervoer – Aanbesteding 2023 | Onderzoek naar mogelijkheden om een deel van het Wmo-vervoer beschikbaar te maken voor iedereen en deze aan te laten sluiten op het reguliere OV voor de aanbesteding in 2023 | Hoorn | PNH | Q1 2023 |
| 3. | Concessie NHN; Lijnvervoerdiensten en buurtbussen | Nieuwe vervoerplan voor 2024 | PNH | Gemeenten Westfriesland | Q2 2023 gereed, eerste implementatie Q4 2023 |
| 4. | Concessie NHN; herijking | Eerste verkenning om de concessie NHN toekomstvast te maken. | PNH | NS, Connexxion, later regio | Q4 2023 procesaanpak gereed |
| 5. | Actieprogramma Hoornse Lijn (Onderdeel Corridor Amsterdam-Hoorn oftewel CAH) | De focus op economische-toeristische kant.<br>We gaan werken aan een ruimtelijk-economisch perspectief.<br>First en last mile maatregelen uitwerken staat voor MIRT 2022. | Purmerend | Rijk, Hoorn, PNH, NS | Q1 2023 van start, afronding uiterlijk 2025. |
| 6. | Actieprogramma Westfriese Lijn Hoorn-Enkhuizen | Opstellen van actieprogramma | PNH, NS | Hoorn, SED, ProRail, NS | Q2 2023 van start, Q4 2023 gereed |
| 7. | Poort van Hoorn | Uitvoering | Hoorn | PNH, NS, ProRail | Start in Q3-Q4 2023 |

## Aandachtspunten regionale samenwerking

Geen.

## ➔ Ambitie 2: Complete en veilige fiets- en looproutes

In de Actieagenda Actieve Mobiliteit is beschreven welke activiteiten de provincie gaat ondernemen om de belangrijkste doelstellingen om het aandeel fiets- en voetgangersverplaatsingen te vergroten. De Actieagenda zet in op groei in het aandeel van de verplaatsingen tot 15 kilometer. Het gaat dan om het verbeteren van het fietsklimaat (fietscomfort, routes en stallingen) binnen steden en dorpen. Om de fiets echt als regionaal vervoermiddel te kunnen laten functioneren zijn goede regionale doorfietsroutes nodig.

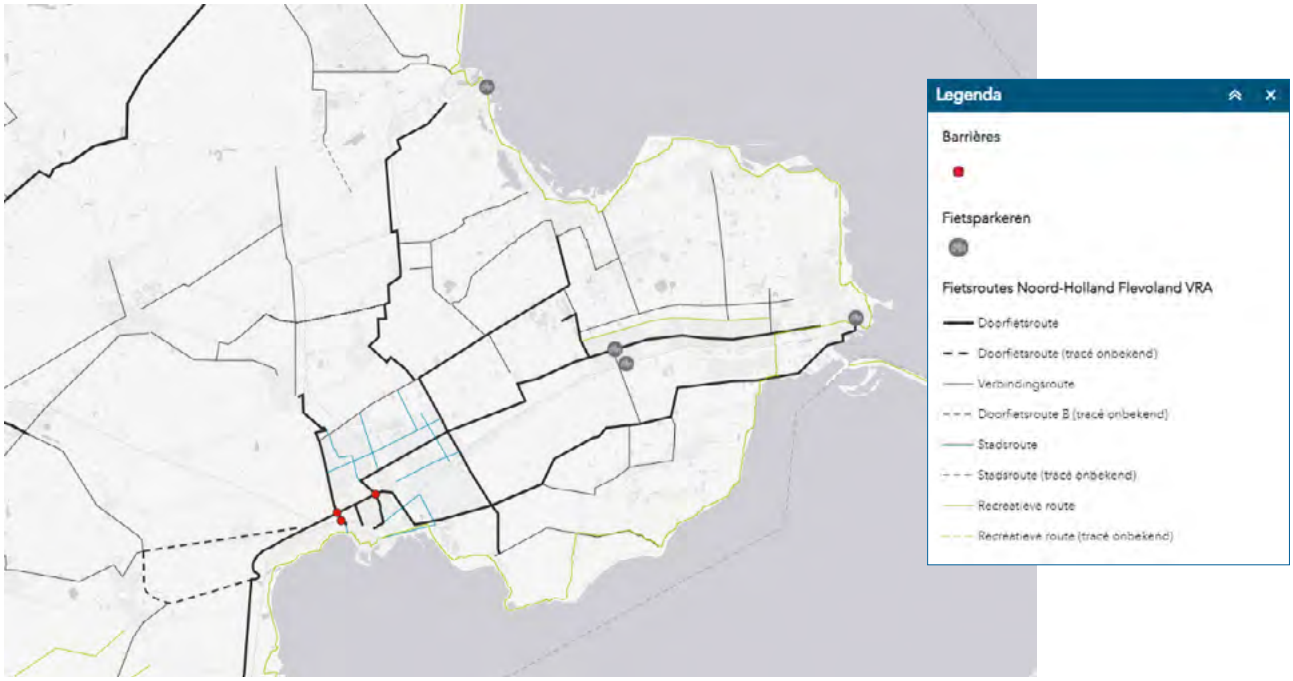
De provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam hebben gezamenlijk het Regionaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld in 2021. Het fietsnetwerk is hierin weergegeven op vier verschillende niveaus: Doorfietsroutes, Verbindingsroutes, Stadsroutes en Recreatieve routes. Ook zijn vanuit de geïnventariseerde opgaven en ambities een deel van de locaties voor fietsparkeren en de geïdentificeerde barrières opgenomen.

In nevenstaande kaart staan de opgaven voor de regio West-Friesland weergegeven. In de vervolgstappen zal voor de regio Westfriesland verder moeten worden uitgewerkt hoe onderstaande routes verder verbeterd kunnen of moeten worden. Gezamenlijk gaan we de kansen voor de fiets met de doorfietsroute-aanpak voor de regio in beeld brengen. Stap voor stap gaan we zo het netwerk van fietsroutes in deze regio verbeteren.

Er wordt al concreet gewerkt aan de doorfietsroute tussen Hoorn en Purmerend, omdat deze route onderdeel is van de maatregelen uit de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn.

Binnen de regio Westfriesland verdient het schoolverkeer extra aandacht; scholieren leggen in deze regio relatief veel kilometers op de fiets af van en naar het voortgezet en beroepsonderwijs. De infrastructuur op deze routes, en dan vooral de verkeersveiligheid daarvan verdient de aandacht. Veel van deze routes zijn in het regionaal toekomstbeeld ook kansrijk als doorfietsroute.
De fiets speelt een belangrijke rol op de korte afstanden van en naar Hoorn. Vanuit de meer stedelijke kernen in Noord-Holland Noord is een relatief hoog aantal fietsers te zien in het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). Wanneer verder wordt ingezoomd op specifiekere relaties, is beter te zien waar de winst voor de fiets te behalen valt. Zo is vanuit de Mobiliteitsscan te zien dat in enkele dorpscentra of wijken in de buurt van de stadscentra, het aandeel vertrekkende autoritten op afstanden korter dan 3 of 7,5 kilometer een stuk hoger ligt dan in de stadscentra. Op deze afstanden kan de fiets sterk concurreren met de auto en daardoor ligt hier potentie voor een overstap van modaliteit.

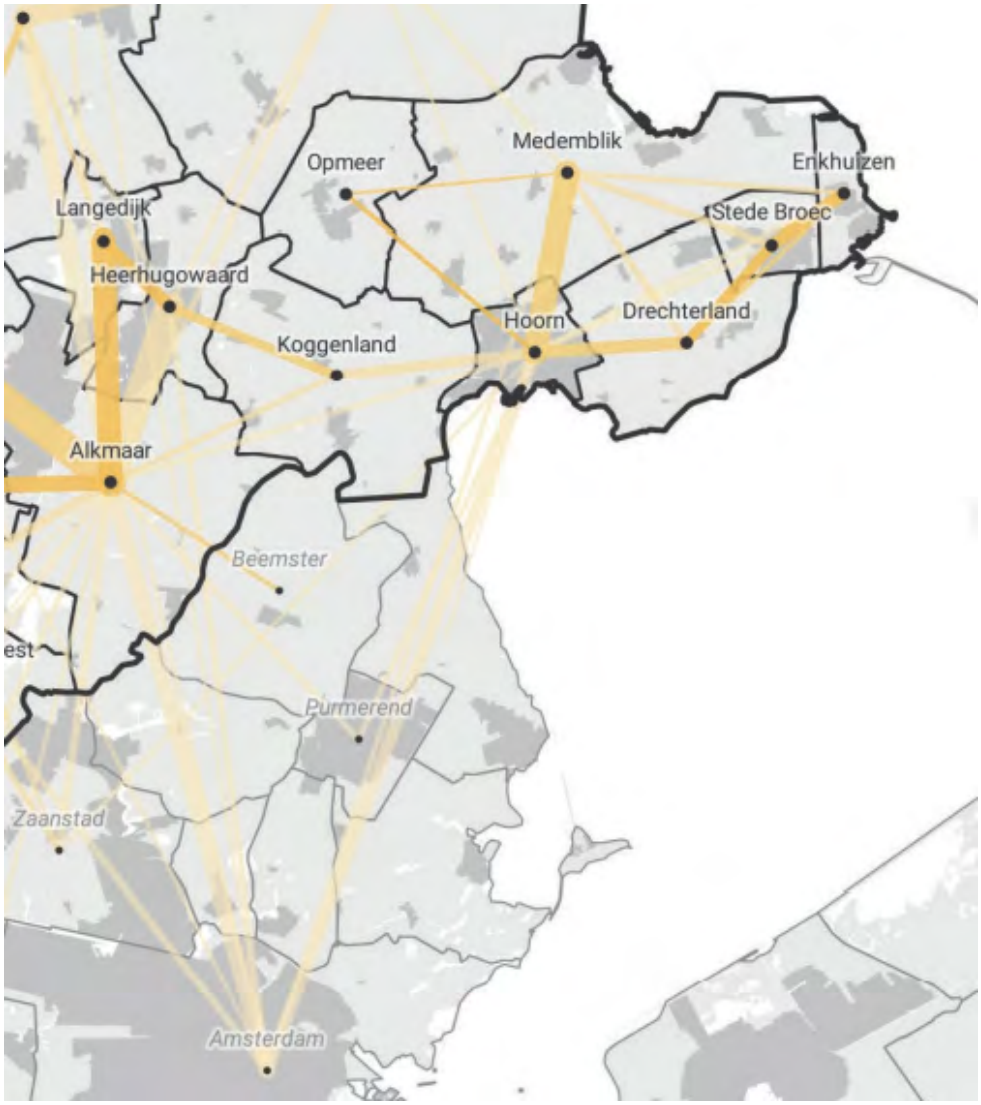
Doorfietsroutes en fietspaden worden bij nieuwe projecten binnen het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur door de provincie meegenomen in studietrajecten.




Kaart 5: Bron: https://www.royalhaskoningdhv.com/regionaaltoekomstbeeldfiets

## Aandachtspunten regionale samenwerking

Vanuit SPV 2030 stellen regio en provincie samen een uitvoeringsprogramma op om een aantal fietspaden veiliger te maken en eventueel te verbreden. Dit uitvoeringsprogramma verschijnt naar verwachting eind 2022.




Kaart 6: Aandeel fiets in totaal aantal OViN verplaatsingen van belangrijke reisrelaties (>100 verplaatsingen).
Bron: Onderzoek Verplaatsgingen in Nederland 2004-2017, CBS

## Uitvoering

| Actieve mobiliteit en verkeersveiligheid | | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijl-palen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Regionale Toekomstbeeld Fiets Noord Holland, VRA en Flevoland<br><br>Actie agenda actieve mobiliteit (gezamenlijk met RTF) | Doorfietsroute aanpak:<br>1. Verkennen (afgerond)<br>2. Inventariseren (afgerond)<br>3. Prioriteitenstellen welke route het belangrijkste is en volgorde van aanpak.<br>4. Bestuurlijke intentieverklaring<br>5. Gezamenlijke bekostiging benodigde onderzoeken<br>6. Bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst<br>7. Realisatie: subsidieverlening en uitvoering provinciale projecten<br>8. Voorgang bewaken en aanjagen<br>9. Gezamenlijke regionale stimulering en monitoring | Gemeenten Westfriesland i.s.m. PNH | Hoogheemraad-schap, recreatie-schappen, Fietsersbond | Begin 2023 starten met stap 3 e.v. |
| 2. | Fietsroute Hoorn-Purmerend opwaardering (onderdeel Corridor Amsterdam - Hoorn oftewel CAH) | Fietsroute wordt herijkt aan de RTF (zie punt 1) en de doorfietsroute aanpak, beschikbare middelen en informatie uit CAH worden benut.<br><br>PNH voert acties uit langs provinciaal areaal (langs N247) | PNH | Hoorn, Koggenland & HHNK | Realisatie voor 2025 |
| 3. | IJsselmeerkustroute | Fysiek en qua beleefbaarheid verbeteren van de kustzone van het IJsselmeer | Hollands Kroon, Medemblik en Enkhuizen | PNH, Recreatieschap WF, HHNK, RWS | 2022-2024 |

## ➔ Ambitie 3: Mobiliteit van de toekomst

In het landelijke Klimaatakkoord is de ambitie voor mobiliteit als volgt verwoord:
*Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.*
Het bereiken van deze ambitie vraagt om een integrale benadering van het mobiliteitssysteem; slim, schoon en veilig. Dat is onze overkoepelende ambitie. Om deze ambitie te kunnen halen, stemmen we maatregelen op elkaar af, leren we van elkaar en schalen we waar mogelijk op. Op deze manier zijn we als regio meer dan de som der delen.

We doen dit door als regio intensief samen te werken in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP).In het Klimaatakkoord is afgesproken dat elke regio een aandeel heeft in het verminderen van de $CO_2$ uitstoot door mobiliteit. Het Regionaal Mobiliteitsprogramma Flevoland en Noord-Holland streeft ernaar de $CO_2$ uitstoot door mobiliteit terug te brengen tot maximaal 2,2 megaton in 2030: een vermindering van 55% ten opzichte van 1990. De Menukaart duurzame mobiliteit toont welke maatregelen hiervoor ingezet kunnen worden en waar deze het meeste resultaat hebben. Zo werkt het RMP aan concrete maatregelen die bijdragen aan het behalen van duurzaamheidsdoestellingen. Daarin heeft RMP verschillende rollen:

1. Het aanjagen van het nemen van maatregelen door overheden
2. Het organiseren van uitvoering van maatregelen door derden
3. Het verbinden van partners door kennis te delen zodat zij zelf gemakkelijker en meer verduurzamingsmaatregelen kunnen treffen
4. Het monitoren van progressie van duurzame maatregelen

Het RMP voert zelf geen maatregelen uit, maar zorgt ervoor dat concrete maatregelen worden vastgelegd die ervoor zorgen dat de doelstellingen van het Klimaatakkoord worden behaald. Het RMP zorgt dus voor de randvoorwaarden om gemakkelijker verduurzamingsmaatregelen in de Noord-Hollandse en daarmee ook West-Friese mobiliteit te realiseren. Daarmee fungeert het RMP als een regionale paraplu voor de duurzame mobiliteit.

Vanuit het Klimaatakkoord ligt er onder meer de landelijke opgave om in 2030 het aantal zakelijke autokilometers te verminderen met 8 miljard. Tegelijkertijd is er de opgave vanuit de energietransitie, die zorgt voor een grote druk op het elektriciteitsnetwerk. De combinatie van deze twee opgaven vergroot de noodzaak voor een duurzaam mobiliteitssysteem; niet alleen schoon, maar ook slim, om de (extra) energievraag vanuit de mobiliteitssector zo beperkt mogelijk te houden.

Het thema slim vertaalt zich in een samenwerking op het gebied van Smart Mobility; slimme voertuigen, intelligente verkeerslichten, deelmobiliteit en mobiliteitsapps. Dit zijn (digitale) innovaties die bijdragen aan de mobiliteitstransitie die op dit moment plaatsvindt. Naast samenwerking tussen de gemeenten en de provincie is bij dit thema de samenwerking met marktpartijen, kennisinstellingen en gebruikers van groot belang; samen ben je slimmer. Het gaat bij dit thema veelal om het gezamenlijk ontwikkelen van nieuwe concepten en pilots; leren door te doen. Daarnaast is het belangrijk om als overheden de benodigde data voor nadere analyses en toepassingen op orde te hebben.

De 3 thema's vertonen een grote mate van overlap; een maatregel is bij voorkeur zowel slim, schoon als veilig en/of staat dit in ieder geval niet in de weg. Dit wordt bereikt door in te zetten op het verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit.

## Uitvoering

| Slim & Schoon/ Regionale Mobiliteitsplan | | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Zero emissie zones | Ontwikkeling ZE-zone Hoorn en aanvullende maatregelen regio voor ZE-vervoer in het kader van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek | PNH | Hoorn | 2023 e.v. |
| 2. | Slimme en Schone logistiek | • Vaststellen handelingsperspectief logistieke hubs<br>• Stappenplan opzet pakketkluizen | PNH | Hoorn, Koggenland & HHNK | Realisatie voor 2025 |
| 3. | Werkgeversaanpak | Werkgeversbenadering Noord-Holland Noord - om het woon-werkverkeer in de regio Noord-Holland Noord duurzamer te maken en terug te dringen. | PNH | Gemeenten NHN | Uitvoering 2022-2024 |
| 4. | Laadinfrastructuur | Opzetten dekkend laadinfrastructuur netwerk | MRA-e | PNH, gemeenten Westfriesland | 2023 e.v. |
| 5. | Verschuiving van auto naar duurzame mobiliteit stimuleren: trein HOV-bus en fiets. | Creëren juiste randvoorwaarden voor stimuleren modal shift (parkeerbeleid) | Gemeenten | PNH | 2023 e.v. |

## Aandachtspunten regionale samenwerking

- Data op orde voor Smart Mobility toepassingen (Mobiliteitsdata top 15)
- Organisatie & samenwerking op het gebied van Smart Mobility verder uitwerken (ook met niet-overheden).
- Er is behoefte om subsidies regionaal te bundelen en meerjarenafspraken. PNH gaat onderzoeken of en hoe dat mogelijk is.
- Duurzaamheid in zijn totaliteit meenemen bij de inrichting van het mobiliteitssysteem (duurzaam GWW); bijvoorbeeld uitrol groene daken op bushokjes.
- Vrachtverkeerheffing
- Benodigde financiën voor uitvoeren RMP-maatregelen (incl. menskracht).
- Benodigde financiën voor versnellen uitvoeren maatregelen uit het SPV.
- Benodigde expertise op het gebied van Smart Mobility (o.a. samenwerking op het gebied van deelmobiliteit).
- Netcongestie (ontbreken elektriciteit) & stimuleren duurzame mobiliteit.
- Onderzoeken additionele hubs in West-Friesland op basis van het handelingsperspectief door de regio
- Onderzoeken of gebruik van de Oude Zeug in Hollands Kroon versterkt kan worden door ondernemers uit de regio
- Onderzoeken inzet bouwhubs
- Plan van aanpak maken t.a.v. energietransitie (netcongestie en verduurzamingsopgave)

## ➔ Ambitie 4: Bereikbaar, veilig en goed onderhouden netwerk

Het (wegen)netwerk in Westfriesland bestaat uit de Rijksweg A7 met daaraan een aantal provinciale wegen en vele lintwegen. In het netwerk zit een aantal knelpunten op gebied van capaciteit en verkeersveiligheid. Door de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen komt het netwerk verder onder druk te staan. Wat betreft verkeersveiligheid verdienen de lintwegen (grijze wegen) extra aandacht. De proceduretijd van infrastructurele maatregelen is veel langer dan de proceduretijd van ruimtelijke ontwikkeling voor woningbouw of bedrijven. Het is daarom zaak om knelpunten tijdig te signaleren. De wens om woningen te ontwikkelen, uitbreiding van bedrijventerreinen in Westfriesland en andere ruimtelijke ontwikkelingen brengt het vraagstuk van bereikbaarheid in de regio naar voren. In dit kader gaat de provincie samen met de gemeenten een multimodale netwerkstudie uitvoeren om de kansen en knelpunten van de bereikbaarheid op lange termijn in Westfriesland in kaart te brengen en hierop te kunnen anticiperen.

Voor de corridor Amsterdam-Hoorn is een MIRT-Verkenning opgesteld, met een Structuurvisie en een Plan-MER. In een bestuursovereenkomst hebben partijen (Rijk, provincie, gemeenten) in november 2019 afspraken gemaakt over een multimodaal bereikbaarheidspakket. Het pakket is nodig in verband met de woningbouw en economische ontwikkeling in de regio. Onderdeel van het pakket is het aanpakken van de A7-A8 tussen Amsterdam-Hoorn. Het vergroten van de capaciteit tussen Hoorn- Noord en Hoorn Avenhorn maakt deel uit van het voorkeursalternatief. Hier ligt een verkeersknelpunt door het kruisend west-oost en noord-zuid verkeer. In 2020 is het Rijk gestart met de planuitwerking. Het opstellen van een project-MER en een Tracébesluit maakt deel uit van deze fase. Met de MIRT-brief van 23 juni 2022 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd dat de A7/A8 een van de projecten is die in de planning naar achter schuiven vanwege de beperkt beschikbare stikstofdeskundigen.

Op het thema verkeersveiligheid doen we dit door als regio intensief samen te werken binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Hiermee geven we regionaal invulling aan het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid. We zien dat het aantal verkeersslachtoffers landelijk (ook in Noord-Holland) toeneemt, terwijl de ambitie juist is om dit aantal drastisch te verlagen. Om het aantal verkeersslachtoffers te laten afnemen is het van belang om als overheden beter samen te werken en meer proactief en risico gestuurd naar het verkeersveiligheidsvraagstuk te kijken.

Onze missie: nul verkeersslachtoffers in 2050. Niet elk verkeersongeval kan worden voorkomen, maar ieder slachtoffer is er één te veel.

In 2022 werken provincie en gemeenten in Westfriesland aan het Regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Westfriesland 2030. Die beogen we eind 2022 aan de diverse besturen aan te bieden. In het uitvoeringsprogramma worden meetbare doelen opgenomen voor het jaar 2030 en concrete maatregelen die de samenwerkende partijen gaan treffen om de regiodoelen te bereiken. De eerste contouren voor het regionaal uitvoeringsprogramma staan in dat document. Met onder meer een lijst met dertien regionale verkeersveiligheidsrisico's en daarbij effectieve maatregelen om deze risico's te verminderen. Deze zijn nog niet opgenomen in onderstaande tabel, omdat deze nog verder worden uitgewerkt in het definitieve uitvoeringsprogramma. Concrete maatregelen uit het uitvoeringsprogramma, waarin de provincie en gemeente(n) in de regio gezamenlijk verantwoordelijk worden zullen te zijner tijd ook worden toegevoegd aan deze regionale agenda.

## Uitvoering projecten

| Projecten | | Acties | Trekker | Partners | Planning / mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 | Ontwikkelen Regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2030 WF | PNH | Gemeenten Westfriesland | Q3 2023 |
| 2. | Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon | Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/ op- en afritten A7, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon. Verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de kruispunten N239-Agriport, N239 op- en afrit A7. Door middel van herinrichting en het afstemmen van de VRI. | PNH | Medemblik, Hollands Kroon, RWS | Realisatie 2026 |
| 3. | N241 AC de Graafweg | De weg, bermen en het fietspad worden verbreed. De kruispunten worden heringericht. En ter hoogte van de Trambaan wordt de N241 naar het noorden omgelegd en daar waar de omgelegde N241 weer aansluit op de oude N241 wordt een rotonde gerealiseerd. Daar wil de gemeente Medemblik een (nog aan te leggen) fietspad op aansluiten. | PNH | Dijk en Waard, Opmeer, Medemblik, Hollands Kroon | Realisatiefase 2022- 2025 |
| 4. | N243 herinrichting De Braken – Alkmaar | Reconstructie | PNH | Koggenland, Alkmaar, Purmerend | Uitvoering 2022 – 2023 |
| 5. | Vergroten capaciteit A7 Hoorn Noord – Avenhorn (2x2 naar 2x3 rijstroken) (Onderdeel Corridor Amsterdam-Hoorn) | Regio voert druk uit op de voortgang van dit project door RWS. | RWS | Hoorn, Koggenland, PNH | Afronding uiterlijk 2025 (verwachting later) |
| 6. | Carpool langs A7 (Onderdeel Corridor Amsterdam – Hoorn oftewel CAH) | Provincie ondersteunt in organisatie werksessies en vinden gezamenlijk standpunt onder de belanghebbenden. | Zaanstad | PNH, VRA, RWS, Hoorn, Koggenland en Purmerend | Afronding uiterlijk 2025 (verwachting later) |

## Uitvoering studie

| Studie | | Acties | Trekker | Partners | Planning / mijl-palen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Multimodaal netwerk-studie | Uitvoeren studie naar het regionale netwerk, kansen voor OV en fiets, waarbij toekomstige ontwikkelingen zoals woningbouw, glastuinbouw en uitbreiding van bedrijventerreinen worden meegenomen. | PNH | Gemeenten Westfriesland | Start studie begin 2023 |
| 2. | N240 doortrekking parallelweg Bolzijl bij Medemblik | Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op het kruispunt N239-N240 een rotonde gerealiseerd. Daarnaast wordt het ontbrekende deel parallelweg langs de N240 aangelegd tussen de Almereweg en de N239, zodat het agrarisch verkeer niet meer door de kern van Opperdoes hoeft te rijden.<br>Voor de parallelweg wordt een doorsteek door de Westfriesedijk naar de Koggenrandweg gemaakt. Ook wordt de fietsoversteek bij het Opperdoezerpad (uit het Programma provinciale fietsknelpunten) aangepast. | PNH | Medemblik | Promoveert bij het iMPI 2023 in november naar de planfase. Uitvoering: 2026; liefst tegelijk met Agriport A7. |
| 3. | Veiligheidsknelpunten Westfrisiaweg | Studiefase | PNH | Gemeenten Westfriesland | Verkenning wordt begin 2023 gestart |
| 4. | Onderzoek naar rotonde N240 WFO terrein | De verkeersstromen rondom het WFO terrein in kaart brengen voor eventuele maatregelen op korte termijn om de verkeersdruk rond de middagspits af te laten nemen | PNH | Medemblik Drechterland | Studie wordt eind 2022/begin 2023 uitgevoerd |
| 5. | N505 aanpassing kruispunten | Het onderhoudsproject is opgenomen in de studiefase van het PMI, zodat onderzocht kan worden of gelijktijdig met het groot onderhoud (vervanging verkeersregelinstallaties) aanpassingen aan de kruispunten op het traject worden gerealiseerd. | PNH | SED, Medemblik | Naar aanleiding van de resultaten van de netwerk-studie wordt het onderzoek gestart naar de kruispunten naar verwachting Q3 2023. Uitvoering 2027. |



308575

## Aandachtspunten regionale samenwerking

- **Toekomstige bereikbaarheid Oost-West-verbinding (A23); SED-gemeenten, Opmeer**
  Op termijn zal met de toenemende groei van woningen en bedrijven de infrastructuur rond Amsterdam onvoldoende zijn om al het verkeer te verwerken. Op grond van de huidige berekeningen zal het rond 2030 dagelijks vaststaan op de A7-A8-A10. Het opwaarderen van de buitenring "A23" verbetert de doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Bij het maken van ruimtelijke plannen om de benodigde woningbouw en bedrijventerreinen te kunnen realiseren moet er rekening gehouden worden met deze opwaardering in de vorm van ruimtereservering. (Verdere toelichting: op diverse plaatsen zijn woonwijken tegen elkaar aangebouwd, zonder ruimte voor hoofdinfrastructuur, waardoor het verkeer gebruik moet maken van de krappe bestaande (lint)wegen, die niet ontworpen zijn voor deze hoeveelheden verkeer, met klachten en knelpunten in verkeersveiligheid tot gevolg).

- **Aansluiting N505/Tolweg**
  Om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid rond het centrum van Hoogkarspel te verbeteren zal gemeente Medemblik een onderzoek doen naar de haalbaarheid van een gelijkvloerse aansluiting Tolweg op de N505. De aanname is dat het verkeer richting de A7 dan niet langer door Westwoud hoeft en het biedt de mogelijkheid om het verkeer van en naar het centrum van Hoogkarspel sneller af te handelen, waarmee ingespeeld wordt op meerdere locatieontwikkelingen in Hoogkarspel.

- **Onderzoek verkeersveiligheid lintwegen**
  Structurele oplossingen onderzoeken voor veilige inrichting van lintwegen, indien een Duurzaam Veilige weginrichting onhaalbaar lijkt. Onderdeel hiervan kan zijn, het laten uitvoeren van een onderzoek naar welke maatregelen buiten de ontwerpstandaarden van Duurzaam Veilig de verkeersveiligheid op lintwegen verbeteren.

- **Rotonde op de N241 ter hoogte van A7 Wognum**
  Bij de huidige herstructurering van de N241 is uitgegaan van de "harde" bestemmingsplannen. Daar zit de Veken 4 nog niet bij. Ontwikkeling van de Veken 4 gaat zorgen voor meer verkeer op de N241. Een bekend knelpunt is de rotonde in de N241 bij de A7 in Wognum, deze zorgt voor terugslag op de A7 in de avondspits. Verkeer naar de Veken 4 rijdt juist in tegengestelde richting. Bij de multimodale netwerkstudie zal hier nader naar gekeken worden.

- **Rotonde N241 – N 242 bij Verlaat**
  De turbo-rotonde N241-N242 bij het Verlaat kent doorstromingsknelpunten, waarbij opgemerkt moet worden dat niet helemaal duidelijk is wat hier de oorzaak van is. Theoretisch zou deze rotonde het aanbod van verkeer moeten kunnen verwerken. Ook deze zal meegenomen worden in de multimodale netwerkstudie.

## ➔ Bronnen

In deze publicatie gebruikte bronnen:


- Actieagenda Circulair Westfriesland
- Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord – Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord juli 2021
- Coalitieakkoord Provincie Noord-Holland
- Kustvisie IJsselmeer gebied
- MRA verstedelijkingsstrategie
- Omgevingsvisie Noord-Holland 2050
- OV Knooppunten
- Pact van Westfriesland 7.1
- Perspectief Mobiliteit
- Programma Bereikbare Steden van de Metropoolregio Amsterdam
- Regionaal Mobiliteitsplan
- Regionaal Toekomstbeeld Fiets
- Regionale OV Toekomstbeeld 2040
- https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
- Strategische bereikbaarheidsatlas Noord-Holland Noord – Studio Bereikbaar mei 2021
- Uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid Noord-Holland Noord – Studio Bereikbaar december 2021
- Uitvoeringsprogramma Energieneutraal Westfriesland 2021-2025
- Visie Recreatie en Toerisme Noord-Holland
- Woonakkoord Westfriesland (2021)
- WoonDeal Noord-Holland Noord – Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord juli 2021

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
D. Kamberovic
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144790
kamberovicd@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

15 FEB. 2023

**Kenmerk**
1960236/1960238

**Betreft: Regionale Agenda Mobiliteit Westfriesland januari 2023**

Geachte leden,

Samen met de zeven regiogemeenten vanuit Westfriesland is gewerkt aan een Regionale Agenda Mobiliteit. Deze agenda is opgesteld om focus aan te brengen in de gezamenlijke ambities en te benoemen hoe deze een stap verder te krijgen.

Het stuk is gezamenlijk met de regio opgesteld. De intentie is dat de agenda een 'doorlopend' bestaan krijgt. Acties worden uitgevoerd en besproken. Hieruit kunnen nieuwe acties ontstaan. In het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) wordt de voortgang en actualisatie van de werkagenda periodiek met elkaar besproken. Bij aanpassingen waarbij activiteiten en/of acties wezenlijk veranderen of buiten bestaande kaders en/of begroting vallen, wordt de agenda met een nieuw besluit aan GS en de zeven colleges van B&W voorgelegd.

In het Perspectief Mobiliteit is reeds aangekondigd dat het de inzet is om te komen tot gezamenlijke agenda's met de verschillende regio's in de provincie. De verschillende wethouders uit de regio en de gedeputeerde Mobiliteit gaan in gesprek met hun achterban over deze agenda en vervolgens met elkaar aanscherpingen aanbrengen of nieuwe acties benoemen. Deze kunnen dan aangepast worden in deze dynamische agenda. Tevens kan dan teruggekeken worden op de reeds genoemde acties.

Het document moet vooral gezien worden als gezamenlijk werkdocument. Gedeputeerde Staten en ook de gemeentelijke colleges van B&W worden gevraagd ermee in te stemmen. Hiermee vragen we bestuurlijke betrokkenheid bij de uitvoering van gezamenlijke opgaven op het gebied van mobiliteit.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Het stuk kent een viertal ambities specifiek benoemd voor Westfriesland. Deze zijn:

1. Een passend OV-netwerk

2. Complete en veilige fiets- en looproutes

3. Mobiliteit van de toekomst

4. Bereikbaar, veilig en goed onderhouden netwerk

**Tot slot**

De agenda is op 14 februari 2023 ter instemming voorgelegd aan de colleges van B&W in de regio Westfriesland.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Regionale Agenda Mobiliteit Westfriesland januari 2023

**Van:** Gemeenteraad Teylingen <gemeenteraad@raadteylingen.nl>
**Verzonden:** vrijdag 21 april 2023 12:55
**Aan:** statengriffie@pzh.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
**CC:** Griffie-Lisse <Griffie-Lisse@HLTsamen.nl>; Griffie-Hillegom <Griffie-Hillegom@HLTsamen.nl>; griffie@noordwijk.nl; griffie@haarlemmermeer.nl; Griffie Teylingen <griffie@raadteylingen.nl>; Peter Snoeren <P.Snoeren@hltsamen.nl>; Prins, Jolien <Jolien.Prins@haarlemmermeer.nl>
**Onderwerp:** Save the date 2 juni 2023: Regionale bijeenkomst 'Bewegen tussen duin, bollen en polder'

*Dit bericht wordt verstuurd aan de Statenleden van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, in CC de gemeenteraden Noordwijk, Hillegom, Lisse, Teylingen en Haarlemmermeer*

Beste Statengriffies,

Mobiliteit is een typisch vraagstuk dat zich niet laat leiden door gemeente- en provinciegrenzen. De opgaven waar we voor staan in de noordelijke Duin-en Bollenstreek en Haarlemmermeer zijn dan ook van ons allemaal. Raadsleden van de gemeente Teylingen en van de gemeente Haarlemmermeer hebben daarom het initiatief genomen, om te starten met de voorbereidingen voor een regionale bijeenkomst op **2 juni 2023**. De bijeenkomst is bedoeld voor alle raadsleden uit de gemeenten Hillegom, Lisse, Noordwijk, Teylingen en Haarlemmermeer én Statenleden van de Provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Ook de portefeuillehouders en ambtenaren zijn als toehoorder van harte welkom.

Zouden jullie bijgaande 'Save the date' willen delen met de Statenleden en bestuurders?

Medio mei zullen wij u verder informeren over het programma en de locatie. Geïnteresseerden kunnen zich aanmelden via dit formulier. Na aanmelding ontvangt u een ontvangstbevestiging van ons.

Mochten er nog vragen zijn, dan horen wij het graag.

Met vriendelijke groeten,

**Marjoleine van Egeraat**
Raadsadviseur/commissiegriffier Ruimte

Bestuurscentrum Gemeente Teylingen
Raadhuisplein 1, 2215 MA Voorhout

06-4844 4375 | www.raadteylingen.nl | afwezig op woensdag

gemeenteraad Haarlemmermeer

gemeente TEYLINGEN

Aan de Provinciale Staten van Noord-Holland en Zuid-Holland

CC gemeenteraden Hillegom, Lisse, Noordwijk, Teylingen, Haarlemmermeer

Contactpersoon
Doorkiesnummer
Ons kenmerk
Bijlage(n)
Onderwerp

Verzenddatum: 21 april 2023

Save the date: Regionale bijeenkomst 'Bewegen tussen duin, bollen en polder' op 2 juni 2023

Beste Statenleden,

De provincies van Noord-Holland en Zuid-Holland staan samen met de gemeenten voor een gezamenlijke opgave om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de regio noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer te verbeteren. In deze regio werken, wonen en recreëren dagelijks honderd duizenden mensen. Dit aantal is groeiende, ook gezien de woningbouwopgave waar we met z'n allen voor staan. De huidige en toekomstige situatie vragen om een gezamenlijke aanpak.

Portefeuillehouders van beide provincies en van de betrokken gemeenten hebben aangegeven te zullen starten met een onderzoek naar de probleemstelling, opgave en oplossingsrichtingen in het grensgebied van de noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer (zie bijgaande nieuwsbrief). De bestuurders erkennen de urgentie van het vraagstuk en werken aan oplossingsrichtingen, maar ook de gemeenteraden en Provinciale Staten hebben daarbij een belangrijke rol. Graag gaan we met elkaar in gesprek over deze ontwikkelingen en bespreken we de kansen voor deze regio.

Raadsleden van de gemeente Teylingen en van de gemeente Haarlemmermeer, hebben daarom het initiatief genomen, om te starten met de voorbereidingen voor een regionale bijeenkomst. De regionale bijeenkomst is bedoeld voor alle raadsleden uit de gemeenten Hillegom, Lisse, Noordwijk, Teylingen en Haarlemmermeer én Statenleden van de Provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Ook de gedeputeerden en wethouders zijn als toehoorders van harte welkom. De bijeenkomst vindt plaats op **vrijdag 2 juni 2023** tussen **15.00 – 17.30 uur** met als motto 'Bewegen tussen duin, bollen en polder'. Wij verzoeken u om de datum en het tijdstip alvast te reserveren in uw agenda. Medio mei zullen wij u verder informeren over het programma en de locatie.

*Waarom deze regionale bijeenkomst?*
Het is voor het eerst dat een regionale bijeenkomst over mobiliteit gezamenlijk met gemeenteraden en Provinciale Staten plaatsvindt. Mobiliteit is een typisch vraagstuk dat zich niet laat leiden door gemeente- en provinciegrenzen. De opgaven waar we voor staan in de noordelijke Duin-en Bollenstreek en Haarlemmermeer zijn dan ook van ons allemaal. Bovendien worden veel beslissingen over mobiliteit uiteindelijk in de Provinciale Staten en gemeenteraden genomen. Wij denken dan ook dat het een meerwaarde is om vroegtijdig met elkaar in gesprek te gaan, van elkaar te horen wat er speelt, maar ook om samen te komen tot concrete vervolgstappen. Met de regionale bijeenkomst van 2 juni hopen we een eerste stap te kunnen zetten.

Aan het programma wordt nog gewerkt, maar dit zal in het teken staan van samenwerking en verbinding. Mocht u suggesties voor het programma willen meegeven, neem dan gerust contact op met de griffie of iemand uit de voorbereidingsgroep. De e-mailadressen staan onderaan de brief.

Bent u geïnteresseerd? Dan zien we uw aanmelding graag tegemoet via dit formulier, zo hebben we meteen alle gegevens compleet.

Met vriendelijke groeten,

Namens de voorbereidingsgroep Haarlemmermeer-Teylingen,

Erik van der Peet Frank Beijk

**Overzicht leden voorbereidingsgroep Haarlemmermeer-Teylingen**

| **Naam** | **Functie** | **E-mail** |
|---|---|---|
| Erik van der Peet | Raadslid CDA Haarlemmermeer | erikvanderpeet-cda@ziggo.nl |
| Jennifer Hup | Raadslid CU/SGP Haarlemmermeer | meryl.hup@gmail.com |
| Marlène Hogervorst | Raadslid Forza Haarlemmermeer | marlene.hogervorst@Forzahaarlemmermeer.nu |
| Frank Beijk | Raadslid VVD Teylingen | f.beijk@raadteylingen.nl |
| Ruben Kroeze | Raadslid D66 Teylingen | r.kroeze@raadteylingen.nl |
| Sybrinne de Vries-van den Beukel | Raadslid CDA Teylingen | s.devries@raadteylingen.nl |
| Marjoleine van Egeraat | Griffie Teylingen | m.vanegeraat@raadteylingen.nl |
| Lizette Ouwehand | Griffie Haarlemmermeer | lizette.ouwehand@haarlemmermeer.nl |

Bijlage:

1. Nieuwsbrief nummer 1 (maart 2023) m.b.t. verbeteren bereikbaarheid noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer

# *Nieuwsbrief nummer 1 (maart 2023)*

***'De reiziger op de fiets, in de bus of in de auto heeft geen boodschap aan gemeente- of provinciegrenzen. Die wil gewoon vlot en veilig naar het werk, de winkel of het strand'.***

Vanuit die gedachte zochten wij elkaar op als overheden aan weerzijden van de Ringvaart bij Lisse, Hillegom en Haarlemmermeer. Wij onderkennen de behoefte van onze inwoners en ondernemers om zich vlot en veilig te verplaatsen. Er is door ons een nieuwe samenwerking gestart die gaat over het verbeteren van de bereikbaarheid over grenzen heen, zowel per fiets, met de bus als met de auto.

**Wie zijn wij?**
Wij zijn de provincies Noord- en Zuid-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, het samenwerkingsverband Holland-Rijnland en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen. In het provinciehuis in Haarlem hebben wij op 16 februari afgesproken dat we gaan samenwerken aan het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer.



*v.l.n.r.: Roberto ter Hark, Marlies Volten, Maarten Dijkshoorn, Jolanda Langeveld, Marja Ruigrok, Jeroen Olthof, Frederik Zevenbergen en Gerard Mostert.*

**Ringvaart is geen grens**
Bewoners en ondernemers aan weerszijden van de Ringvaart reizen dagelijks over de Ringvaart om naar school of werk te gaan, te winkelen of familie en vrienden te bezoeken. Bezoekers aan de bollenvelden, het strand of Schiphol en Amsterdam ervaren bij het oversteken van de Ringvaart niet dat ze een provincie- en gemeentegrens over steken. Ook de logistieke sector gebruikt dezelfde wegen om haar ladingen te vervoeren; vaak ook door onze kernen heen.

Kortom, de activiteiten van alle dag houden zich niet aan overheidsgrenzen. Maar wel worden diezelfde dagelijkse activiteiten beperkt en soms gehinderd door het onvoldoende op elkaar aansluiten of het ontbreken van fiets-, Openbaar Vervoer- en auto infrastructuur. Vooral in een regio waar enerzijds de onderlinge relaties groot zijn en anderzijds de regio doorkruist wordt met doorgaand verkeer naar werkgebieden, publiekstrekkers als Keukenhof, het strand en Schiphol is de druk op het mobiliteitsnetwerk (te) groot. Aspecten als leefbaarheid en verkeersveiligheid komen al enige tijd in het gedrang. En dan is er ook een dringende behoefte aan bedrijvigheid en het bouwen van (hoogstnoodzakelijke) woningen.

**Samenwerking in een functionele regio: over de Ringvaart heen**
Zowel in Zuid-Holland als in Noord-Holland werken we al volop samen. De Zuid-Hollandse partijen maakten afspraken over van een pakket van maatregelen om de bereikbaarheid tussen de regio's te verbeteren. Aan de overzijde van de Ringvaart werkten overheden aan een Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 en een daarbij behorende Adaptieve Agenda. Vanaf nu bundelen wij nog meer onze krachten.

Natuurlijk zijn wij geen onbekenden van elkaar. Op een aantal projecten werken wij al samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid. De Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding Noordwijk-Schiphol is zo'n gezamenlijk project waarvoor we in de zomer van 2022 een Realisatie Overeenkomst (ROK) ondertekenden. De afspraken gaan over een nieuwe brug over de Ringvaart, speciaal voor de bus en fietsers. Ook bij de ontwikkeling van doorfietsroutes zoeken wij de afstemming; bij woningbouwplannen worden alle partijen betrokken waar het gaat om de effecten op mobiliteit en leefbaarheid. Zo kijken wij met elkaar goed naar het effect van de geplande ontwikkeling van woningbouw in Lisserbroek op de verkeersbewegingen.

**En nu verder…**
Deze lijn van samen werken aan het verbeteren van de bereikbaarheid over grenzen heen trekken wij vanaf nu door. We starten met het bepalen van de gezamenlijke opgave, de probleemstelling en het in beeld brengen van oplossingsrichtingen. We beginnen niet helemaal opnieuw, maar gebruiken hierbij de inzichten die er al zijn.

Frederik Zevenbergen, gedeputeerde provincie Zuid-Holland
Jeroen Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
Gerard Mostert, bestuurder Holland-Rijnland

Marja Ruigrok, vice-voorzitter Vervoerregio Amsterdam en wethouder gemeente Haarlemmermeer
Jolanda Langeveld, wethouder gemeente Lisse
Marlies Volten, wethouder gemeente Teylingen
Roberto ter Hark, wethouder gemeente Noordwijk
Maarten Dijkshoorn, wethouder gemeente Hillegom

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12782 |
| **Extern Zaak ID** | 2043356 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.1 |
| **Titel** | Mobiliteit: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof politieke werkgroep POLIS in Stockholm (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BU/BSP |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

POLIS is een vooraanstaand netwerk van Europese steden en regio's, die samen oplossingen creëren om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken onder andere door toepassing van innovatieve technologieën en gezamenlijke beïnvloeding van het Europese mobiliteitsbeleid. De provincie Noord-Holland is lid van dit netwerk en op ambtelijk niveau actief in verschillende werkgroepen. Gedeputeerde Olthof is lid van de politieke werkgroep van POLIS en is door de directeur van POLIS en de wethouder Mobiliteit en Stedelijke Ontwikkeling van Stockholm uitgenodigd voor de volgende politieke werkgroep in Stockholm. Deze wordt gecombineerd met een Leadership Summit en vindt plaats op 8 en 9 juni 2023.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
J.C. de Veer
BU/BSP

Telefoonnummer +31651564623
veerj@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

- 7 JUNI 2023

**Kenmerk**
2043356/2043363

**Uw kenmerk**

**Betreft: Reisvoornemen gedeputeerde J. Olthof politieke werkgroep POLIS in Stockholm**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het reisvoornemen van gedeputeerde Olthof naar de politieke werkgroep POLIS in Stockholm op 8 en 9 juni 2023.

**Netwerk om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken**
POLIS is een vooraanstaand netwerk van Europese steden en regio's, die samen oplossingen creëren om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken. Bijvoorbeeld door toepassing van innovatieve technologieën en gezamenlijke beïnvloeding van het Europese mobiliteitsbeleid. De provincie Noord-Holland is lid van dit netwerk en op ambtelijk niveau actief in verschillende werkgroepen.

In 2021 is de politieke werkgroep door POLIS ingesteld met als doel verkozen vertegenwoordigers bij elkaar te brengen om ervaringen uit te wisselen en slimme en duurzame mobiliteit te bevorderen.

De gedeputeerde is lid van de politieke werkgroep, samen met politieke vertegenwoordigers van grote steden en regio's in Europa, zoals Brussel, Parijs, Barcelona, Baden-Württemberg, Berlijn, Praag en Londen.

De werkgroep komt ongeveer twee keer per jaar bij elkaar. De komende bijeenkomst is op 8 en 9 juni in Stockholm op uitnodiging van de wethouder mobiliteit aldaar.

**Doel**
Tijdens de bijeenkomsten van de werkgroep wordt veel relevante kennis uitgewisseld en worden interessante en nuttige connecties

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL 0010.03.124.B.08

gelegd tussen de politici en hoge ambtenaren. De steden en regio's die deelnemen staan allen voor dezelfde (politieke) uitdagingen.
Hierbij zijn de Europese en Nederlandse doelstellingen leidend om het verkeer schoner (bijdragen aan 55% tot 60% reductie CO2 in 2030), veiliger (halvering aantal verkeersslachtoffers in 2030) en slimmer (optimaal gebruik van data) te maken. Juist in Noord-Holland zijn deze opgaven extra lastig omdat het al zeer druk is op de wegen en in het openbaar vervoer en er tot 2030 ook nog eens 184.000 woningen worden bijgebouwd. Daarom stimuleert de provincie ander reisgedrag en zet slimme systemen in voor fiets, OV, auto, schip en logistiek. De uitwisseling van ervaringen en best practices in de politieke werkgroep is behulpzaam om de uitdagingen in de Noord-Hollandse context het hoofd te bieden.
Daarnaast kan de samenwerking in de werkgroep helpen bij de voorbereiding van Europese subsidieaanvragen die we in het kader van de Focus Smart Mobility willen doen.

De gedeputeerde zal tijdens de werkgroep aandacht vragen voor de verbinding tussen de stedelijke regio's en de minder verstedelijkte gebieden. Het Europese beleid en de middelen zijn namelijk vooral gericht op de hoofdinfrastructuur (TEN-T) en de stedelijke knooppunten ("urban nodes") terwijl de bereikbaarheid van de minder verstedelijkte gebieden ook aandacht behoeft.

Deelname past in de door Provinciale Staten aangenomen Europastrategie 2022-2030 (thema's duurzame en slimme mobiliteit) en de Focus Smart Mobility.

**Tot slot**
Na het werkbezoek informeren wij u hierover met een reisverslag.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12867 |
| **Extern Zaak ID** | 1959272 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.2 |
| **Titel** | Mobiliteit: Staat van de Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in opdracht van de Provincie Noord-Holland samen met Vervoerregio Amsterdam de Staat van de Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 geschreven. In dit rapport analyseert SWOV de recente ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

# De Staat van de Verkeersveiligheid – Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023

R-2023-6

SWOV



# Auteurs




Dr. J. Oude Mulders



Dr. L.J. van den Broek



Ir. R.J. Decae



Drs. N.M. Bos


Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

# Documentbeschrijving

| | |
|---|---|
| Rapportnummer: | R-2023-6 |
| Titel: | De Staat van de Verkeersveiligheid – Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 |
| Auteur(s): | Dr. J. Oude Mulders, dr. L.J. van den Broek, ir. R.J. Decae & drs. N.M. Bos |
| Projectleider: | Dr. J. Oude Mulders |
| Projectnummer SWOV: | E22.10.A |
| Projectcode opdrachtgever: | 1200016672 |
| Opdrachtgever: | Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam |
| Projectinhoud: | SWOV heeft op verzoek van de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam een verkeersveiligheids-analyse uitgevoerd voor de provincie Noord-Holland, met aandacht voor verschillen tussen het deel van de provincie behorend tot de Vervoerregio Amsterdam en het deel dat daar niet toe behoort. Dit rapport brengt ontwikkelingen in aantallen ernstige verkeersslachtoffers, mobiliteit, bevolking en risico's in de provincie Noord-Holland in kaart. Ook beschouwt het risico-indicatoren in het verkeer (SPI's) en slachtofferprognoses. |
| Aantal pagina's: | 81 |
| Fotografen: | Paul Voorham (omslag) – Peter de Graaff (portretten) |
| Uitgave: | SWOV, Den Haag, 2023 |

**De informatie in deze publicatie is openbaar.**
**Overname is toegestaan met bronvermelding.**

**SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid**
Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag – Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
070 – 317 33 33 – info@swov.nl – www.swov.nl

**@swov_nl** / @swov **linkedin.com**/company/swov

# Samenvatting

Dit rapport biedt een verkeersveiligheidsanalyse voor de provincie Noord-Holland, analoog aan de nationale *Staat van de Verkeersveiligheid* die SWOV jaarlijks publiceert. De volgende onderwerpen komen aan bod:

- ontwikkelingen in aantallen verkeersdoden (2012-2021) en ernstig verkeersgewonden (2014-2021) in Noord-Holland, apart voor de Vervoerregio Amsterdam en Noord-Holland (excl. VRA), uitgesplitst naar verschillende kenmerken zoals leeftijd en vervoerswijze van het slachtoffer;
- ontwikkelingen in de mate van blootstelling, zoals de mobiliteit van verschillende vervoerswijzen en de bevolkingssamenstelling;
- ontwikkelingen in risico, mortaliteit en morbiditeit: aantallen slachtoffers per hoeveelheid blootstelling;
- ontwikkelingen op het gebied van risico-indicatoren: wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen die sterk samenhangen met verkeersveiligheid;
- en verwachtingen voor aantallen slachtoffers in de toekomst.

De belangrijkste bevindingen zijn:

In 2021 vielen er 88 **verkeersdoden** in Noord-Holland, waarvan 39 in Noord-Holland (excl. VRA) en 49 in de Vervoerregio Amsterdam; er is al zeker tien jaar geen significante ontwikkeling in het aantal verkeersdoden. Het aantal verkeersdoden in Noord-Holland daalt dus niet. Voor uitsplitsingen naar kenmerken van verkeersdoden hebben we, vanwege kleine aantallen per jaar, de periode 2017-2021 vergeleken met 2012-2016. Daarin valt het volgende op:

- Er vielen in 2017-2021 meer verkeersdoden onder fietsers in de Vervoerregio Amsterdam, net als in Nederland als geheel, dan in 2012-2016. In Noord-Holland (excl. VRA) is er geen stijging in het aantal verkeersdoden onder fietsers, maar vormen fietsers wel de grootste groep verkeersdoden.
- In de Vervoerregio Amsterdam is er een significante daling van het aantal verkeersdoden onder brom- en snorfietsers. Dat is niet het geval in Noord-Holland (excl. VRA). De daling in de Vervoerregio Amsterdam heeft mogelijk te maken met het verbieden van snorfietsen op het fietspad binnen de ring A10 van Amsterdam sinds 2019 en de sindsdien daar geldende helmplicht voor snorfietsers (die in 2023 ook landelijk is ingevoerd), al is dat niet specifiek onderzocht.
- Auto's waren in de periode 2017-2021 significant vaker tegenpartij bij een dodelijk ongeval in de Vervoerregio Amsterdam dan in de periode 2012-2016, terwijl landelijk dat verschil niet geobserveerd is. In Noord-Holland (excl. VRA) is er een significante stijging in het aantal verkeersdoden bij enkelvoudige ongevallen (d.w.z., zonder tegenpartij). Deze ontwikkeling is er ook voor heel Nederland, maar niet in de Vervoerregio Amsterdam.
- Vooral in de Vervoerregio Amsterdam is er een trend naar meer verkeersdoden onder 60-plussers, net als landelijk. Dat is niet het geval in Noord-Holland (excl. VRA). Ook is er in de Vervoerregio Amsterdam een opvallend sterke stijging van het aantal verkeersdoden onder 30'ers. In Noord-Holland (excl. VRA) stijgt dat aantal ook, maar minder sterk.

- Er vallen vooral meer verkeersdoden op wegen met een snelheidslimiet van maximaal 30 km/uur en 50 km/uur (binnen de bebouwde kom). De stijging op deze wegen in Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam is weliswaar niet significant, maar het patroon is vergelijkbaar met de landelijk significante stijging.
- In de periode 2017-2021 vielen in de gehele provincie Noord-Holland gemiddeld zo'n 12 verkeersdoden per jaar op provinciale wegen; dit aantal daalt niet. Verkeersdoden op provinciale wegen zijn relatief vaak auto-inzittenden en niet vaak fietsers. De dodelijke ongevallen gebeuren relatief vaak door een botsing met een andere auto, en er zijn relatief weinig enkelvoudige ongevallen.

In 2021 vielen er naar schatting 1.060 **ernstig verkeersgewonden** in Noord-Holland, waarvan 540 in Noord-Holland (excl. VRA) en 520 in de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast vielen er naar schatting 2.060 matig ernstig verkeersgewonden[1] in de gehele provincie Noord-Holland (niet uitgesplist naar regio). Voor ernstig verkeersgewonden hebben we de periode 2017-2021 vergeleken met de periode 2014-2017 (data van 2012-2013 zijn niet per provincie beschikbaar); vanwege onzekerheden rondom de data zijn aantallen afgerond op tientallen.

- Het aantal ernstig verkeersgewonden is in Noord-Holland (excl. VRA) significant gestegen met zo'n 8% (landelijk was dit +10%). In de Vervoerregio Amsterdam is er geen significant verschil in het aantal ernstig verkeersgewonden over de tijd.
- Onder ernstig verkeersgewonden vormen fietsers de grootste groep – in Noord-Holland (excl. VRA) zo'n 73% en in de Vervoerregio Amsterdam 62% van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden. Alleen in Noord-Holland (excl. VRA) stijgt het aantal ernstig verkeers-gewonden onder fietsers over de tijd, vooral in ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig.
- Het aantal ernstig verkeersgewonden over tijd stijgt onder 70-plussers, zowel in Noord-Holland (excl. VRA) als in de Vervoerregio Amsterdam. Het daalt daarentegen onder kinderen en tieners (tot 18 jaar) in de Vervoerregio Amsterdam, en onder mensen tussen 30 en 50 jaar in zowel Noord-Holland (excl. VRA) als de Vervoerregio Amsterdam.

Qua **blootstelling** valt het volgende op:

- De mobiliteit (afgelegde afstand in reizigerskilometers) was in 2020 als gevolg van de coronamaatregelen lager dan in de jaren daarvoor, en herstelde zich enigszins in 2021.
- De bevolkingsomvang is sterk gestegen in Noord-Holland, vooral in de Vervoerregio Amsterdam. De Vervoerregio Amsterdam is ook minder vergrijsd dan Nederland; de vergrijzing in Noord-Holland (excl. VRA) is ongeveer gelijk aan die van heel Nederland.
- De mortaliteit (aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) ligt in zowel Noord-Holland (excl. VRA) als de Vervoerregio Amsterdam in de meeste jaren wat onder het Nederlandse gemiddelde. De mortaliteit is vooral voor 70-plussers sterk verhoogd.
- De morbiditeit (aantal ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners) ligt binnen Noord-Holland (excl. VRA) op of iets boven het niveau van Nederland. In de Vervoerregio Amsterdam ligt het de meeste jaren juist iets onder het niveau van heel Nederland. De morbiditeit loopt op vanaf de leeftijd van 60 en is vooral voor 70-plussers sterk verhoogd.

**Risico-indicatoren** zijn bijvoorbeeld wegkenmerken of gedragingen die sterk verband houden met verkeersveiligheid, en spelen een belangrijke rol bij het risicogestuurd werken, zoals afgesproken in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*. De metingen van risico-indicatoren zijn maar zeer beperkt beschikbaar op provinciaal niveau; hier wordt nog wel aan gewerkt binnen het Kennisnetwerk SPV. Er zijn geen provinciale data beschikbaar over veilige wegen (behalve van

1. Sinds 2021 worden ernstig verkeersgewonden gedefinieerd als mensen die naar aanleiding van een verkeersongeval worden opgenomen in een ziekenhuis, met een letselernstscore van ten minste 3. Tot en met 2020 werden ook mensen met letselscore 2 (bijvoorbeeld botbreuken en hersenschudding met kort bewustzijnsverlies) tot de ernstig verkeersgewonden gerekend. Zij worden nu aangeduid als 'matig ernstig verkeersgewonden'. Voorbeelden van 'ernstig letsel' (score 3) zijn zwaardere breuken – van schedelbasis, heup of bovenbeen – en amputatie van pols of enkel.

risicoanalyses per wegbeheerder), veilige voertuigen, en hoogwaardige traumazorg. Op het gebied van veilige verkeersdeelnemers is de ontwikkeling in alcoholgebruik in het verkeer zorgelijk: er is een stijging in de politieregio's Noord-Holland en Amsterdam vastgesteld, en het niveau ligt een stuk hoger dan landelijk. Correct gebruik van fietsverlichting neemt daarentegen wel toe op verschillende meetlocaties in Noord-Holland. Binnen de risico-indicatoren over veilige snelheden en veilige verkeersdeelnemers zijn verder handhavingsgegevens geanalyseerd; deze laten veelal geen duidelijke verbetering zien als het gaat om bijvoorbeeld snelheidsovertredingen, gordelgebruik en lichtvoering. Er zijn veel meer boetes uitgeschreven over de tijd voor overtredingen van de helmplicht; dit heeft vermoedelijk te maken met de helmplicht en handhaving daarop voor snorfietsers in Amsterdam sinds 2019. Daarnaast is er een duidelijke trend naar meer boetes voor handheld bellen. Hoewel dit laatste (deels) verklaard kan worden door de toegenomen handhavingsinspanning, blijft afleiding in het verkeer een belangrijke risicofactor.[2]

Ten slotte zijn op basis van eerder onderzoek naar **prognoses van aantallen ernstige verkeers-slachtoffers** op nationaal niveau, de verwachtingen voor Noord-Holland geanalyseerd. Bij gelijkblijvend beleid lijkt er sprake te zijn van langdurige stagnatie van de daling van het aantal verkeersdoden, zowel landelijk als in Noord-Holland. De aantallen ernstig verkeersgewonden zullen naar verwachting sterk stijgen in de toekomst, met landelijk mogelijk een verdubbeling richting 2040. Bij ongewijzigd beleid lijkt ook in Noord-Holland een stijging van het aantal ernstig verkeers-gewonden onvermijdelijk, mede vanwege de sterke bevolkingsgroei en vergrijzing. Stevig inzetten op bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen – op het gebied van infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en handhaving – en zo de risico's in het verkeer verlagen, kan het toekomstig aantal slachtoffers sterk beperken.

Op basis van bovenstaande bevindingen, zijn de belangrijkste **aanbevelingen**:

- **Geef prioriteit aan de veiligheid van fietsers.** Zij vormen de grootste groep ernstige verkeersslachtoffers, en de aantallen stijgen in Noord-Holland over de tijd, vooral onder oudere fietsers. Door de verdere vergrijzing wordt onder deze groep ook in de toekomst de grootste stijging in aantallen ernstige verkeersslachtoffers verwacht. Het aanleggen van vrijliggende fietspaden, het vergevingsgezind inrichten van fietsinfrastructuur, en het verlagen van de maximumsnelheid op wegen, met name binnen de bebouwde kom, dragen sterk bij aan de veiligheid van fietsers.
- **Zet verder in op veilige infrastructuur.** Veel slachtoffers vallen op wegen in beheer van gemeenten, met een tendens naar meer slachtoffers op wegen met een limiet tot 50 km/uur (binnen de bebouwde kom). De infrastructuur op deze wegen verder inrichten volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig kan veel slachtoffers voorkomen.
- **Besteed ook aandacht aan provinciale wegen.** Op provinciale wegen blijven veel verkeersslachtoffers vallen. Dit aantal daalt niet. Door beperkingen in de registratiegraad kunnen geen conclusies worden getrokken over de toedracht van ongevallen op provinciale wegen; hiervoor is diepte-onderzoek meer geschikt.
- **Verbeter de metingen van risico-indicatoren.** Gegevens met betrekking tot risico-indicatoren spelen een cruciale rol bij het risicogestuurd werken zoals afgesproken in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*. De kwaliteit en beschikbaarheid van metingen van risico-indicatoren moet sterk verbeterd worden om risicogestuurd werken mogelijk te maken. Dergelijke data kunnen ook bijdragen aan betere duiding van eerder benoemde trends in slachtofferaantallen.
- **Blijf inzetten op de combinatie van handhaving en gedragsbeïnvloeding; dit blijven belangrijke componenten van verkeersveiligheidsbeleid.** Uit de geanalyseerde cijfers lijkt vooral afleiding in het verkeer (door apparatuurgebruik) een relevant thema voor verdere gedragsbeïnvloeding en handhaving. Vanwege de risico's blijven ook alcohol- en drugsgebruik en snelheid relevante thema's voor gedragsbeïnvloeding en handhaving.

2. SWOV (2020). *Afleiding in het verkeer*. SWOV-factsheet, juli 2020. SWOV, Den Haag.

- **Zet in op een combinatie van effectieve maatregelen**, binnen elk van de 3 E's: 'engineering' (infrastructuur), 'education' (gedragsbeïnvloeding/educatie) en 'enforcement' (handhaving) om een reductie van het aantal ernstige verkeersslachtoffers mogelijk te maken. Wanneer dit niet gebeurt – dus bij gelijkblijvend beleid – zijn de (inter)nationale doelstellingen, maar ook de ambitie van Noord-Holland om te streven naar 0 verkeersslachtoffers niet realistisch. Concrete maatregelen en hun verkeersveiligheidseffecten zijn doorgerekend in eerder SWOV-onderzoek.[3]

3. Zie bijvoorbeeld Craen, S. de, et al. (2022). *Kiezen of delen; Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030?* R-2022-8. SWOV, Den Haag.

# Summary

## The 2023 State of Road Safety in the province of Noord-Holland and the Amsterdam Transport Area (VRA)

This report provides a road safety analysis for the Dutch province of Noord-Holland, analogous to the national *State of Road Safety* that SWOV publishes annually. The following topics are covered:

- developments in the number of road deaths (2012-2021) and serious road injuries (2014-2021) in the province of Noord-Holland, both in the Amsterdam Transport Area (in Dutch: Vervoerregio Amsterdam, abbreviation: VRA) and in Noord-Holland *excluding* VRA separately, broken down by various characteristics such as age and transport mode;
- developments in exposure levels, such as the mobility of different transport modes and composition of the population;
- developments in risk, mortality and morbidity: numbers of casualties by exposure level;
- developments in risk indicators: road features, circumstances or behaviour strongly related to road safety;
- the expected numbers of serious road casualties.

The main findings are:

In 2021, the number of **road deaths** in Noord-Holland amounted to 88, of which 39 occurred in Noord-Holland (excl. VRA), and 49 in the Amsterdam Transport Area; there has been no significant development in the number of road deaths for at least a decade, which means that the number of road deaths in Noord-Holland is not decreasing. For breakdowns by road death characteristics, due to the annual small numbers we compared 2017-2021 to 2012-2016. Then, the following stands out:

- Comparing the 2017-2021 period to the 2012-2016 period, the number of road deaths among cyclists in the Amsterdam Transport Area increased, as was the case throughout the Netherlands. In Noord-Holland (excl. VRA), the number of road deaths among cyclists did not increase, but cyclists did constitute the largest group of road deaths.
- In the Amsterdam Transport Area, the number of road deaths among moped and light moped riders decreased significantly. This was not the case in Noord-Holland (excl. VRA). The decrease in the Amsterdam Transport Area may be due to light mopeds being banned on bicycle tracks/bicycle lanes within Amsterdam's A10 ring road, a ban that has been in effect since 2019, and to the local helmet requirement for light moped riders that has also been in effect since then (also introduced nationwide in 2023), although this was not specifically studied.
- Comparing 2017-2021 to 2012-2016, cars were significantly more often crash opponents in a fatal crash in the Amsterdam Transport Area, while nationally that difference was not observed. In Noord-Holland (excl. VRA), there was a significant increase in the number of

road deaths in single-vehicle crashes (i.e., without crash opponents). This development was also seen throughout the Netherlands, but not in the Amsterdam Transport Area.

- In the Amsterdam Transport Area in particular, there is a trend towards more road deaths among the over-60s, as there is nationally. This is not the case in Noord-Holland (excl. VRA). There is also a strikingly strong increase in road deaths among the over-30s in the Amsterdam Transport Area. In Noord-Holland (excl. VRA) that number is also rising, but less sharply.
- Particularly on roads with speed limits of up to 30 km/h and 50 km/h (in urban areas), more road deaths occurred. While the increase on these roads in both Noord-Holland (excl. VRA) and in the Amsterdam Transport Area is not significant, the pattern is similar to the national (significant) increase.
- From 2017 to 2021, an annual average of about 12 road deaths occurred on provincial roads throughout the province of Noord-Holland; this number is not decreasing. Road deaths on provincial roads are relatively often car occupants and not often cyclists. Road deaths occur relatively often due to a collision with another car, and relatively rarely due to single-vehicle crashes.

In 2021, there were an estimated 1,060 **serious road injuries** in Noord-Holland, of which 540 occurred in Noord-Holland (excl. VRA) and 520 in the Amsterdam Transport Area. In addition, there were an estimated 2,060 moderate road injuries[4] in the entire province of Noord-Holland (not broken down by region). For serious road injuries, we compared 2017-2021 to 2014-2017 (2012-2013 dates are not available by province); due to uncertainties concerning the dates, numbers have been rounded to tens.

- The number of serious road injuries in Noord-Holland (excl. VRA) increased significantly by about 8% (+10 % nationally). In the Amsterdam Transport Area, there is no significant difference in the number of serious road injuries over time.
- Cyclists are by far the largest group among the serious road injuries – in Noord-Holland (excl. VRA), they constitute about 73% and in the Amsterdam Transport Area 62% of the total number of serious road injuries. Only in Noord-Holland (excl. VRA) does the number of serious road injuries among cyclists increase over time, particularly in crashes without motor vehicle involvement.
- Among the over-70s, the number of serious road injuries increases over time, both in Noord-Holland (excl. VRA) and in the Amsterdam Transport Area. In contrast, it decreases among children and teenagers (up to 18 years old) in the Amsterdam Transport Area and among those aged between 30 and 50 in both Noord-Holland (excl. VRA) and the Amsterdam Transport Area.

In terms of **exposure**, the following stands out:

- Due to COVID-19 measures, mobility (distance travelled in passenger kilometres) was lower in 2020 than in previous years, recovering slightly in 2021.
- In Noord-Holland, the population size increased sharply, particularly in the Amsterdam Transport Area. In the Amsterdam Transportation Area, the degree of ageing is less strong than in the Netherlands; the ageing rate in Noord-Holland (excl. VRA) is about the same as it is throughout the Netherlands.
- Mostly, mortality (number of road deaths per million inhabitants) is somewhat below the Dutch average in both Noord-Holland (excl. VRA) and the Amsterdam Transport Area. Yet, particularly among the over-70s, mortality greatly increased.

4. Since 2021, serious road injuries are defined as people admitted to hospital following a road crash, with an injury severity score of at least 3. Up to and including 2020, people with injury severity score 2 were also regarded as serious road injuries (for example broken bones and concussions with brief loss of consciousness). They are now referred to as 'moderate road injuries'. Examples of injuries with severity score 3 are more severe fractures – of skull base, hip or upper leg – and amputation of wrist or ankle.

- In Noord-Holland (excl. VRA), morbidity (number of serious road injuries per million inhabitants) is at or slightly above the level of the Netherlands. In the Amsterdam Transport Area, it is mostly just below the level throughout the Netherlands. Morbidity increases from the age of 60 and sharply increases for the over-70s.

**Risk indicators** are, for example, road features or user behaviour strongly related to road safety, and they play an important role in a risk-driven approach, as agreed in the *Strategic Plan Road Safety 2030*. At the provincial level in the Netherlands, the availability of risk indicator measurements is only limited; the issue is still being addressed within the SPV Knowledge Network. No provincial data are available on safe roads (except for risk analyses per road authority), safe vehicles, and high-quality trauma care. Regarding safe road users, the trend in alcohol use is worrisome: in Noord-Holland and Amsterdam areas covered by regional police units, an increase was observed, and the level was much higher than it was nationwide. Correct use of bicycle lights, on the other hand, did increase at several measuring locations in Noord-Holland. Within the risk indicators on safe speeds and safe road users, enforcement data were further analysed; these mostly show no clear improvement when it comes to, for example, speeding, seatbelt use and lighting. Over time, many more fines were issued for helmet violations; this is presumably related to the helmet requirement and enforcement of helmet use for light moped riders in Amsterdam, which has applied since 2019. In addition, there is a clear trend toward more fines for handheld calling. Although the latter can (partly) be explained by the increased enforcement effort, distraction in traffic remains a major risk factor.[5]

Finally, based on previous research into **prognoses of numbers of serious road casualties** at the national level, the expectations for Noord-Holland were analysed. If policy remains unchanged, there appears to be a long-term stagnation in the decrease of road deaths, both nationally and in Noord-Holland. Serious road injuries are expected to rise sharply in the future, possibly doubling nationally towards 2040. If policies do not change, an increase in the number of serious road injuries also seems inevitable in Noord-Holland, partly because of strong population growth and ageing. Firmly focusing on proven effective road safety measures in the areas of infrastructure, influencing behaviour and enforcement and thus reducing traffic risks, can greatly reduce the future number of casualties.

Based on the above findings, the main r**ecommendations** are:

- **Prioritise the safety of cyclists**. They constitute the largest group of serious road casualties, and in Noord-Holland the numbers are rising over time, especially among older cyclists. Due to the continued ageing of the population, the largest increase in numbers of serious road casualties is expected among the older age group. The construction of bicycle tracks, a forgiving design of the cycling infrastructure, and lower speed limits on (especially urban) roads will greatly contribute to cyclist safety.
- **Commit to a safe infrastructure**. Many casualties occur on roads managed by municipalities, with a trend towards more casualties on 50km/h roads (in urban areas). Improving the infrastructure on these roads according to Sustainable Safety guidelines can prevent many casualties.
- **Focus on provincial roads as well**. On provincial road, the number of road casualties remains high and is not decreasing. Due to limitations in registration rates, no conclusions can be drawn about the circumstances of crashes on provincial roads; in-depth research is more appropriate for this purpose.
- **Improve risk indicator measurements**. Data relating to risk indicators play a crucial role in the risk-based approach as agreed in the *Strategic Plan Road Safety 2030*. The quality and availability of risk indicator measurements needs great improvement to ensure a risk-based approach. Such data can also help improve the interpretation of previously mentioned trends in casualty numbers.

5. SWOV (2020). *Distraction in traffic*. SWOV fact sheet, July 2020. SWOV, Den Haag.

- **Continue to focus on enforcement and measures to influence behaviour; these remain important components of road safety policy.** From the figures analysed, distraction in traffic (through device use) in particular seems to be a relevant theme for further influencing behaviour and for enforcement. Because of the risks, alcohol and drug use and driving speed also remain relevant themes for influencing behaviour and for enforcement.
- **Invest in proven effective measures** within each of the 3 Es: 'engineering' (infrastructure), 'education' (influencing behaviour) and 'enforcement' to allow for a reduction in the number of serious road casualties. If this course of action is not taken - i.e., if policy does not change - the (inter)national targets, but also Noord-Holland's ambition to aim for 0 road casualties, are not realistic. Concrete measures and their road safety effects were calculated in previous SWOV research.[6]

6. See for example Craen, S. de, et al. (2022). *Kiezen of delen; Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030?* R-2022-8. SWOV, Den Haag.

# Inhoud


**1 Inleiding 14**
1.1 Doel van dit rapport 14
1.2 Onderscheiden gebieden 15
1.3 Opzet van dit rapport 16

**2 Bronnen en methode 17**
2.1 Ontwikkelingen in ernstige verkeersslachtoffers 17
2.1.1 Verkeersdoden 17
2.1.2 Ernstig verkeersgewonden 19
2.1.3 Verkeersslachtoffers op provinciale wegen 20
2.2 Blootstelling en risico 21
2.3 Risico-indicatoren 21
2.4 Toekomstontwikkelingen 22

**3 Ontwikkelingen in ernstige verkeersslachtoffers 23**
3.1 Verkeersdoden 23
3.1.1 Aantal verkeersdoden 23
3.1.2 Verkeersdoden naar moment van het ongeval 25
3.1.3 Verkeersdoden naar vervoerswijze 26
3.1.4 Verkeersdoden naar kenmerken van het slachtoffer 29
3.1.5 Nadere analyse naar vervoerswijzen 30
3.1.6 Verkeersdoden naar ongevalslocatie 33
3.2 Ernstig verkeersgewonden 34
3.2.1 Aantal ernstig verkeersgewonden 35
3.2.2 Ernstig verkeersgewonden naar vervoerswijze 36
3.2.3 Ernstig verkeersgewonden naar leeftijd 38
3.3 Verkeersslachtoffers op provinciale wegen 40

**4 Blootstelling en risico 42**
4.1 Mobiliteit 43
4.2 Ontwikkelingen in het gemotoriseerde voertuigenpark 46
4.3 Bevolkingsontwikkeling 49
4.4 Ontwikkeling in weglengte 50
4.5 Slachtoffers gerelateerd aan blootstellingsmaten 51
4.5.1 Mortaliteit en morbiditeit 51
4.5.2 Risico 54
4.5.3 Slachtofferdichtheid 57
4.6 Externe factoren die de mobiliteit of het risico beïnvloeden 58

**5 Risico-indicatoren 59**
5.1 Veilige wegen 60
5.2 Veilige snelheid 60
5.3 Veilige voertuigen 61

5.4 Veilige verkeersdeelnemers 62
5.4.1 Rijden onder invloed van psychoactieve stoffen 62
5.4.2 Gebruik van beveiligingsmiddelen 63
5.4.3 Voeren van fietsverlichting 64
5.4.4 Aandacht in het verkeer 65
5.5 Hoogwaardige traumazorg 66

**6 Slachtofferontwikkelingen in de toekomst 68**
6.1 Landelijke ontwikkelingen 68
6.2 Ontwikkeling voor MIRT-regio Noordwest-Nederland 69

**7 Conclusies 71**

**Literatuur 76**

# 1 Inleiding

**In dit rapport analyseert SWOV de recente ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. We gaan in op de ontwikkelingen rondom ernstige verkeersslachtoffers en factoren die daarmee samenhangen, zoals de mobiliteit en risico's in het verkeer. Daarnaast beschouwen we het aantal te verwachten ernstige verkeersslachtoffers in de toekomst. Dit hoofdstuk gaat in op het doel van deze rapportage en biedt een leeswijzer voor de rest van het rapport.**

## 1.1 Doel van dit rapport

De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam hebben SWOV gevraagd om de verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam te analyseren, op een vergelijkbare manier als SWOV jaarlijks doet in de (nationale) *Staat van de Verkeersveiligheid* (Aarts et al., 2022). De provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam voeren de regie op het gebied van verkeersveiligheid binnen de provincie Noord-Holland, en hebben daarom behoefte aan analyse en duiding van relevante ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid, zoals betrouwbare cijfers over verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden, blootstellingsmaten en ontwikkelingen op het gebied van risico-indicatoren in de provincie. Deze risico-indicatoren verwijzen naar wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen die een sterk oorzakelijk verband hebben met verkeersveiligheid, en spelen een centrale rol in het risicogestuurd werken dat onderdeel is van het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030* (SPV 2030; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat et al., 2018).

Deze eerste Staat van de Verkeersveiligheid voor Noord-Holland[7] kan, samen met de eigen risicoanalyses in het kader van het SPV, bijdragen aan het stellen van (nieuwe) prioriteiten op het gebied van verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland. Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid en verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers zijn kernelementen zoals geformuleerd in het SPV 2030. Het verbeteren van de verkeersveiligheid in de provincie is ook een expliciet doel van zowel de provincie Noord-Holland (die de regie voert over het gebied buiten de Vervoerregio Amsterdam, en de provinciale wegen in de gehele provincie) als de Vervoerregio Amsterdam (regievoerder binnen de Vervoerregio, behalve voor de provinciale wegen). De ambitie om te streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050 (Provincie Noord-Holland, 2019) haakt aan bij nationale en internationale ambities, bijvoorbeeld een halvering van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in 2030 (ten opzichte van 2019) in Nederland, en een streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050, zowel in Nederland (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat et al., 2018) als binnen de Europese Unie (European Commission, 2020).

7. In 2023 komen er ook versies van de Staat van de Verkeersveiligheid uit voor de provincies Limburg en Utrecht. Ook een analyse van de verkeersveiligheidsopgaven voor de Metropoolregio Amsterdam (groter dan de Vervoerregio Amsterdam) uit 2014 is relevant om te noemen (Van Schagen et al., 2014).

## 1.2 Onderscheiden gebieden

De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam zijn gezamenlijk regievoerder voor verkeersveiligheid binnen de provincie Noord-Holland. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) is een bestuurlijk samenwerkingsverband van 14 gemeenten in de regio Amsterdam.[8] De VRA is, samen met de gemeenten en provincie Noord-Holland, verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid in de Vervoerregio. De provincie Noord-Holland is, samen met lagere overheden, verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid in het overige deel van de provincie, en voor de provinciale wegen in de hele provincie, dus ook in de Vervoerregio Amsterdam.

Sommige analyses in dit rapport, met name die over aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden, worden geanalyseerd voor de twee regio's apart, dus voor het hele gebied binnen de VRA (ook de provinciale wegen) en voor het gedeelte Noord-Holland buiten de VRA. Andere analyses, zoals die van sommige blootstellingsgegevens en risico-indicatoren, kunnen vanwege databeperkingen alleen gemaakt worden voor de provincie als geheel. Een duidelijke aanduiding of het om de provincie Noord-Holland als geheel gaat, of om het deel dat buiten de VRA ligt, is dus van belang.

### Gebruikte aanduidingen

In dit rapport zullen we consequent spreken over **Noord-Holland** als het om de hele provincie gaat, inclusief de **Vervoerregio Amsterdam (VRA)**. Het deel van de provincie buiten de VRA duiden we aan als **Noord-Holland (excl. VRA)**.

### Gehanteerde gebiedsgrenzen

De grenzen van de Vervoerregio Amsterdam en Noord-Holland (excl. VRA) zijn in het afgelopen decennium veranderd door fusies van gemeenten. Per 1 januari 2019 is de voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (tot dan toe geen onderdeel van de VRA) opgegaan in de gemeente Haarlemmermeer, en daarmee onderdeel geworden van de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast is per 24 maart 2022 de voormalige gemeente Weesp (tot dan toe geen onderdeel van de VRA) opgegaan in de gemeente Amsterdam, en daarmee onderdeel geworden van de Vervoerregio Amsterdam.

In dit rapport hebben we ervoor gekozen de verkeersslachtoffers uit te splitsen naar de huidige grenzen (op het moment van schrijven, 2023) van de Vervoerregio Amsterdam en Noord-Holland (excl. VRA). Met andere woorden, ook verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden die tot 2019 in de voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en tot maart 2022 in de voormalige gemeente Weesp vielen, worden in dit rapport meegeteld bij de Vervoerregio Amsterdam, en niet bij Noord-Holland (excl. VRA). Hiervoor is gekozen omdat het een eerlijkere vergelijking tussen periodes mogelijk maakt, ook bij het verschijnen van nieuwe cijfers.

Door deze keuze kunnen de in dit rapport gepresenteerde aantallen licht verschillen van andere databronnen, zoals de statistiek verkeersdoden die via het CBS zelf beschikbaar is; die hanteert voor elk jaar de op dat moment bestaande grenzen.

8. De volgende gemeenten maken deel uit van de Vervoerregio Amsterdam: Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad. Zie ook https://vervoerregio.nl/

## 1.3 Opzet van dit rapport

In deze *Staat van de Verkeersveiligheid – Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023* komen de volgende onderwerpen aan bod:

- Ontwikkelingen in aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden, uitgesplitst naar relevante kenmerken zoals leeftijd en geslacht, vervoerswijze van het slachtoffer, vervoerswijze van de tegenpartij en wegtype (*Hoofdstuk 3*). Hierbij is er aandacht voor ontwikkelingen in de tijd en worden ontwikkelingen in Noord-Holland (excl. VRA) en de VRA vergeleken met landelijke ontwikkelingen. Ook is er bijzondere aandacht voor (ernstige) verkeersslachtoffers op provinciale wegen.
- Ontwikkelingen in blootstelling aan risicofactoren in het verkeer, op basis van gegevens over mobiliteit, bevolking en wagenpark. Deze gegevens worden gerelateerd aan de aantallen verkeersslachtoffers en vormen daarmee veiligheidsmaten als risico, mortaliteit en morbiditeit (*Hoofdstuk 4*).
- Ontwikkelingen in risico-indicatoren die centraal staan bij het risicogestuurd werken, zoals afgesproken in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*. Daarnaast bespreken we ook handhavingsgegevens in het verkeer (*Hoofdstuk 5*).
- Verwachtingen voor ontwikkelingen in aantallen verkeersslachtoffers in de toekomst (*Hoofdstuk 6*).

Deze *Staat van de Verkeersveiligheid – Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023* wordt afgesloten met de conclusies en een beschouwing op de resultaten in *Hoofdstuk 7,* maar om te beginnen beschrijven we in *Hoofdstuk 2* eerst de databronnen die voor dit rapport zijn geraadpleegd, en de methoden die zijn gehanteerd om de data te analyseren.

# 2 Bronnen en methode

**In dit hoofdstuk beschrijven we de databronnen die voor dit rapport zijn geraadpleegd, en de methodologische keuzes die zijn gemaakt bij de analyses van de data. De *Paragrafen 2.1* t/m *2.4* behandelen de databronnen en methoden per achtereenvolgend onderwerp (*Hoofdstukken 3* t/m *6*).**[9]

## 2.1 Ontwikkelingen in ernstige verkeersslachtoffers

We bespreken de ontwikkelingen in aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in de provincie Noord-Holland, apart voor de gebieden Noord-Holland (excl. VRA) en de VRA, tot en met het jaar 2021, omdat van die jaren alle statistieken definitief zijn vastgesteld (*Paragraaf 2.1.1* en *2.1.2*). Van 2022 is op het moment van schrijven alleen het aantal verkeersdoden op het niveau van de gehele provincie bekend; statistieken over ernstig verkeersgewonden in 2022 zijn nog niet beschikbaar. Daarnaast wordt de analyse van verkeersslachtoffers op provinciale wegen kort beschreven (*Paragraaf 2.1.3*).

### 2.1.1 Verkeersdoden

**Databronnen**
In dit rapport analyseren we data over verkeersdoden tot en met het jaar 2021 uit twee databronnen: de statistiek verkeersdoden (bron: CBS) en de verkeersongevallenregistratie BRON (bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat).

De *statistiek verkeersdoden* is de meest volledige en betrouwbare bron van aantallen verkeersdoden in Nederland. Het aantal verkeersdoden in een jaar wordt jaarlijks in het daaropvolgende voorjaar door CBS gepubliceerd op basis van de ongevallenregistratie van de politie, doodsoorzaakformulieren ingevuld door schouwartsen, en dossiers van arrondissementsparketten over niet-natuurlijke doden (CBS, 2023a). Inmiddels is de statistiek verkeersdoden ook beschikbaar voor 2022, maar alleen op het niveau van de gehele provincie. We vermelden daarom wel het aantal verkeersdoden in 2022 voor de provincie Noord-Holland, maar niet apart voor de twee Noord-Hollandse regio's, omdat de achterliggende microdata nog niet beschikbaar zijn.

*BRON* staat voor het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland. Dit bestand, dat elk jaar wordt gepubliceerd door Rijkswaterstaat, is hoofdzakelijk gebaseerd op de politieregistratie van verkeersongevallen, en wordt aangevuld met mediaberichten van dodelijke ongevallen en voertuigkenmerken uit de registers van RDW (Rijkswaterstaat, 2023). BRON is voor verkeersdoden de laatste jaren voor ca. 86% compleet, maar deze registratiegraad fluctueert van jaar tot jaar, en varieert tussen provincies en per type ongeval. Zo is bekend dat BRON met name voor ongevallen zonder de betrokkenheid van een motorvoertuig minder volledig is (SWOV, 2022a). BRON bevat

9. Voor meer uitvoerige details over de databronnen verwijzen we naar het achtergrondrapport van de (nationale) *Staat van de Verkeersveiligheid 2022* (Aarts et al., 2022).

echter ook kenmerken van ongevallen en slachtoffers die niet in de statistiek verkeersdoden van het CBS beschikbaar zijn, zoals informatie over de tegenpartij en het wegtype, en vormt daarom een waardevolle aanvullende databron.

**Methode**

We beschouwen de verkeersdoden voor de gehele provincie van 2012 tot 2022. Omdat de statistiek verkeersdoden van CBS van 2022 op het moment van schrijven nog niet beschikbaar was voor nadere analyse, beschouwen we het aantal verkeersdoden in een nadere analyse over een periode van tien jaar, dus van 2012 tot en met 2021. Bij het uitsplitsen naar kenmerken van verkeersdoden (zoals vervoerswijze of leeftijdscategorie) zijn we genoodzaakt om meerdere jaren te groeperen, en daar de uitsplitsingen van te presenteren. Het aantal verkeersdoden per jaar in de provincie Noord-Holland – dus zeker ook in de twee deelgebieden – is te laag om deze uitgesplitst naar kenmerken van jaar op jaar zinvol te kunnen analyseren. De reden hiervoor is tweeledig: (1) bij kleine aantallen zorgen kleine absolute schommelingen in slachtoffercijfers voor grote relatieve verschillen; hierbij ontstaat het gevaar dat er te veel betekenis wordt toegekend aan kleine fluctuaties of toevallige veranderingen van jaar op jaar; (2) in het kader van privacywetgeving is het niet toegestaan om gedetailleerde uitsplitsingen te presenteren die herleidbaar zouden kunnen zijn tot personen.

We hebben er daarom voor gekozen om voor uitsplitsingen naar kenmerken de verkeersdoden te groeperen in twee periodes van vijf jaar: 2012 tot en met 2016, en 2017 tot en met 2021. Hierdoor zijn de groepen verkeersdoden groot genoeg om ze gedetailleerd uit te splitsen naar kenmerken.[10] We vergelijken de ontwikkeling over deze twee vijfjaarperiodes in Noord-Holland (excl. VRA) met die in de VRA, en daarnaast ook met de ontwikkeling over diezelfde periodes voor Nederland als geheel. De verschillen tussen de twee vijfjaarperiodes worden getoetst op significantie met een Poisson-toets, waarbij een p-waarde van maximaal 0,05 wordt gehanteerd voor significantie-uitspraken. Dat betekent dat wanneer een significant verschil wordt gevonden, dit verschil dusdanig groot is dat in minder dan 5% van de gevallen dit verschil (door toeval) wordt gevonden terwijl er eigenlijk geen wezenlijk verschil is opgetreden.

**Registratiegraad verkeersdoden in BRON**

Zoals eerder beschreven, worden sommige analyses voor verkeersdoden gebaseerd op data uit BRON, omdat de CBS verkeersdodenstatistiek geen of beperkte informatie bevat over bijvoorbeeld de tegenpartij bij het ongeval waarin een verkeersdode viel of het wegtype en de wegbeheerder van de weg waarop het ongeval plaatsvond. Niet alle verkeersdoden worden echter geregistreerd in BRON.

*Tabel 2.1* toont de aantallen verkeersdoden in het gebied Noord-Holland (excl. VRA) en in het gebied van de VRA in beide databronnen in de twee vijfjaarperiodes die in dit rapport worden beschouwd. De registratiegraad van BRON van het aantal verkeersdoden fluctueert per jaar; over de gehele periode 2012-2021 komt de gemiddelde registratiegraad voor Noord-Holland (excl. VRA) uit op 82%; voor de VRA is het 83%; beide iets lager dan het landelijk gemiddelde van 86% (Aarts et al., 2022). Uit de tabel blijkt een opmerkelijk verschil in gemiddelde registratiegraad over de twee beschouwde periodes, 2012-2016 en 2017-2021 voor Noord-Holland (excl. VRA). Dit zorgt ervoor dat tussen die twee periodes het procentuele verschil in het aantal verkeersdoden in Noord-Holland (excl. VRA) in BRON groter is dan het op basis van de verkeersdodenstatistiek werkelijk is. Dit kan mogelijk enige vertekening van de resultaten geven bij gegevens uit BRON. Uit de laatste kolom blijkt dat dit ook geldt voor de landelijke cijfers; voor de VRA speelt dit

10. De gehele periode van contactbeperkende maatregelen tijdens de coronacrisis zit in de tweede vijfjaarsperiode. Uit de landelijke analyse (Aarts et al., 2022) blijkt echter dat de aantallen verkeersdoden in 2020 en 2021 niet significant lager waren dan in de jaren daarvoor. Bij het relateren van het aantal verkeersdoden aan de mobiliteit (zie *Paragraaf 2.2*) wordt wel rekening gehouden met de gedaalde mobiliteit tijdens de coronacrisis.

probleem niet: het procentuele verschil in aantal verkeersdoden tussen de twee periodes is in dezelfde orde van grootte.

*Tabel 2.1. Ontwikkeling van de registratiegraad van verkeersdoden in Noord-Holland in BRON, 2012-2021. Bron: IenW, CBS.*
** statistisch significant*

| Databron verkeersdoden in Noord-Holland | NH (excl. VRA) | | VRA | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| CBS | 209 | 212 | 186 | 221 | 1,4% | 18,8% | 3,4% |
| BRON | 160 | 186 | 156 | 183 | 16,3% | 17,3% | 6,4%* |
| **Registratiegraad BRON** | **77%** | **88%** | **84%** | **83%** | | | |

### 2.1.2 Ernstig verkeersgewonden

**Data**
Statistieken over ernstig verkeersgewonden (EVG) worden gepresenteerd op basis van een bij SWOV ontwikkelde methode die jaarlijks het aantal ernstig verkeersgewonden van het voorgaande jaar vaststelt op basis van een koppeling van BRON (zie *Paragraaf 2.1.1*) met de Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg (LBZ, bron: Dutch Hospital Data). Deze koppeling, die uitvoerig staat beschreven in het jaarlijkse EVG-rapport van SWOV (zie bijvoorbeeld Bos et al., 2022), is nodig omdat beide databronnen tekortkomingen hebben om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over kenmerken van verkeersgewonden. De gekoppelde data bieden daarom de meest complete weergave van de werkelijkheid.

In de LBZ-data wordt de externe oorzaak van een letsel geregistreerd; hieruit is af te leiden of het een slachtoffer van een verkeersongeval betreft. Daarnaast worden enkele kenmerken geregistreerd, zoals leeftijd, geslacht, dag en tijdstip van opname, vervoerswijze, en elementaire informatie over de vervoerswijze van de tegenpartij. Uitsplitsingen van aantallen ernstig verkeersgewonden zullen worden gepresenteerd op basis van de aantallen in de LBZ.

In de LBZ wordt niet geregistreerd waar het ongeval heeft plaatsgevonden. Voor de indeling van verkeersgewonden naar provincies zijn daarom andere bronnen gebruikt. Voor slachtoffers die gekoppeld kunnen worden aan een ongeval in BRON (32% van ernstig verkeersgewonden), is de locatie van het ongeval in BRON genomen. Voor niet-gekoppelde slachtoffers is de woonlocatie van de patiënt genomen (67%).[11] Als die onbekend was of in het buitenland lag, is de regio van het ziekenhuis – in Noord-Holland binnen of juist buiten de VRA – genomen (2%).

In de LBZ wordt de ernst van het letsel geregistreerd. Een **ernstig verkeersgewonde** is gedefinieerd als iemand die naar aanleiding van een verkeersongeval wordt opgenomen in het ziekenhuis, met een verwonding die wordt uitgedrukt in een MAIS-score[12] van 3 of hoger (MAIS3+). Indien de betrokkene binnen 30 dagen aan de gevolgen van het ongeval overlijdt, dan

11. Door deze werkwijze is er wat onzekerheid rondom precieze aantallen ernstig verkeersgewonden per Noord-Hollandse regio. We gaan ervan uit dat er bij de toewijzingen van slachtoffers naar regio en provincie er bij elke regio en provincie ongeveer even veel slachtoffers 'te weinig' als 'te veel' worden toegewezen, en deze elkaar dus als het ware 'opheffen'.
12. MAIS staat voor Maximum AIS: het ernstigste letsel bij een slachtoffer volgens de Abbreviated Injury Scale (AIS). Deze schaal loopt van 1 (licht letsel) tot 6 (dodelijk), waarbij 3 wordt aangeduid als 'ernstig letsel'. Voorbeelden van MAIS3-letsels zijn een schedelbasisfractuur, breuken van heup of bovenbeen, en amputatie van pols of enkel door een ongeval. Voorbeelden van MAIS2-letsels zijn lichtere botbreuken en hersenschudding met kort bewustzijnsverlies.

wordt deze bij de verkeersdoden geteld en niet bij de verkeersgewonden. Tot en met 2020 werden gewonden met een MAIS-score van 2 ook gerekend tot ernstig verkeersgewonden, maar dit is aangepast, onder andere om aan te sluiten bij de internationale definitie van ernstig verkeersgewonden. MAIS2-gewonden worden nu aangeduid als 'matig ernstig verkeersgewonden'. De aantallen MAIS2 en MAIS3+-gewonden zijn met terugwerkende kracht bijgesteld voor de periode vanaf 2014. Bij de duiding van het aantal verkeersgewonden staan we stil bij het verschil tussen matig ernstig verkeersgewonden (MAIS2) en ernstig verkeersgewonden (MAIS3+); bij verdere uitsplitsingen naar kenmerken kijken we alleen naar ernstig verkeersgewonden volgens de nieuwe definitie.

**Methode**
SWOV voert de analyse naar verkeersgewonden uit in de beveiligde omgeving van het CBS, in verband met privacywetgeving. De bij het CBS beschikbare tijdreeks van verkeersgewonden omvat de jaren 2014-2021. Hoewel nationale aantallen van verkeersgewonden wel beschikbaar zijn voor eerdere jaren, zijn deze door een methodebreuk niet volledig te vergelijken, en bovendien niet beschikbaar op provincie-niveau. We beperken ons in deze analyse voor Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam dan ook tot de jaren 2014-2021.[13]

Vanwege de beperkingen in de kwaliteit van onderliggende databronnen, en de methode van toewijzing van verkeersgewonden aan provincies en regio's, is het belangrijk om te benadrukken dat er sprake is van enige onzekerheid wat betreft de precieze aantallen verkeersgewonden (zie bijvoorbeeld Bos et al., 2022). De aantallen verkeersgewonden in dit rapport worden daarom afgerond op tientallen. Fluctuaties van enkele tientallen gewonden in opeenvolgende jaren kunnen het gevolg zijn van fluctuaties in de aantallen in de databronnen en wijzen dus niet noodzakelijk op een daadwerkelijke stijging of daling van het aantal ernstig verkeersgewonden.

Vanwege deze onzekerheid van precieze aantallen ernstig verkeersgewonden, hanteren we bij uitsplitsingen naar kenmerken van ernstig verkeersgewonden een gelijksoortige methode als bij verkeersdoden, namelijk het opsplitsen in twee gelijkvormige periodes, in dit geval van vier jaar: 2014 tot en met 2017, en 2018 tot en met 2021. Voor ernstig verkeersgewonden zijn alleen betrouwbare uitsplitsingen beschikbaar naar leeftijd en vervoerswijze (en de combinatie van die kenmerken). De verschillen tussen de periodes zullen, net als bij verkeersdoden, zowel voor Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam als voor heel Nederland worden gepresenteerd, met een Poisson-toets naar significantie.

### 2.1.3 Verkeersslachtoffers op provinciale wegen

We bieden een verdere uitsplitsing van kenmerken van verkeersslachtoffers op provinciale wegen. De provincie Noord-Holland is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de provinciale wegen in de gehele provincie, dus ook voor de provinciale wegen die binnen de Vervoerregio Amsterdam liggen. Daarom wordt deze analyse alleen voor de provincie als geheel uitgevoerd. De wegbeheerder van een weg wordt bovendien alleen geregistreerd binnen BRON (zie *Paragraaf 2.1.1*); de analyse naar provinciale wegen is daarom tot BRON-data beperkt.

In BRON is de letselernst van gewonden niet geregistreerd; alleen of zij naar het ziekenhuis zijn vervoerd is geregistreerd. Daarnaast is bekend dat er een forse onderregistratie is van gewonden in BRON; vooral ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig (en de slachtoffers die daarbij vallen) worden vaak niet in BRON geregistreerd. Hoewel we dus wel iets kunnen zeggen over **ziekenhuisgewonden** die vallen op provinciale wegen in Noord-Holland, is niet bekend hoe deze aantallen zich verhouden tot aantallen (matig) ernstig verkeersgewonden zoals in dit rapport gedefinieerd (op basis van MAIS2 dan wel MAIS3+, zie *Paragraaf 2.1.2*).

13. Voor de analyse van ernstig verkeersgewonden hanteren we dus een iets andere periode dan bij de analyse van verkeersdoden. In *Hoofdstuk 4* (blootstelling en risico) worden de cijfers echter omgerekend naar aantallen per jaar, waardoor risico's wel vergelijkbaar zijn.

Vanwege de onzekerheden rondom (de mate van) onderregistratie van verkeersdoden en verkeersgewonden, presenteren we de totale aantallen verkeersdoden en (in BRON geregistreerde) ziekenhuisgewonden op provinciale wegen in Noord-Holland voor de jaren 2017-2021 samen. De aantallen, met name qua verkeersdoden, per jaar op provinciale wegen zijn dermate laag dat conclusies over veranderingen over de tijd niet te trekken zijn.

## 2.2 Blootstelling en risico

De blootstelling aan risicofactoren in het verkeer in Noord-Holland wordt, voor de provincie als geheel, beschouwd aan de hand van de volgende bronnen:

- personenmobiliteit: afgelegde afstand in reizigerskilometers op basis van het mobiliteitsonderzoek Onderweg in Nederland (ODiN; bron: CBS; gegevens sinds 2018).
- omvang van het voertuigenpark van gemotoriseerde voertuigen (bron: CBS).
- bevolkingsomvang en -verdeling naar leeftijdscategorieën (bron: CBS).
- ontwikkelingen in weglengte naar verschillende wegbeheerders op basis van het Nationaal Wegenbestand (NWB; bron: RWS).

Berekeningen van de mortaliteit (aantal verkeersdoden per miljoen inwoners), morbiditeit (aantal ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners) en het risico (aantal verkeersdoden en ernstig gewonden per afgelegde afstand naar vervoerswijze en leeftijdscategorie) zijn gedaan door het aantal slachtoffers te delen door de meest relevante blootstellingsgegevens.

## 2.3 Risico-indicatoren

Risico-indicatoren (ook wel Safety Performance Indicators; SPI's) zijn indicatoren voor risicofactoren in het verkeer – zoals kenmerken van wegen of voertuigen, of gedragingen in het verkeer – die sterk samenhangen met verkeersveiligheid. De risico-indicatoren spelen een belangrijke rol binnen de risicogestuurde aanpak die sinds enkele jaren standaard is binnen het SPV 2030.

Aan de definitie van verschillende risico-indicatoren wordt continu gewerkt, onder andere binnen het Kennisnetwerk SPV.[14] Helaas zijn er op dit moment nog niet voor alle van de huidige definities betrouwbare data beschikbaar, op zowel op nationaal als op provinciaal niveau. We duiden in *Hoofdstuk 5* de ontwikkelingen van de volgende risico-indicatoren:

- veilige infrastructuur;
- veilige voertuigen;
- veilige snelheden;
- veilige verkeersdeelnemers;
- hoogwaardige traumazorg.

Bij gebrek aan betrouwbare data over sommige risico-indicatoren, gaan we ook in op handhavingsgegevens van het CJIB (Centraal Justitieel Incassobureau) over verkeersovertredingen die verband houden met de risico-indicatoren 'veilige snelheden' en 'veilige verkeersdeelnemers'. Hierbij moet opgemerkt worden dat we geen gegevens hebben over de handhavingsinspanning. Een stijging in aantal boetes kan dus komen doordat de overtreding meer gemaakt wordt, maar ook doordat er meer op gehandhaafd is.

14. Zie www.kennisnetwerkspv.nl

## 2.4 Toekomstontwikkelingen

De prognose van de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland in de toekomst is gebaseerd op eerder onderzoek van SWOV en andere instituten, en zoveel mogelijk toegespitst op de provincie Noord-Holland.

Voor toekomstverwachtingen omtrent de ontwikkeling van aantallen verkeersdoden en (ernstig) verkeersgewonden in Noord-Holland, putten we uit eerdere studies van SWOV waarin prognoses voor de aantallen verkeersslachtoffers zijn berekend op nationaal niveau, gebruik makend van aannames omtrent de bevolkingsontwikkeling, ontwikkelingen in het mobiliteitsgedrag, en eventueel omtrent de ontwikkelingen van risicofactoren in het verkeer (Weijermars et al., 2018; De Craen et al., 2022; Wijlhuizen et al., 2021). Daarnaast duiden we de resultaten van eerder onderzoek naar regionale ontwikkelingen op MIRT-niveau, waarin de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht samen het MIRT-landsdeel 'Noordwest-Nederland' vormen. Een specifieke doorrekening van de achterliggende aannames met geactualiseerde mobiliteitscijfers voor Noord-Holland ligt buiten het bereik van deze verkeersveiligheidsanalyse, waardoor de resultaten indicatief zijn.

# 3 Ontwikkelingen in ernstige verkeersslachtoffers

**In dit hoofdstuk analyseren we de ontwikkelingen in verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in de provincie Noord-Holland, apart voor Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam. Eerst bespreken we de ontwikkelingen van aantallen verkeersslachtoffers over de tijd, van 2012 tot en met 2022. Vervolgens gaan we voor de periode t/m 2021 in op kenmerken van ernstige verkeersslachtoffers, zoals de verdeling over leeftijdscategorieën, geslacht, vervoerswijze van het slachtoffer en van de tegenpartij, de wegbeheerder en het wegtype van de weg waarop het ongeval plaatsvond. Voor deze uitsplitsingen worden steeds een aantal jaren samengenomen (zie *Paragraaf 2.1.1* en *2.1.2*). Aan het eind van dit hoofdstuk analyseren we slachtoffers op provinciale wegen.**

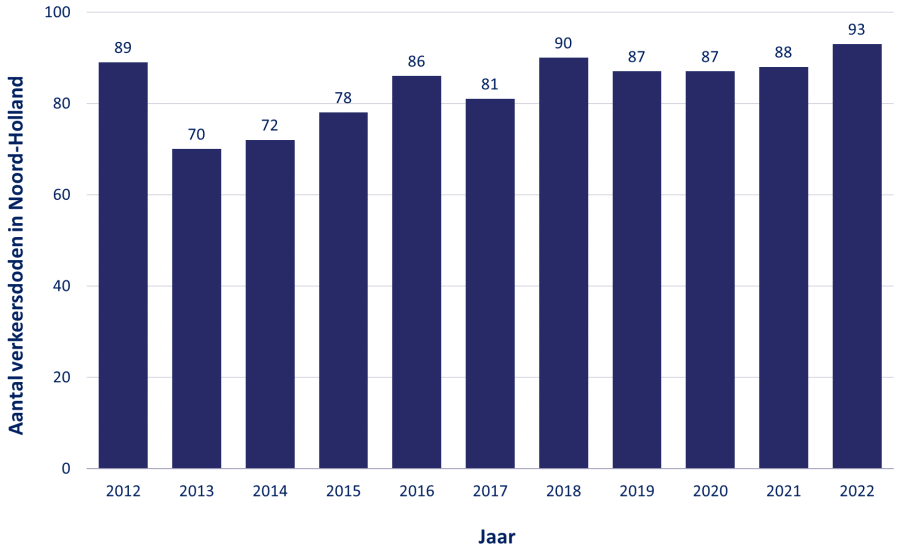
## 3.1 Verkeersdoden

Een verkeersdode is gedefinieerd als iemand die betrokken was bij een verkeersongeval,[15] en als gevolg daarvan binnen 30 dagen komt te overlijden (CBS, 2023a).

### 3.1.1 Aantal verkeersdoden

In 2022 vielen in Noord-Holland 93 verkeersdoden. *Afbeelding 3.1* toont de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in de provincie Noord-Holland over de periode 2012-2022. Met 93 verkeersdoden was 2022 het dodelijkste jaar in de geobserveerde periode, al is er geen sprake van een significante stijging in Noord-Holland ten opzichte van eerdere jaren. *Afbeelding 3.1* laat zien dat er de laatste jaren nauwelijks ontwikkelingen zijn in totale aantallen verkeersdoden in de provincie, maar de aantallen van de laatste jaren liggen hoger dan in 2013-2015 het geval was.

*Afbeelding 3.1. Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in de provincie Noord-Holland. Bron: CBS.*

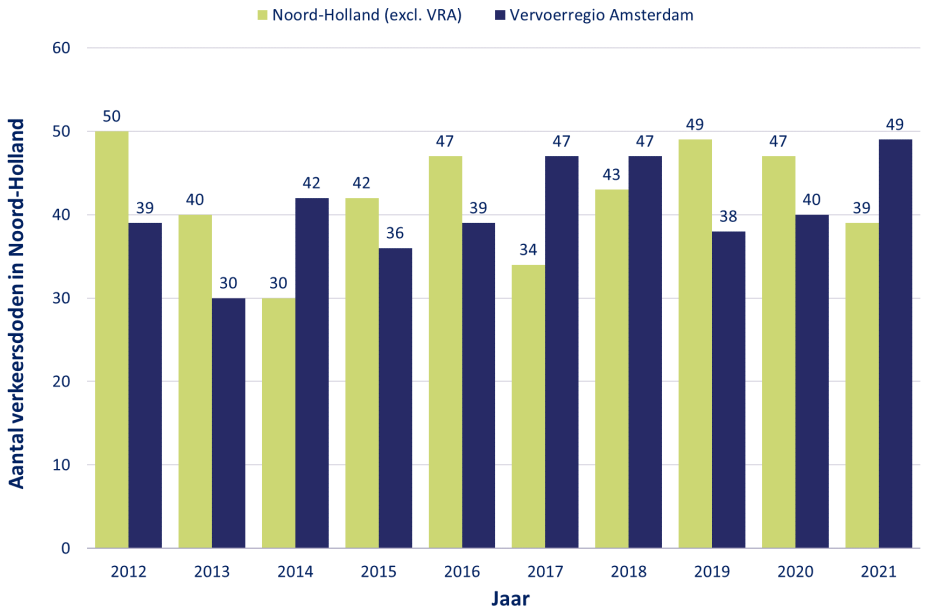



15. Een plotselinge gebeurtenis op de openbare weg, waarbij ten minste één rijdend voertuig betrokken was.

Een uitsplitsing van de verkeersdoden van 2022 naar de twee deelgebieden, Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam, was op het moment van schrijven vanwege databeperkingen nog niet mogelijk. We richten ons daarom bij de uitsplitsingen naar de deelgebieden, en verdere uitsplitsingen naar kenmerken van verkeersdoden op de jaren 2012-2021.

In 2021 vielen in Noord-Holland 88 verkeersdoden, waarvan 39 in Noord-Holland (excl. VRA) en 49 in de Vervoerregio Amsterdam. *Afbeelding 3.2* toont de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam over de periode 2012-2021.

*Afbeelding 3.2. Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in de provincie Noord-Holland, uitgesplist naar Noord-Holland (excl. VRA) en Vervoerregio Amsterdam. Bron: CBS.*




De afbeelding toont voor **Noord-Holland (excl. VRA)** geen duidelijke trend in de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden; er zijn jaarlijkse fluctuaties in de aantallen zonder significant stijgend of dalend patroon. De aantallen verkeersdoden zijn in de twee vergeleken periodes ook bijna gelijk: 209 in 2012-2016 en 212 in 2017-2021.

In de **Vervoerregio Amsterdam** viel in 2021 het hoogste aantal verkeersdoden van de laatste tien jaar en er vielen ook wat meer verkeersdoden in 2017 en 2018 dan in de andere jaren. Het aantal verkeersdoden lag in 2017-2021 met 221 daarmee 19% hoger dan in 2012-2016 met 186 verkeersdoden. Dit verschil is niet statistisch significant vanwege de relatief lage aantallen (in statistische zin), waardoor er ook in de VRA geen significant patroon is in de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden. De relatief hoge aantallen van enkele van de laatste jaren bieden evenwel reden tot zorgen.

De ontwikkeling van aantallen verkeersdoden in zowel Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam vertoont daarmee hetzelfde beeld als landelijk: na een decennialange gestage daling van het aantal verkeersdoden, is er sinds 2010 sprake van stagnatie in de daling van het aantal verkeersdoden (SWOV, 2022a). Tot en met 2021 is er ook landelijk geen significante ontwikkeling in het aantal verkeersdoden (Aarts et al., 2022).

De volgende paragrafen gaan in op de kenmerken van verkeersdoden in Noord-Holland. Waar mogelijk presenteren we deze cijfers op basis van de statistiek verkeersdoden (CBS). Dit is het geval bij verkeersdoden naar maand van het dodelijk ongeval, en geslacht, leeftijd, en vervoerswijze van verkeersdoden. De overige statistieken worden op basis van BRON gepresenteerd, omdat deze informatie niet of beperkt beschikbaar is in de CBS-data. Dan gaat het om statistieken naar tijdstip van het ongeval, vervoerswijze van de tegenpartij, wegbeheerder en wegtype. Let op: vanwege schommelingen in de registratiegraad van verkeersdoden in BRON

over de tijd, met name in Noord-Holland (excl. VRA), kunnen verschillen in totale aantallen en verschillen tussen de twee periodes mede veroorzaakt worden door verschillen in registratiegraad (voor toelichting, zie *Paragraaf 2.1.1*).

### 3.1.2 Verkeersdoden naar moment van het ongeval

Hier gaan we in op het aantal verkeersdoden per maand (statistiek verkeersdoden) en naar tijdstip van de dag (BRON).[16]

**Maand van het jaar**

*Tabel 3.1* toont het aantal verkeersdoden per maand in de twee vijfjaarsperioden 2012-2016 en 2017-2021 in Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam, het aandeel van het totaal aantal verkeersdoden in zowel de twee regio's als voor heel Nederland, en het verschil tussen die twee periodes in de twee regio's en Nederland (met significantietoets). De verschillen tussen de twee periodes lijken voor de Noord-Hollandse regio's soms erg groot, maar zijn vaak gebaseerd op relatief kleine aantallen; de aantallen zijn dan ook te klein om een significant verschil in te ontdekken. Er is wel een significante ontwikkeling voor Nederland, waar in 2017-2021 significant meer verkeersdoden vielen in juni ten opzichte van 2012-2016. Hier is geen duidelijke verklaring voor bekend.

*Tabel 3.1. Verkeersdoden in 2012-2021 in Noord-Holland naar maand en ontwikkelingen over de tijd. Bron: CBS. * statistisch significant.*

| Maand | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| Januari | 11 | 14 | 12 | 16 | 6,6% | 7,2% | 6,9% | 27,3% | 33,3% | 6,3% |
| Februari | 9 | 11 | 13 | 11 | 5,2% | 5,0% | 6,1% | 22,2% | -15,4% | -7,7% |
| Maart | 21 | 23 | 12 | 14 | 10,8% | 6,3% | 7,6% | 9,5% | 16,7% | -6,6% |
| April | 18 | 11 | 17 | 21 | 5,2% | 9,5% | 8,1% | -38,9% | 23,5% | 0,4% |
| Mei | 18 | 18 | 12 | 20 | 8,5% | 9,0% | 8,7% | 0,0% | 66,7% | 1,1% |
| Juni | 14 | 23 | 10 | 24 | 10,8% | 10,9% | 9,4% | 64,3% | 140,0% | 24,1%* |
| Juli | 16 | 18 | 15 | 23 | 8,5% | 10,4% | 10,1% | 12,5% | 53,3% | 17,0% |
| Augustus | 22 | 15 | 20 | 11 | 7,1% | 5,0% | 8,4% | -31,8% | -45,0% | -3,3% |
| September | 17 | 17 | 23 | 23 | 8,0% | 10,4% | 9,4% | 0,0% | 0,0% | 12,5% |
| Oktober | 26 | 19 | 14 | 21 | 9,0% | 9,5% | 8,4% | -26,9% | 50,0% | -13,7% |
| November | 20 | 18 | 12 | 22 | 8,5% | 10,0% | 8,6% | -10,0% | 83,3% | 16,4% |
| December | 17 | 25 | 26 | 15 | 11,8% | 6,8% | 8,2% | 47,1% | -42,3% | -1,1% |
| **Totaal** | **209** | **212** | **186** | **221** | **100%** | **100%** | **100%** | **1,4%** | **18,8%** | **3,4%** |

16. Het gaat hierbij om de maand en tijdstip van het ongeval, niet van het overlijden, mocht daar verschil in zitten.

**Uur van de dag**

*Tabel 3.2* toont de verdeling naar tijdstip van de dag, opgedeeld in blokken van drie uur (op basis van BRON). Zoals ook landelijk het geval is, vallen in beide Noord-Hollandse regio's de meeste verkeersdoden midden op de dag.

In **Noord-Holland (excl. VRA)** zijn, net als in heel Nederland, in 2017-2021 significant meer verkeersdoden gevallen tussen middernacht en 3 uur 's nachts dan in 2012-2016. Een eenduidige verklaring voor deze ontwikkeling ontbreekt.

In de **Vervoerregio Amsterdam** is een significante daling van het aantal verkeersdoden tussen 3 en 6 uur 's nachts. Ook hier is geen eenduidige verklaring voor.

*Tabel 3.2. Verkeersdoden in 2012-2021 in Noord-Holland naar tijdstip en ontwikkelingen over de tijd. Bron: IenW. * statistisch significant.*

| Tijdstip | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| 0 – 3 uur | 5 | 17 | 15 | 15 | 9,1% | 8,2% | 7,0% | 240,0%* | 0,0% | 24,7%* |
| 3 – 6 uur | 7 | 8 | 18 | 7 | 4,3% | 3,8% | 6,6% | 14,3% | -61,1%* | 6,5% |
| 6 – 9 uur | 20 | 10 | 10 | 20 | 5,4% | 10,9% | 10,3% | -50,0% | 100,0% | 0,0% |
| 9 – 12 uur | 26 | 25 | 24 | 25 | 13,4% | 13,7% | 13,8% | -3,8% | 4,2% | 1,1% |
| 12 – 15 uur | 30 | 41 | 26 | 34 | 22,0% | 18,6% | 19,8% | 36,7% | 30,8% | 11,2% |
| 15 – 18 uur | 33 | 39 | 30 | 38 | 21,0% | 20,8% | 20,9% | 18,2% | 26,7% | 11,2% |
| 18 – 21 uur | 17 | 27 | 20 | 26 | 14,5% | 14,2% | 12,7% | 58,8% | 30,0% | 0,9% |
| 21 – 24 uur | 22 | 19 | 13 | 18 | 10,2% | 9,8% | 8,9% | -13,6% | 38,5% | -1,6% |
| **Totaal** | **160** | **186** | **156** | **183** | **100%** | **100%** | **100%** | **16,3%** | **17,3%** | **6,4%*** |

### 3.1.3 Verkeersdoden naar vervoerswijze

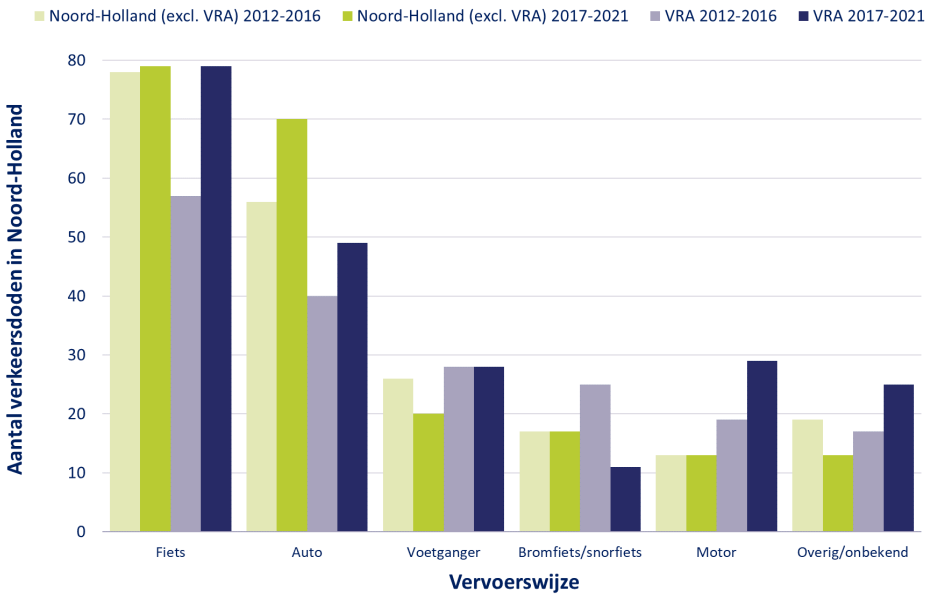
Hier analyseren we de informatie over de vervoerswijze van het slachtoffer (statistiek verkeersdoden) en de tegenpartij bij het ongeval (BRON).

**Vervoerswijze van het slachtoffer**

*Afbeelding 3.3* toont de verdeling van verkeersdoden naar vervoerswijze in de twee vijfjaarperiodes van beide Noord-Hollandse regio's, met Noord-Holland (excl. VRA) in het groen en de Vervoerregio Amsterdam in het blauw. *Tabel 3.3* toont de onderliggende cijfers, inclusief de aandelen van het totaal aantal verkeersdoden in Noord-Holland en Nederland, en de verschillen tussen de twee periodes. Let op: de vervoerswijze 'fiets' verwijst bij deze statistieken naar zowel elektrische als niet-elektrische fietsen. De onderliggende registraties maken geen betrouwbaar onderscheid tussen de twee typen.[17]

17. Onderscheid tussen elektrische en niet-elektrische fietsen wordt niet altijd (betrouwbaar) gemaakt in de registraties. Op landelijk niveau is bekend dat ten minste 39% van de verkeersdoden onder fietsers op een elektrische fiets reed. Dit betreft een ondergrens. Het aandeel stijgt over de jaren (zie Aarts et al., 2022).

*Afbeelding 3.3. Verdeling van verkeersdoden in Noord-Holland in 2012-2021 naar vervoerswijze. Bron: CBS.*




*Tabel 3.3. Verkeersdoden in 2012-2021 in Noord-Holland naar vervoerswijze en ontwikkelingen over de tijd.*
*1: incl. brommobiel, 2: incl. gemotoriseerde invalidevoertuigen (scootmobiel). Bron: CBS. * statistisch significant.*

| Vervoerswijze | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| Fiets | 78 | 79 | 57 | 79 | 37,3% | 35,7% | 34,1% | 1,3% | 38,6% | 13,8%* |
| Auto | 56 | 70 | 40 | 49 | 33,0% | 22,2% | 33,1% | 25,0% | 22,5% | -2,4% |
| Voetganger | 26 | 20 | 28 | 28 | 9,4% | 12,7% | 7,8% | -23,1% | 0,0% | -12,8% |
| Bromfiets/ snorfiets[1] | 17 | 17 | 25 | 11 | 8,0% | 5,0% | 6,3% | 0,0% | -56%* | -8,7% |
| Motor | 13 | 13 | 19 | 29 | 6,1% | 13,1% | 7,7% | 0,0% | 52,6% | 4,8% |
| Overig/ onbekend[2] | 19 | 13 | 17 | 25 | 6,1% | 11,3% | 11,0% | -31,6% | 47,1% | 14,6% |
| **Totaal** | **209** | **212** | **186** | **221** | **100%** | **100%** | **100%** | **1,4%** | **18,8%** | **3,4%** |

In **Noord-Holland (excl. VRA)** zijn er geen significante verschillen over de tijd in aantallen verkeersdoden per vervoerswijze. Het aandeel automobilisten onder verkeersdoden is wat hoger dan in de VRA, maar ook in Noord-Holland (excl. VRA) zijn fietsers de grootste groep verkeersdoden.

Er is een significante daling van het aantal verkeersdoden onder brom- en snorfietsers in de **Vervoerregio Amsterdam**. Dit kan te maken hebben met het verbieden van snorfietsen op het fietspad binnen de ring A10 van Amsterdam sinds 2019 en de sindsdien daar geldende helmplicht voor snorfietsers (die in 2023 ook landelijk is ingevoerd), al is dat niet specifiek onderzocht. In de andere categorieën, behalve bij voetgangers, zijn meer verkeersdoden gevallen, al zijn de toenames niet significant. De stijging van het aantal verkeersdoden onder fietsers past evenwel bij het significante landelijke patroon; deze ontwikkeling verdient daarom aandacht.

De categorie ‘overig/onbekend’ bestaat voor een deel uit scootmobielgebruikers. Hoewel de groep scootmobielgebruikers te klein is om voor beide Noord-Hollandse regio’s het precieze

aantal te kunnen presenteren, is bekend dat in de gehele provincie Noord-Holland in de periode 2016-2020 (let op: net iets andere periode dan hier geanalyseerd) 27 scootmobielgebruikers omkwamen in het verkeer (Bos et al., 2023, p. 81). Ongevallen met scootmobielen worden relatief slecht geregistreerd in BRON, waardoor veel kenmerken van dergelijke ongevallen niet betrouwbaar beschikbaar zijn. SWOV heeft in het recente verleden wel diepte-onderzoek uitgevoerd naar scootmobielongevallen, inclusief aanbevelingen voor de veiligheid te verbeteren (Davidse et al., 2018).

**Tegenpartij**

Een analyse van de (vervoerswijze van de) tegenpartij van verkeersdoden is alleen mogelijk op basis van ongevallencijfers in BRON. Zoals eerder vermeld, is de registratie van verkeersdoden in BRON niet volledig. Bovendien is bekend dat de registratiegraad in BRON sterk verschilt tussen verschillende typen ongevallen, waarbij met name een lagere registratiegraad van ongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer opvalt (zie ook Aarts et al., 2022). Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met een toename in registratiegraad in Noord-Holland (excl. VRA) in de periode 2017-2021 ten opzichte van de periode 2012-2016. De analyse naar tegenpartij moet daarom vooral als indicatief worden beschouwd. Let op: de categorie 'overig/onbekend' bestaat hier vooral uit overige vervoerswijzen die de tegenpartij vormen bij een vrij beperkt aantal verkeersdoden, zoals fietsen, brom-/snorfietsen en motorfietsen.

*Tabel 3.4* toont de verdeling van verkeersdoden naar (vervoerswijze van de) tegenpartij in Noord-Holland.

*Tabel 3.4. Verkeersdoden in 2012-2021 in Noord-Holland naar tegenpartij en ontwikkelingen over de tijd. Bron: IenW. * statistisch significant.*

| Tegenpartij | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| Auto | 69 | 56 | 40 | 78 | 30,1% | 42,6% | 34,1% | -18,8% | 95,0%* | 6,4% |
| Enkelvoudig | 40 | 66 | 48 | 53 | 35,5% | 29,0% | 36,7% | 65,0%* | 10,4% | 11,3%* |
| Vrachtauto/ bestelauto | 39 | 38 | 50 | 32 | 20,4% | 17,5% | 19,0% | -2,6% | -36,0% | -1,3% |
| Overig/ onbekend | 12 | 26 | 18 | 20 | 14,0% | 10,9% | 10,2% | 116,7%* | 11,1% | 5,2% |
| **Totaal** | **160** | **186** | **156** | **183** | **100%** | **100%** | **100%** | **16,3%** | **17,3%** | **6,4%*** |

In **Noord-Holland (excl. VRA)** vielen in 2017-2021 significant meer verkeersdoden bij enkelvoudige ongevallen (d.w.z. een ongeval zonder tegenpartij), net als in heel Nederland. Deze stijging is landelijk sinds enige jaren duidelijk (zie bijv. Aarts et al., 2020) en verdient dus ook in Noord-Holland (excl. VRA) bijzondere aandacht. Er is ook een significante stijging van verkeersdoden met een hier niet genoemde of onbekende tegenpartij; hiervan is niet duidelijk wat er heeft gespeeld.

In de **Vervoerregio Amsterdam** vielen in 2017-2021, ten opzichte van Noord-Holland (excl. VRA) en heel Nederland, relatief veel verkeersdoden in ongevallen met een auto als tegenpartij. Dit aantal is ook significant gestegen.

### 3.1.4 Verkeersdoden naar kenmerken van het slachtoffer

In deze paragraaf volgt de uitsplitsing van verkeersdoden in Noord-Holland naar geslacht en leeftijdscategorie, beide op basis van de statistiek verkeersdoden van CBS.

#### Geslacht

*Tabel 3.5* toont de verdeling van verkeersdoden in Noord-Holland naar geslacht.[18]
In zowel Noord-Holland (excl. VRA), de Vervoerregio Amsterdam als Nederland valt bijna driekwart van de verkeersdoden onder mannen. Er zijn geen significante verschillen tussen de twee vijfjaarperiodes.

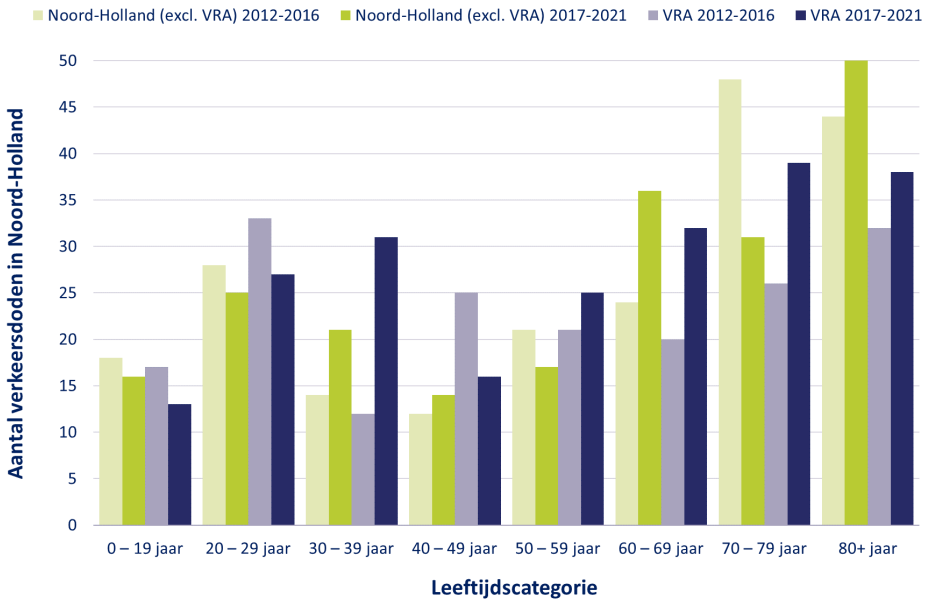
*Tabel 3.5. Verkeersdoden in 2012-2021 in Noord-Holland naar geslacht en ontwikkelingen over de tijd. Bron: CBS. * statistisch significant.*

| Geslacht | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| Man | 141 | 156 | 141 | 161 | 73,6% | 72,9% | 72,6% | 10,6% | 14,2% | 2,6% |
| Vrouw | 68 | 56 | 45 | 60 | 26,4% | 27,1% | 27,4% | -17,6% | 33,3% | 5,6% |
| **Totaal** | **209** | **212** | **186** | **221** | **100%** | **100%** | **100%** | **1,4%** | **18,8%** | **3,4%** |

#### Leeftijd

*Afbeelding 3.4* toont de verdeling van verkeersdoden in Noord-Holland naar leeftijdscategorieën in de twee vijfjaarperiodes, met Noord-Holland (excl. VRA) in het groen en de Vervoerregio Amsterdam in het blauw. *Tabel 3.6* toont de onderliggende cijfers, inclusief aandelen van het totaal in Noord-Holland en Nederland, en de verschillen tussen de twee periodes.

*Afbeelding 3.4. Verdeling van verkeersdoden in Noord-Holland in 2012-2021 naar leeftijd. Bron: CBS.*




18. Het CBS hanteert twee geslachtscategorieën. Het geslacht van het slachtoffer wordt bepaald op basis van de Basisregistratie Personen (BRP).

*Tabel 3.6. Verkeersdoden in 2012-2021 in Noord-Holland naar leeftijdscategorie en ontwikkelingen over de tijd. Bron: CBS. * statistisch significant.*

| Leeftijds-categorie | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| 0 – 19 jaar | 18 | 16 | 17 | 13 | 7,5% | 5,9% | 8,3% | -11,1% | -23,5% | -3,3% |
| 20 – 29 jaar | 28 | 25 | 33 | 27 | 11,8% | 12,2% | 14,3% | -10,7% | -18,2% | -5,9% |
| 30 – 39 jaar | 14 | 21 | 12 | 31 | 9,9% | 14,0% | 9,6% | 50,0% | 158,3%* | 22,8%* |
| 40 – 49 jaar | 12 | 14 | 25 | 16 | 6,6% | 7,2% | 8,1% | 16,7% | -36,0% | -15,9%* |
| 50 – 59 jaar | 21 | 17 | 21 | 25 | 8,0% | 11,3% | 10,0% | -19,0% | 19,0% | -9,8% |
| 60 – 69 jaar | 24 | 36 | 20 | 32 | 17,0% | 14,5% | 12,2% | 50,0% | 60,0% | 11,0% |
| 70 – 79 jaar | 48 | 31 | 26 | 39 | 14,6% | 17,6% | 17,9% | -35,4% | 50,0% | 13,3%* |
| 80+ jaar | 44 | 52 | 32 | 38 | 24,5% | 17,2% | 19,6% | 18,2% | 18,8% | 11,4% |
| **Totaal** | **209** | **212** | **186** | **221** | **100%** | **100%** | **100%** | **1,4%** | **18,8%** | **3,4%** |

In **Noord-Holland (excl. VRA)** valt, net als in Nederland als geheel, ruim de helft van de verkeersdoden onder 60-plussers. In de twee vijfjaarperiodes valt op dat het aantal verkeersdoden onder 60'ers stijgt, terwijl het onder 70'ers juist daalt. Dat laatste is opmerkelijk omdat het landelijk aantal verkeersdoden onder 70'ers juist significant is gestegen. De verschillen zijn binnen Noord-Holland (excl. VRA) echter, net als die van andere leeftijdscategorieën, niet statistisch significant. Er is ook sprake van een stijging van het aantal verkeersdoden onder 30'ers die, hoewel in Noord-Holland (excl. VRA) vanwege kleine aantallen niet significant, aansluit bij de significante ontwikkeling in heel Nederland.

In de **Vervoerregio Amsterdam** vallen relatief iets minder verkeersdoden onder 60-plussers dan in Noord-Holland (excl. VRA), maar nog steeds is bijna de helft (49%) ouder dan 60 jaar. Er is sprake van een significante stijging van het aantal verkeersdoden onder 30'ers, net als in heel Nederland. De procentuele stijging is in de VRA erg hoog, al wordt dat deels verklaard door het relatief lage aantal in 2012-2016. Verder is opvallend dat de landelijke daling van het aantal verkeersdoden onder 40'ers en stijging onder 70'ers beide ook in de Vervoerregio Amsterdam geobserveerd worden. Hoewel deze verschillen in de VRA niet statistisch significant zijn vanwege kleine aantallen, zijn de landelijke verschillen dat wel. Voor het aantal verkeersdoden onder 70'ers is er dus wel sprake van een zorgelijke trend.

### 3.1.5 Nadere analyse naar vervoerswijzen

In deze paragraaf kijken we naar een verdere uitsplitsing naar leeftijd en tegenpartij van doden onder fietsers en auto-inzittenden – de meest voorkomende vervoerswijzen onder verkeersdoden in zowel Noord-Holland (excl. VRA) als de Vervoerregio Amsterdam. Uitsplitsingen van andere vervoerswijzen naar leeftijd en tegenpartij zijn voor de twee regio's niet zinvol vanwege te kleine aantallen over de vijfjaarperiodes (zie *Tabel 3.3*).

**Fiets**

*Tabel 3.7* toont de uitsplitsing van verkeersdoden onder fietsers in Noord-Holland naar leeftijdscategorie (NB: merk op dat de leeftijdscategorieën vanwege kleine aantallen niet overeenkomen met eerdere leeftijdscategorieën, en niet allemaal evenveel jaren omvatten).

In **Noord-Holland (excl. VRA)** vallen relatief weinig fietsdoden onder mensen jonger dan 50 jaar. Bijna twee derde van de verkeersdoden onder fietsers valt in deze regio onder 70-plussers, wat relatief veel is in vergelijking met de VRA en heel Nederland. Er is bovendien sprake van een

significante stijging in het aantal fietsdoden onder 80-plussers, net als in heel Nederland (zie ook Schepers et al., 2020).

In de **Vervoerregio Amsterdam** is de leeftijdsverdeling van verkeersdoden onder fietsers iets gelijkmatiger. Er is een verdubbeling van het aantal verkeersdoden onder fietsers tussen de 50 en 70, al is deze ontwikkeling niet significant vanwege de kleine aantallen. Ook in de andere leeftijdscategorieën zijn er geen significante ontwikkelingen.

*Tabel 3.7. Verkeersdoden onder fietsers in 2012-2021 in Noord-Holland naar leeftijdscategorie en ontwikkelingen over de tijd. Bron: CBS.*
** statistisch significant.*

| Leeftijds-categorie | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| 0 – 49 jaar | 16 | 9 | 19 | 17 | 11,4% | 21,5% | 31,8% | -43,8% | -10,5% | 7,1% |
| 50 – 69 jaar | 17 | 19 | 13 | 26 | 24,1% | 32,9% | 21,2% | 11,8% | 100,0% | 16,9% |
| 70 – 79 jaar | 31 | 21 | 11 | 20 | 26,6% | 25,3% | 23,1% | -32,3% | 81,8% | 11,3% |
| 80+ jaar | 14 | 30 | 14 | 16 | 38,0% | 20,3% | 23,9% | 114,3%* | 14,3% | 27,6%* |
| **Totaal** | **78** | **79** | **57** | **79** | **100%** | **100%** | **100%** | **1,3%** | **38,6%** | **13,8%*** |

*Tabel 3.8* toont de uitsplitsing van verkeersdoden onder fietsers naar tegenpartij, op basis van BRON.[19]

In **Noord-Holland (excl. VRA)** was er een toename in het aantal verkeersdoden onder fietsers na een enkelvoudig ongeval, al is deze stijging vanwege kleine aantallen niet significant. In Nederland als geheel neemt het aantal verkeersdoden onder fietsers na een enkelvoudig ongeval wel significant toe; daarom is hier wel sprake van een zorgelijke trend in Noord-Holland (excl. VRA).

In de **Vervoerregio Amsterdam** was er een forse en significante toename in het aantal verkeersdoden onder fietsers met een auto als tegenpartij. In de VRA is de landelijke stijging van het aantal fietsdoden naar aanleiding van een enkelvoudig ongeval niet geobserveerd.

*Tabel 3.8. Verkeersdoden onder fietsers in 2012-2021 in Noord-Holland naar tegenpartij en ontwikkelingen over de tijd. Bron: IenW. * statistisch significant.*

| Tegenpartij | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| Auto | 20 | 15 | 9 | 23 | 27,8% | 39,0% | 43,9% | -25,0% | 155,6%* | 10,1% |
| Enkelvoudig | 6 | 15 | 9 | 9 | 27,8% | 15,3% | 16,5% | 150,0% | 0,0% | 52,6%* |
| Vrachtauto/ bestelauto | 10 | 8 | 15 | 16 | 14,8% | 27,1% | 21,9% | -20,0% | 6,7% | 9,0% |
| Overig/ onbekend | 7 | 16 | 4 | 11 | 29,6% | 18,6% | 17,6% | 128,6% | 175,0% | 9,5% |
| **Totaal** | **43** | **54** | **37** | **59** | **100%** | **100%** | **100%** | **25,6%** | **59,5%*** | **13,1%*** |

19. De relatief sterke onderregistratie in BRON bij fietsongevallen blijkt uit het verschil in totalen van de vijfjaarperiodes tussen *Tabel 3.7* (op basis van statistiek verkeersdoden) en *Tabel 3.8* (op basis van BRON). De registratiegraad voor fietsdoden in BRON in Noord-Holland (excl. VRA) was 55% in 2012-2016; in 2017-2021 was deze 68%. In de Vervoerregio Amsterdam was de registratiegraad van fietsdoden in BRON 65% in 2012-2016 en 75% in 2017-2021.

**Auto-inzittenden**

*Tabel 3.9* toont de leeftijdsverdeling van verkeersdoden onder auto-inzittenden in Noord-Holland. De leeftijdsverdeling van verkeersdoden onder auto-inzittenden is gelijkmatiger dan die van fietsers (*Tabel 3.7*). Er zijn geen opmerkelijke verschillen tussen Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam. Ook zijn er geen significante verschillen in aantallen per leeftijdscategorie over de tijd.

*Tabel 3.9. Verkeersdoden onder auto-inzittenden in 2012-2021 in Noord-Holland naar leeftijdscategorie en ontwikkelingen over de tijd. Bron: CBS.*
** statistisch significant.*

| Leeftijds-categorie | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| 0 – 29 jaar | 21 | 21 | 14 | 16 | 30,0% | 32,7% | 35,4% | 0,0% | 14,3% | -3,2% |
| 30 – 59 jaar | 17 | 28 | 12 | 17 | 40,0% | 34,7% | 34,0% | 64,7% | 41,7% | -1,1% |
| 60+ jaar | 18 | 21 | 14 | 16 | 30,0% | 32,7% | 30,6% | 16,7% | 14,3% | -3,0% |
| **Totaal** | **56** | **70** | **40** | **49** | **100%** | **100%** | **100%** | **25,0%** | **22,5%** | **-2,4%** |

*Tabel 3.10* toont de uitsplitsing van verkeersdoden onder auto-inzittenden in Noord-Holland naar tegenpartij bij het ongeval, op basis van BRON.[20]

In **Noord-Holland (excl. VRA)** is er een significante stijging van het aantal verkeersdoden onder auto-inzittenden met een tegenpartij anders dan de (personen)auto of een enkelvoudig ongeval (of tegenpartij onbekend); uit landelijke statistieken is bekend dat deze categorie vooral uit vrachtauto's bestaat, al is hier niet duidelijk of de stijging ook in die categorie heeft plaatsgevonden.

In de **Vervoerregio Amsterdam** is er een significante stijging van verkeersdoden onder auto-inzittenden na een ongeval met een andere auto. Deze stijging is niet in de rest van de provincie of in Nederland geobserveerd.

*Tabel 3.10. Verkeersdoden onder auto-inzittenden in 2012-2021 in Noord-Holland naar tegenpartij en ontwikkelingen over de tijd. Bron: IenW.*
** statistisch significant.*

| Tegenpartij | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| Enkelvoudig | 23 | 35 | 20 | 22 | 48,6% | 47,8% | 55,5% | 52,2% | 10,0% | 5,5% |
| Auto | 22 | 18 | 6 | 18 | 25,0% | 39,1% | 23,7% | -18,2% | 200%* | 12,9% |
| Overig/ onbekend | 7 | 19 | 9 | 6 | 26,4% | 13,0% | 20,8% | 171,4%* | -33,3% | -5,1% |
| **Totaal** | **52** | **72** | **35** | **46** | **100%** | **100%** | **100%** | **38,5%** | **31,4%** | **4,7%** |

20. Uit de kleine verschillen in totalen per vijfjaarperiode tussen *Tabel 3.9* en *Tabel 3.10* blijkt dat de registratiegraad in BRON van ongevallen waarbij doden onder auto-inzittenden vallen veel hoger is dan bij fietsers. De registratiegraad in Noord-Holland (excl. VRA) is 93% in 2012-2016, en 97% in 2017-2021. In de Vervoerregio Amsterdam is de registratiegraad 88% in 2012-2016, en 94% in 2017-2021.

### 3.1.6 Verkeersdoden naar ongevalslocatie

Deze paragraaf gaat in op de locaties waar verkeersdoden vielen in Noord-Holland, in het bijzonder de wegbeheerder en het wegtype (op basis van snelheidslimiet) van de weg waarop de dodelijke ongevallen plaatsvonden. Beide kenmerken zijn alleen beschikbaar in BRON. Let op: het gaat hier om absolute aantallen; hierbij is geen rekening gehouden met het areaal aan beheerde wegen (zie *Paragraaf 4.4*) en de intensiteit op die wegen.

**Wegbeheerder**

*Tabel 3.11* toont de uitsplitsing naar wegbeheerder van de locatie van dodelijke ongevallen in Noord-Holland. Let op: hoewel de provincie Noord-Holland als wegbeheerder verantwoordelijk is voor alle provinciale wegen in de provincie, ook die binnen de Vervoerregio Amsterdam liggen, rapporteren we hier wel apart voor de Vervoerregio Amsterdam hoeveel verkeersdoden er op de provinciale wegen binnen de regio zijn gevallen. Een nadere analyse van verkeersdoden op provinciale wegen (in de gehele provincie) wordt gegeven in *Paragraaf 3.3*.

In **Noord-Holland (excl. VRA)** viel in 2017-2021 ruim de helft (61%) van de verkeersdoden op gemeentelijke wegen. Het verschil tussen de twee vijfjaarperiodes is in heel Nederland op gemeentelijke wegen statistisch significant; de stijging van het aantal verkeersdoden op die wegen in Noord-Holland (excl. VRA) verdient daarom wel aandacht, ook al is het verschil daar niet significant vanwege kleinere aantallen. Op de overige wegen zijn er geen bijzondere ontwikkelingen.

In de **Vervoerregio Amsterdam** viel in 2017-2021 ongeveer twee derde (66%) van de verkeersdoden op gemeentelijke wegen. Ook hier is het verschil over tijd niet significant vanwege kleinere aantallen, maar vanwege de landelijk significante trend verdient dit wel aandacht. Voor andere wegbeheerders zijn er geen significante verschillen.

*Tabel 3.11. Verkeersdoden in 2012-2021 in Noord-Holland naar wegbeheerder en ontwikkelingen over de tijd. Bron: IenW. * statistisch significant.*

| Wegbeheerder | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| Gemeente | 88 | 113 | 107 | 121 | 60,8% | 66,1% | 62,4% | 28,4% | 13,1% | 8,2%* |
| Provincie | 37 | 37 | 18 | 24 | 19,9% | 13,1% | 21,5% | 0,0% | 33,3% | 8,3% |
| Rijk | 19 | 16 | 17 | 27 | 8,6% | 14,8% | 12,7% | -15,8% | 58,8% | -6,7% |
| Waterschap | 16 | 20 | 14 | 11 | 10,8% | 6,0% | 3,5% | 25,0% | -21,4% | 18,8% |
| **Totaal** | **160** | **186** | **156** | **183** | **100%** | **100%** | **100%** | **16,3%** | **17,3%** | **6,4%*** |

**Wegtype**

*Tabel 3.12* toont de uitsplitsing van verkeersdoden naar wegtype in Noord-Holland, waarbij de wegtypen zijn onderscheiden naar maximumsnelheid.

In **Noord-Holland (excl. VRA)** zijn de verschillen in aantallen verkeersdoden op de wegtypes in de twee vijfjaarsperioden niet significant, maar veel ontwikkelingen sluiten wel nauw aan bij de significante landelijke ontwikkelingen, en zijn daarom belangrijke aandachtspunten: vooral de stijging van verkeersdoden op wegen binnen de bebouwde kom, met een snelheid van maximaal 30 km/uur of van 50 km/uur, en op 60km/uur-wegen buiten de bebouwde kom vallen op. Dit zijn doorgaans wegen met relatief veel gemengd verkeer. Er is verder een daling van het aantal doden op gemeentelijke 80 km/uur-wegen, al zijn de aantallen op dit wegtype in Noord-Holland (excl. VRA) dermate klein, vermoedelijk omdat dit wegtype in de provincie weinig voorkomt, dat hier geen conclusies aan verbonden kunnen worden.

In de **Vervoerregio Amsterdam** is er ook een stijging in het aantal verkeersdoden op wegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/uur of 50 km/uur. In tegenstelling tot de ontwikkeling in Noord-Holland (excl. VRA) en heel Nederland vallen in de Vervoerregio Amsterdam over tijd juist minder verkeersdoden op 60 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom, al is de daling niet statistisch significant.

*Tabel 3.12. Verkeersdoden in 2012-2021 in Noord-Holland naar wegtype en ontwikkelingen over de tijd. Bron: IenW. * statistisch significant.*

| Wegtype | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | Aantal 2012-2016 | Aantal 2017-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| ≤ 30km/uur-wegen | 12 | 19 | 10 | 20 | 10,2% | 10,9% | 8,2% | 58,3% | 100,0% | 40,9%* |
| 50km/uur-wegen | 57 | 69 | 66 | 83 | 37,1% | 45,4% | 27,4% | 21,1% | 25,8% | 18,4%* |
| 60km/uur-wegen | 13 | 25 | 14 | 11 | 13,4% | 6,0% | 15,9% | 92,3% | -21,4% | 26,4%* |
| Gemeentelijke 80km/uur-wegen | 7 | 5 | 3 | 1 | 2,7% | 0,5% | 6,6% | -28,6% | -66,7% | -21,3%* |
| Provinciale ≥ 80km/uur-wegen | 28 | 29 | 10 | 19 | 15,6% | 10,4% | 17,9% | 3,6% | 90,0% | 12,6% |
| ≥ 80km/uur-rijks-wegen | 18 | 15 | 14 | 25 | 8,1% | 13,7% | 11,9% | -16,7% | 78,6% | -5,8% |
| Overig/onbekend | 25 | 24 | 39 | 24 | 12,9% | 13,1% | 12,2% | -4,0% | -38,5% | -22,0%* |
| **Totaal** | **160** | **186** | **156** | **183** | **100%** | **100%** | **100%** | **16,3%** | **17,3%** | **6,4%*** |

## 3.2 Ernstig verkeersgewonden

Een ernstig verkeersgewonde is sinds 2021 gedefinieerd als iemand die naar aanleiding van een verkeersongeval wordt opgenomen in het ziekenhuis, met een letselernstscore van ten minste 3 (MAIS3+, zie ook *Paragraaf 2.1.2*), en niet binnen 30 dagen overlijdt aan de gevolgen van het ongeval. Tot en met 2020 werden in Nederland ook gewonden met een letselernst van 2 (MAIS2) tot de ernstig gewonden gerekend, maar dit is in 2021 aangepast om de definitie van ernstig verkeersgewonden binnen Europa gelijk te stellen. Verkeersgewonden met een letselernst van MAIS2 worden nu aangeduid als 'matig ernstig verkeersgewonden'.[21] Deze groep heeft een aanzienlijke omvang en is daardoor nog steeds maatschappelijk relevant, maar is op dit moment alleen beschikbaar op het niveau van de gehele provincie.[22]

We gaan daarom eerst in op de aantallen MAIS3+-gewonden en MAIS2-gewonden voor de gehele provincie. Daarna gaan we in op de verdeling van ernstig verkeersgewonden volgens de nieuwe definitie (MAIS3+) in de twee deelgebieden, Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam, en verdere uitsplitsingen van MAIS3+-gewonden naar vervoerswijze en leeftijdscategorie.

Let op: de aantallen (matig) ernstig verkeersgewonden zijn met iets meer onzekerheid omgeven dan de aantallen verkeersdoden. Met name de toewijzing van (matig) ernstig verkeersgewonden naar provincies, en binnen de provincie Noord-Holland naar de twee deelgebieden, zoals

21. Voorbeelden van MAIS2-letsels zijn botbreuken en hersenschudding met kort bewustzijnsverlies. Voorbeelden van MAIS3-letsels zijn zwaardere breuken – van schedelbasis, heup of bovenbeen – en amputatie van pols of enkel.
22. Door de verandering in de definitie, verschillen de aantallen 'ernstig verkeersgewonden' in dit rapport dus van de aantallen die genoemd zijn in publicaties van voor 2021. Als je de huidige groepen MAIS2 en MAIS3+ bij elkaar op zou tellen, krijg je de aantallen volgens de 'oude definitie' (MAIS2+).

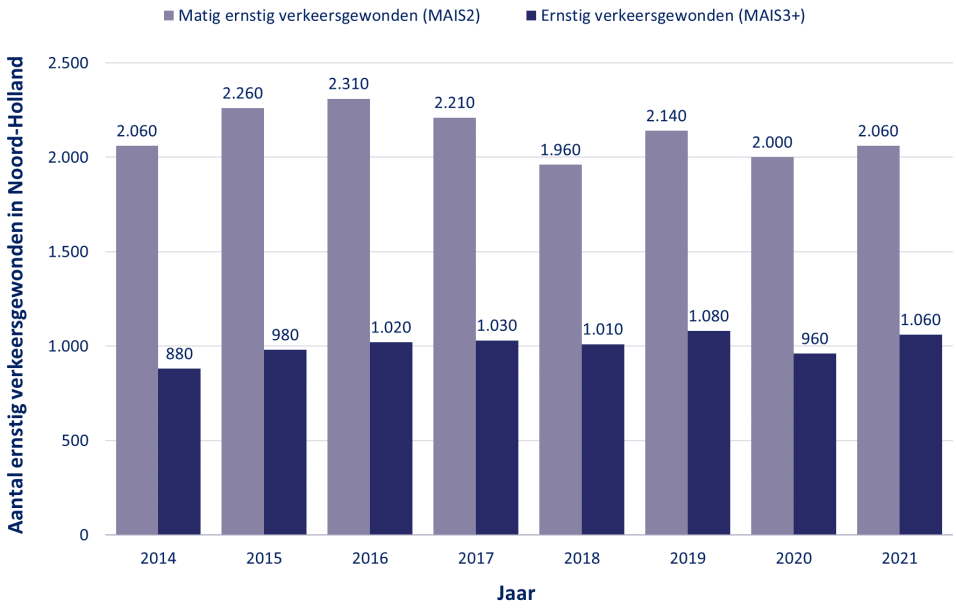
beschreven in *Paragraaf 2.1.2*, kan de aantallen enigszins vertekenen. Desondanks blijft dit de beste manier om aantallen (matig) ernstig verkeersgewonden per provincie vast te stellen. Om deze reden ronden we aantallen (matig) ernstig verkeersgewonden af op tientallen.

### 3.2.1 Aantal ernstig verkeersgewonden

In 2021 vielen naar schatting 1.060 ernstig verkeersgewonden en 2.060 matig ernstig verkeersgewonden in de gehele provincie Noord-Holland. *Afbeelding 3.5* toont de ontwikkeling van het aantal (matig) ernstig verkeersgewonden in Noord-Holland over de periode 2014-2021.

De aantallen matig ernstig verkeersgewonden (met letselernst MAIS2) zijn op dit moment alleen voor de hele provincie bekend. Over de jaren heen is sprake van een lichte daling van het aantal matig ernstig verkeersgewonden in Noord-Holland. In 2018-2021 vielen in de hele provincie Noord-Holland naar schatting 8.160 matig ernstig verkeersgewonden; 8% minder dan de 8.840 matig ernstig verkeersgewonden tussen 2014-2017; een significant verschil. De verdeling tussen Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam is niet bekend, maar is waarschijnlijk vergelijkbaar met de verdeling van ernstig verkeersgewonden (op basis van MAIS3+) zoals verderop volgt.

*Afbeelding 3.5. Ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden (MAIS3+) en matig ernstig verkeersgewonden (MAIS2) in de provincie Noord-Holland. Bron: DHD, bewerking SWOV.*

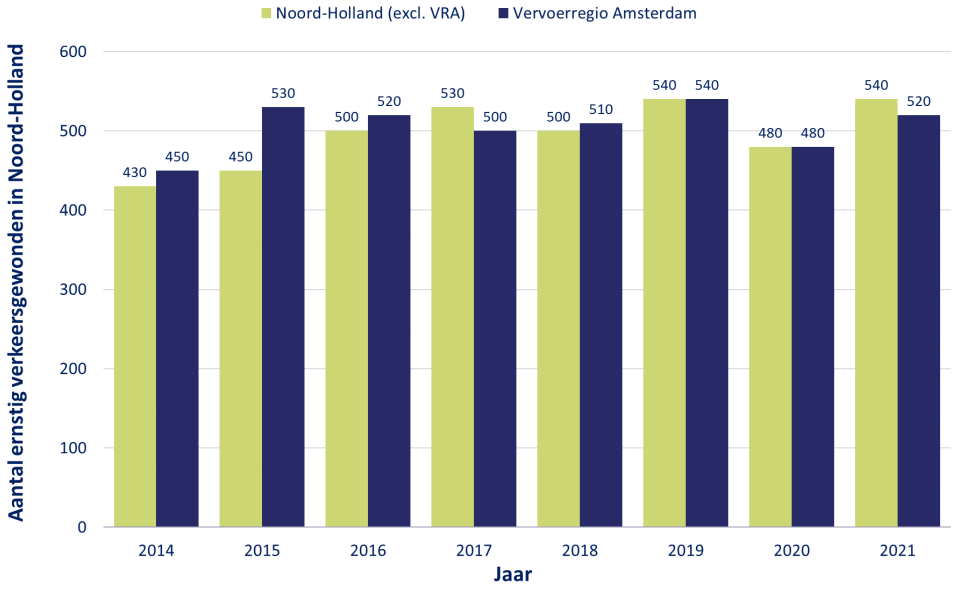



De aantallen ernstig verkeersgewonden (letselernst MAIS3+) zijn wel uit te splitsen naar de Noord-Hollandse regio's, al is de regio-indeling zoals eerder vermeld niet onfeilbaar (zie ook *Paragraaf 2.1.2*). In 2021 vielen naar schatting 540 ernstig verkeersgewonden in Noord-Holland (excl. VRA) en 520 ernstig verkeersgewonden in de Vervoerregio Amsterdam. *Afbeelding 3.6* toont de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden in de twee Noord-Hollandse regio's over de periode 2014-2021. Opvallend is dat de aantallen in beide regio's in de meeste jaren nagenoeg gelijk zijn.

In **Noord-Holland (excl. VRA)** vielen in 2018-2021 naar schatting 2.060 ernstig verkeersgewonden, tegen de naar schatting 1.910 ernstig verkeersgewonden in 2014-2017. Dat is een significante stijging van 8%, wat ongeveer gelijk is aan het landelijk verschil tussen die periodes (25.900 in 2018-2021 ten opzichte van 23.400 in 2014-2017 – een stijging van 10%).

In de **Vervoerregio Amsterdam** is er geen sprake van een significant verschil tussen de twee periodes, met in 2018-2021 naar schatting 2.050 ernstig verkeersgewonden ten opzichte van de 2.000 in de jaren 2014-2017. Dit verschil van ongeveer 3% is niet statistisch significant.

*Afbeelding 3.6. Ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden (MAIS3+) in de provincie Noord-Holland. Bron: DHD, bewerking SWOV.*



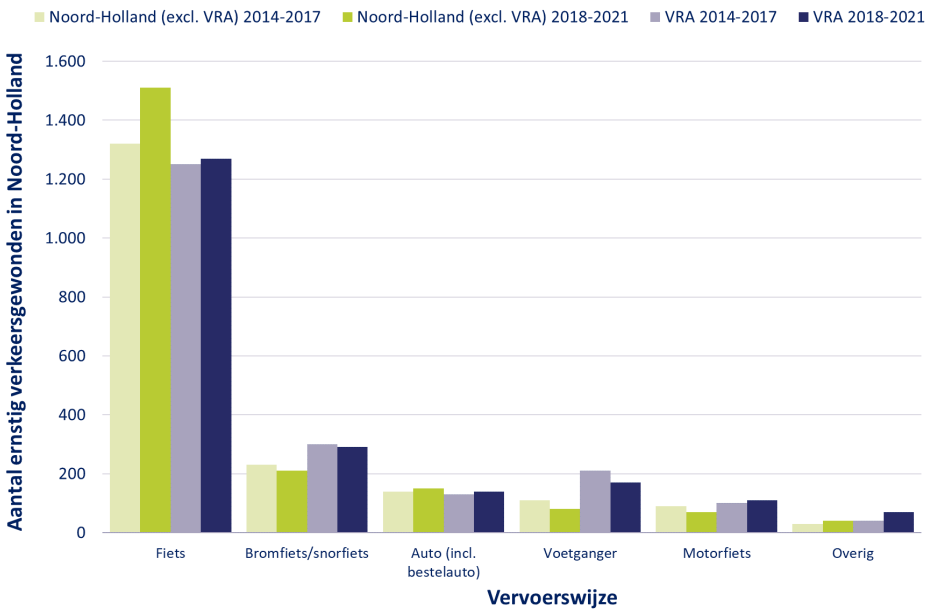

### 3.2.2 Ernstig verkeersgewonden naar vervoerswijze

*Afbeelding 3.7* toont de verdeling van ernstig verkeersgewonden in Noord-Holland naar vervoerswijze. *Tabel 3.13* toont de onderliggende cijfers en verschillen tussen de vierjaarperiodes voor beide Noord-Hollandse regio's en Nederland.

In **Noord-Holland (excl. VRA)** valt bijna drie kwart van de ernstig verkeersgewonden onder fietsers; een groter aandeel dan in de Vervoerregio Amsterdam en in Nederland als geheel. Er is bovendien sprake van een significante stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers in Noord-Holland (excl. VRA), net als in Nederland. Verschillen over de tijd zijn voor de andere vervoerswijzen niet significant.

In de **Vervoerregio Amsterdam** valt ook het grote merendeel van de ernstig verkeersgewonden onder fietsers, al is het aandeel van deze groep wel kleiner dan in Noord-Holland (excl. VRA) en in heel Nederland. Het aandeel ernstig gewonden onder brom- en snorfietsers is daarentegen in de Vervoerregio Amsterdam weer iets hoger. In de Vervoerregio Amsterdam is geen sprake van een significante stijging van het aantal ernstig gewonden onder fietsers. Wel is er sprake van een significante stijging in de categorie 'overige' vervoerswijzen, net als in heel Nederland.

*Afbeelding 3.7. Verdeling van ernstig verkeersgewonden in 2014-2021 in Noord-Holland naar vervoerswijze. Bron: DHD, bewerking SWOV.*




*Tabel 3.13. Ernstig verkeersgewonden in 2014-2021 in Noord-Holland naar vervoerswijze en ontwikkelingen over de tijd. Bron: DHD, bewerking SWOV.*
** statistisch significant.*

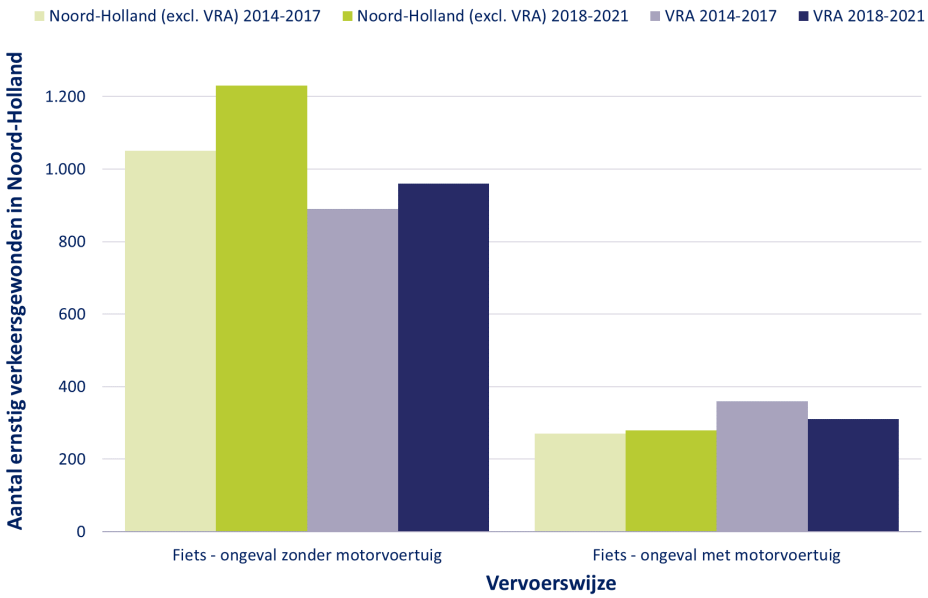
| Vervoerswijze | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2018-2021 | | | Verschil 2018-2021 t.o.v. 2014-2017 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2014-2017 | Aantal 2018-2021 | Aantal 2014-2017 | Aantal 2018-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| Fiets | 1.320 | 1.510 | 1.250 | 1.270 | 73,3% | 62,0% | 68,3% | 14%* | 2% | 14%* |
| Bromfiets/ snorfiets | 230 | 210 | 300 | 290 | 10,2% | 14,1% | 10,8% | -9% | -3% | 3% |
| Auto (incl. bestelauto) | 140 | 150 | 130 | 140 | 7,3% | 6,8% | 9,3% | 7% | 8% | 1% |
| Voetganger | 110 | 80 | 210 | 170 | 3,9% | 8,3% | 4,8% | -27% | -19% | -5% |
| Motorfiets | 90 | 70 | 100 | 110 | 3,4% | 5,4% | 4,1% | -22% | 10% | 3% |
| Overig | 30 | 40 | 40 | 70 | 1,9% | 3,4% | 2,6% | 33% | 75%* | 31%* |
| **Totaal** | **1.920** | **2.060** | **2.030** | **2.050** | **100%** | **100%** | **100%** | **8%*** | **1%** | **10%*** |

De LBZ-data bevatten ook informatie over de eventuele betrokkenheid van een motorvoertuig bij het ongeval waarbij fietsers gewond raakten. *Afbeelding 3.8* toont aantallen ernstig verkeersgewonden onder fietsers in Noord-Holland naar betrokkenheid van een motorvoertuig. Hieruit blijkt duidelijk dat veel meer fietsers ernstig gewond raken in een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig;[23] in Noord-Holland (excl. VRA) valt gemiddeld 81% van de ernstig verkeersgewonden onder fietsers in een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig; in de Vervoerregio Amsterdam gaat het om 73%.

In Noord-Holland (excl. VRA) is er, net als in heel Nederland een significante stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers in een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig; in de Vervoerregio Amsterdam is het verschil tussen de twee periodes voor deze groep niet significant.

23. Dit zijn bijvoorbeeld enkelvoudige ongevallen (d.w.z., zonder tegenpartij) of ongevallen tussen fietsers onderling; een nadere specificatie is niet beschikbaar.

*Afbeelding 3.8. Verdeling van ernstig verkeersgewonden onder fietsers in 2014-2021 in Noord-Holland naar betrokkenheid van een motorvoertuig.*
*Bron: DHD, bewerking SWOV.*



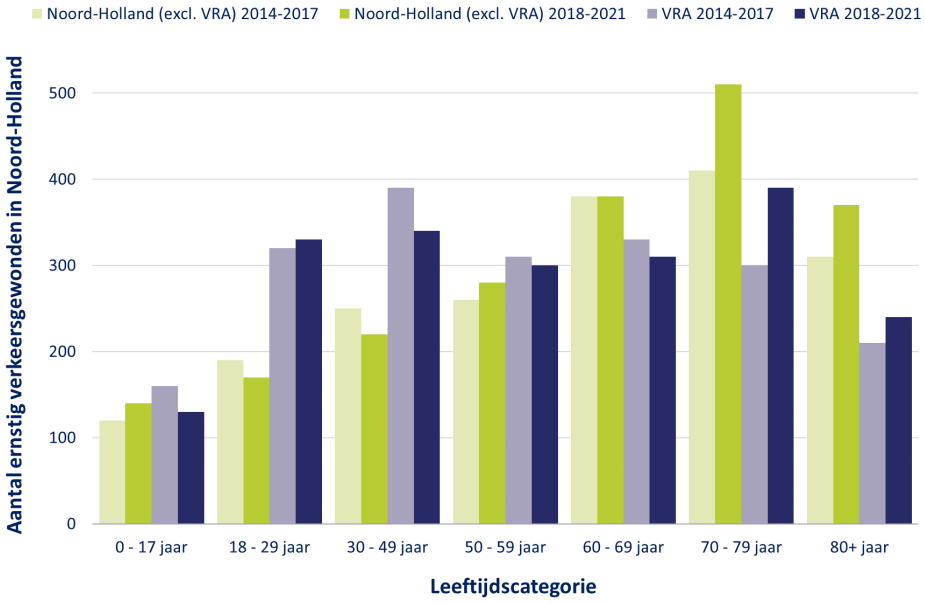

### 3.2.3 Ernstig verkeersgewonden naar leeftijd

*Afbeelding 3.9* toont de uitsplitsing van ernstig verkeersgewonden naar leeftijdscategorieën (NB: merk op dat de indeling niet helemaal overeenkomt met de eerder gepresenteerde uitsplitsingen van verkeersdoden naar leeftijd, en dat niet alle categorieën evenveel jaren omvatten). *Tabel 3.14* toont de onderliggende data en de verschillen tussen de vierjaarperiodes voor Noord-Holland (excl. VRA), de Vervoerregio Amsterdam en Nederland.

In **Noord-Holland (excl. VRA)** is ongeveer zes op de tien ernstig verkeersgewonden 60 jaar of ouder. Onder 70'ers en 80-plussers is er bovendien sprake van een significante stijging van het aantal verkeersgewonden over de tijd. Deze stijging onder ouderen is ook in heel Nederland zichtbaar, al is daar de stijging significant vanaf de leeftijdsgroep 60'ers. De daling van het aantal ernstig verkeersgewonden onder mensen tussen de 30 en 50 jaar oud is significant in Nederland. Hoewel het verschil in Noord-Holland (excl. VRA) niet significant is, past de ontwikkeling wel bij de landelijk significante trend. De landelijk significante daling van het aantal ernstig verkeers-gewonden onder kinderen en jongeren (tot 18 jaar) is niet geobserveerd in Noord-Holland (excl. VRA).

In de **Vervoerregio Amsterdam** is de leeftijdsverdeling van ernstig verkeersgewonden wat gelijkmatiger dan in Noord-Holland (excl. VRA); dat kan te maken hebben met de bevolkingsopbouw en het mobiliteitsgedrag in de regio. In de Vervoerregio Amsterdam is er, net als in heel Nederland, sprake van een significante daling van het aantal ernstig verkeersgewonden onder kinderen en jongeren (tot 18 jaar), en onder mensen tussen de 30 en 50. Ook is er, net als in Noord-Holland (excl. VRA) en Nederland een significante stijging in het aantal ernstig verkeersgewonden onder 70'ers. De stijging in het aantal ernstig verkeersgewonden onder 80-plussers is in de Vervoerregio Amsterdam niet significant, maar past wel bij de landelijke stijging van het aantal verkeersgewonden in deze leeftijdsgroep. De ontwikkeling is dus zorgelijk onder leeftijdsgroepen vanaf 70 jaar.

*Afbeelding 3.9. Verdeling van ernstig verkeersgewonden in 2014-2021 in Noord-Holland naar leeftijdscategorie. Bron: DHD, bewerking SWOV.*




*Tabel 3.14. Ernstig verkeersgewonden in 2014-2021 in Noord-Holland naar leeftijdscategorie en ontwikkelingen over de tijd. Bron: DHD, bewerking SWOV.*
** statistisch significant.*

| Leeftijds-categorie | NH (excl. VRA) | | VRA | | Aandeel van totaal 2018-2021 | | | Verschil 2018-2021 t.o.v. 2014-2017 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal 2014-2017 | Aantal 2018-2021 | Aantal 2014-2017 | Aantal 2018-2021 | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| 0 - 17 jaar | 120 | 140 | 160 | 130 | 6,8% | 6,4% | 6,4% | 16,7% | -18,8%* | -9,8%* |
| 18 - 29 jaar | 190 | 170 | 320 | 330 | 8,2% | 16,2% | 10,6% | -10,5% | 3,1% | 3,9% |
| 30 - 49 jaar | 250 | 220 | 390 | 340 | 10,6% | 16,7% | 12,7% | -12,0% | -12,8%* | -5,4%* |
| 50 - 59 jaar | 260 | 280 | 310 | 300 | 13,5% | 14,7% | 12,9% | 7,7% | -3,2% | 3,4% |
| 60 - 69 jaar | 380 | 380 | 330 | 310 | 18,4% | 15,2% | 18,0% | 0,0% | -6,1% | 9,2%* |
| 70 - 79 jaar | 410 | 510 | 300 | 390 | 24,6% | 19,1% | 23,5% | 24,4%* | 30%* | 30,4%* |
| 80+ jaar | 310 | 370 | 210 | 240 | 17,9% | 11,8% | 15,9% | 19,4%* | 14,3% | 23,6%* |
| **Totaal** | **1.920** | **2.070** | **2.020** | **2.040** | **100%** | **100%** | **100%** | **8%*** | **1%** | **10%*** |

## 3.3 Verkeersslachtoffers op provinciale wegen

**De provincie Noord-Holland is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid op provinciale wegen, ook die binnen de Vervoerregio Amsterdam. In deze paragraaf kijken we specifiek naar kenmerken van verkeersdoden en verkeersgewonden op provinciale wegen binnen de hele provincie.**

De provincie Noord-Holland heeft niet alleen, samen met de Vervoerregio Amsterdam, een coördinerende rol in de aanpak van verkeersveiligheid binnen de provincie, maar is als wegbeheerder ook verantwoordelijk voor aanleg, onderhoud en verkeersveiligheid van provinciale wegen. We beschouwen hier daarom nader de aantallen verkeersslachtoffers op provinciale wegen. Dit is alleen mogelijk op basis van BRON-data (zie *Paragraaf 2.1.3* voor details).

In BRON wordt de letselernst van verkeersgewonden zeer beperkt geregistreerd; we baseren ons hier op cijfers over de aantallen verkeersgewonden die naar het ziekenhuis zijn vervoerd. Bij de interpretatie van deze cijfers moet men rekening houden met de lage registratiegraad van verkeersgewonden in BRON, met name bij ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig. De aantallen gewonden die in deze paragraaf worden gepresenteerd kunnen niet goed omgerekend worden naar aantallen ernstig of matig ernstig verkeersgewonden zoals die in de vorige paragraaf zijn beschouwd.

In de periode 2017-2021 zijn op provinciale wegen in Noord-Holland 61 verkeersdoden en 1.117 ziekenhuisgewonden geregistreerd. *Tabel 3.15* presenteert een uitsplitsing per jaar. De cijfers fluctueren iets over de jaren, maar vertonen geen duidelijke trend. Uit *Paragraaf 3.1* en *3.2* weten we ook dat de aantallen verkeersdoden en (matig) ernstig verkeersgewonden geen duidelijke ontwikkeling doormaken. Daarnaast is, zoals gezegd, de registratiegraad van met name verkeersgewonden in BRON beperkt.

*Tabel 3.15. Aantallen verkeersdoden en ziekenhuisgewonden op provinciale wegen in Noord-Holland, 2017-2021. Bron: IenW.*

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|
| Verkeersdoden | 10 | 12 | 11 | 15 | 13 |
| Ziekenhuisgewonden | 215 | 220 | 263 | 225 | 194 |

**Slachtoffers op provinciale wegen naar vervoerswijze en tegenpartij**

*Tabel 3.16* biedt de uitsplitsing van verkeersdoden en ziekenhuisgewonden op provinciale wegen in Noord-Holland in de periode 2017-2021 naar vervoerswijze van het slachtoffer. Hierbij valt op dat de percentages auto-inzittenden en gemotoriseerde tweewielers onder zowel verkeersdoden als onder ziekenhuisgewonden hoger zijn dan bij de verkeersdoden op alle wegen in Noord-Holland (zie *Tabel 3.3)*. Fietsers vormen daarentegen een kleiner aandeel van de verkeersdoden en ziekenhuisgewonden op provinciale wegen; dit zou kunnen komen doordat fietsroutes in Noord-Holland weinig langs provinciale wegen lopen, al zijn hier geen data over bekend.

*Tabel 3.16. Verkeersslachtoffers op provinciale wegen in Noord-Holland naar vervoerswijze, 2017-2021. Bron: IenW.*

| Vervoerswijze | Aandeel verkeersdoden | Aandeel ziekenhuisgewonden |
|---|---|---|
| Auto/bestelauto | 64% | 57% |
| Fiets | 7% | 17% |
| Gemotoriseerde tweewieler | 23% | 22% |
| Overig/onbekend | 7% | 4% |
| **Totale aantal** | **61** | **1.117** |

*Tabel 3.17* toont de uitsplitsing van verkeersslachtoffers op provinciale wegen in Noord-Holland in 2017-2021 naar (vervoerswijze van de) tegenpartij. Hierbij valt op dat er op provinciale wegen relatief minder verkeersdoden vallen bij enkelvoudige ongevallen, maar juist meer in aanrijding met een auto, in vergelijking met de tegenpartij bij alle dodelijke verkeersongevallen in Noord-Holland (zie *Tabel 3.4*).

*Tabel 3.17. Verkeersslachtoffers op provinciale wegen in Noord-Holland naar tegenpartij, 2017-2021. Bron: IenW.*

| Tegenpartij | Aandeel verkeersdoden | Aandeel ziekenhuisgewonden |
|---|---|---|
| Auto/bestelauto | 61% | 56% |
| Enkelvoudig | 16% | 27% |
| Vrachtauto/bus | 16% | 5% |
| Overig/onbekend | 7% | 12% |
| **Totale aantal** | **61** | **1.117** |

**Slachtoffers op provinciale wegen naar leeftijdscategorie**

*Tabel 3.18* toont de uitsplitsing van verkeersslachtoffers op provinciale wegen in Noord-Holland in 2017-2021 naar leeftijdscategorie van het slachtoffer. Het aandeel kinderen en jongeren onder verkeersdoden op provinciale wegen is wat hoger dan bij de algehele verdeling van verkeersdoden in Noord-Holland (zie *Tabel 3.6*); het aandeel ouderen is derhalve wat lager. Verder is opvallend dat de leeftijdsverdelingen van verkeersdoden en ziekenhuisgewonden op provinciale wegen bijna gelijk zijn.

*Tabel 3.18. Verkeersslachtoffers op provinciale wegen in Noord-Holland naar leeftijdscategorie, 2017-2021. Bron: IenW.*

| Leeftijdscategorie | Aandeel verkeersdoden | Aandeel ziekenhuisgewonden |
|---|---|---|
| 0 – 19 jaar | 11% | 15% |
| 20 – 39 jaar | 38% | 38% |
| 40 – 59 jaar | 30% | 27% |
| 60 – 79 jaar | 18% | 17% |
| 80+ jaar | 2% | 2% |
| **Totale aantal** | **61** | **1.117** |

# 4 Blootstelling en risico

**Het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers hangt af de mate waarin verkeersdeelnemers zijn blootgesteld aan het verkeer, zoals de afstand die ze afleggen, en het risico dat ze daarbij lopen op een ongeval. De hoogte van het risico is onder meer afhankelijk van leeftijd en vervoerswijze van de verkeersdeelnemer, de locatie en omstandigheden. Zo hebben ouderen (per kilometer) meer kans om te overlijden door een ongeval dan mensen van middelbare leeftijd (SWOV, 2015) en is het risico tijdens neerslag hoger dan wanneer het droog is (SWOV, 2012). Dit hoofdstuk bespreekt de blootstelling en het risico.**

De term risico is de afgelopen jaren meer in de belangstelling komen te staan, vooral in relatie tot het risicogestuurd beleid dat centraal staat in het SPV 2030 (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat et al., 2018; zie *Hoofdstuk 5*). In de context van risicogestuurd beleid wordt met het begrip 'risico' geduid op de mate van gevaar (onveiligheid) of gevaarzettende omstandigheid (Aarts, 2018; Kennisnetwerk SPV, 2019). Deze mate van gevaarzetting kan met risico-indicatoren (bijvoorbeeld op het gebied van 'veilige wegen' en 'veilige snelheden') worden uitgedrukt zodat deze bruikbaar zijn als basis voor beleid (zie *Hoofdstuk 5*).

Dit hoofdstuk gaat over 'risico' in een andere betekenis, namelijk het aantal slachtoffers per afgelegde afstand binnen een bepaald domein zoals een leeftijdsgroep of vervoerswijze, m.a.w. een berekende 'verwachtingswaarde' (zie kader). Het risico in deze betekenis wordt onder andere bepaald door gevaarzettende omstandigheden zoals de risico-indicatoren uit *Hoofdstuk 5,* en ook door andere risicofactoren en kenmerken van de verkeersdeelnemers. De uiteindelijke risicowaarden (in aantallen slachtoffers per miljard kilometer) berekenen we voor zover mogelijk en bespreken we in *Paragraaf 4.5.2*, maar ook benaderingen daarvan, zoals mortaliteit en morbiditeit (*Paragraaf 4.5.1*). Deze laatste gebruiken niet de afgelegde afstand als maat voor blootstelling, maar de bevolkingsomvang en worden uitgedrukt als 'aantal slachtoffers per aantal inwoners'.

**Risico**

Het begrip risico wordt gebruikt zowel in het alledaagse Nederlands als binnen een meer wetenschappelijke context. Het begrip is niet heel eenduidig gedefinieerd en kan onder meer als volgt worden uitgelegd (Aarts, 2018).

- De mate van gevaar (onveiligheid) of een gevaarzettende omstandigheid. Bijvoorbeeld: een automobilist die met 100 km/uur over een autosnelweg met fysieke rijrichtingscheiding en obstakelvrije bermen rijdt is in principe aan minder gevaar blootgesteld dan een automobilist die met dezelfde snelheid rijdt over een autoweg waar de rijrichtingen visueel zijn gescheiden en met een bomenrij op korte afstand van de rijbaan.
- Een 'verwachtingswaarde' van kans maal gevolg. Bijvoorbeeld: twee ongevallen met letsel per miljard autokilometers op een autosnelweg. Hierbij wordt zowel de gebeurtenis (ongeval met letsel) als de categorie waarbinnen die gebeurtenis plaatsvindt (personenauto's op autosnelweg) gedefinieerd. Deze waarde is het gevolg van het samenspel van diverse gevaarzettende omstandigheden op het terrein van weginrichting, voertuigen en gedrag van verkeersdeelnemers die van deze wegen gebruikmaken.

Als eerste bespreken we een aantal maten voor blootstelling, omdat deze een belangrijke verklarende factor zijn in de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers: personenmobiliteit en voertuigmobiliteit. Aangezien op provinciaal niveau geen statistieken over voertuigmobiliteit voorhanden zijn, beschouwen we in plaats daarvan, als benadering, de omvang van het voertuigenpark. Ook kijken we naar de ontwikkeling in de bevolking van Noord-Holland, aangezien de bevolking een factor is in de mate van blootstelling aan risico's in het verkeer. Het areaal aan weglengte zegt iets over hoe wegen in Noord-Holland zich ontwikkelen en kan een maat bieden voor ontwikkelingen in aantallen slachtoffers naar wegtype.

## 4.1 Mobiliteit

Mobiliteitsgegevens zijn van belang omdat een toename in mobiliteit – bij gelijkblijvend risico – in principe zorgt voor een toename in het aantal ongevallen. Naast de totale mobiliteit is ook de verdeling van mobiliteit over bijvoorbeeld vervoerswijzen en kenmerken van mensen en wegtypen belangrijk, omdat de risico's voor elk van deze soorten verplaatsingen kunnen verschillen. De mobiliteit kan op verschillende wijzen worden gemeten, bijvoorbeeld door mensen via een enquête over hun verplaatsingsgedrag te bevragen, wat resulteert in een zogeheten 'personenmobiliteit', of door gebruik te maken van gegevens die via voertuigen worden geregistreerd, zoals de kilometerstandenregistraties en gegevens die langs de weg met meetlussen worden geregistreerd.

De zogeheten voertuigmobiliteit betreft objectieve metingen van gereden kilometers. Deze hebben de gunstige eigenschap dat het voor een groot deel integrale waarnemingen zijn en geen steekproeven. Afgelegde afstanden van motorvoertuigen, zoals personenauto's, bestel- en vrachtauto's, worden door het CBS ontsloten, echter alleen op landelijk niveau. Resultaten van lusmetingen op rijkswegen worden ook door het CBS ontsloten, en hoewel dit wel op provinciaal niveau gebeurt, zijn deze van de laatste jaren niet beschikbaar. Van beide typen voertuigmobiliteit is in dit rapport daarom niets opgenomen.

De personenmobiliteit is van oudsher de belangrijkste informatiebron, omdat met de daarin opgenomen informatie onderscheid gemaakt kan worden naar alle vervoerswijzen (ook lopen en fietsen), reismotieven en leeftijden. Een nadeel is dat dit soort gegevensverzamelingen eigenlijk alleen tot stand kunnen komen door steekproeven te trekken, wat wil zeggen dat er uit een populatie mensen worden geselecteerd en aangeschreven en dat hen wordt gevraagd zo goed mogelijk hun verplaatsingen in een bepaalde periode te rapporteren. Met deze methode kan het zijn dat respondenten verplaatsingen vergeten of niet accuraat rapporteren. Ook heeft deze methode potentieel last van fluctuaties door kleine aantallen of vertekeningen ten gevolge van steekproeftrekking.

Het CBS voert sinds 1978 een continu enquêteonderzoek uit naar verplaatsingen van verschillende leeftijdsgroepen en vervoerswijzen (CBS, 2023b).[24] Sinds 2018 wordt in opdracht van Rijkswaterstaat Onderweg in Nederland (ODiN) uitgevoerd (CBS, z.d. a). Dit enquêteonderzoek is een vervolg op de jaarlijkse CBS enquête Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN; CBS, z.d. b).

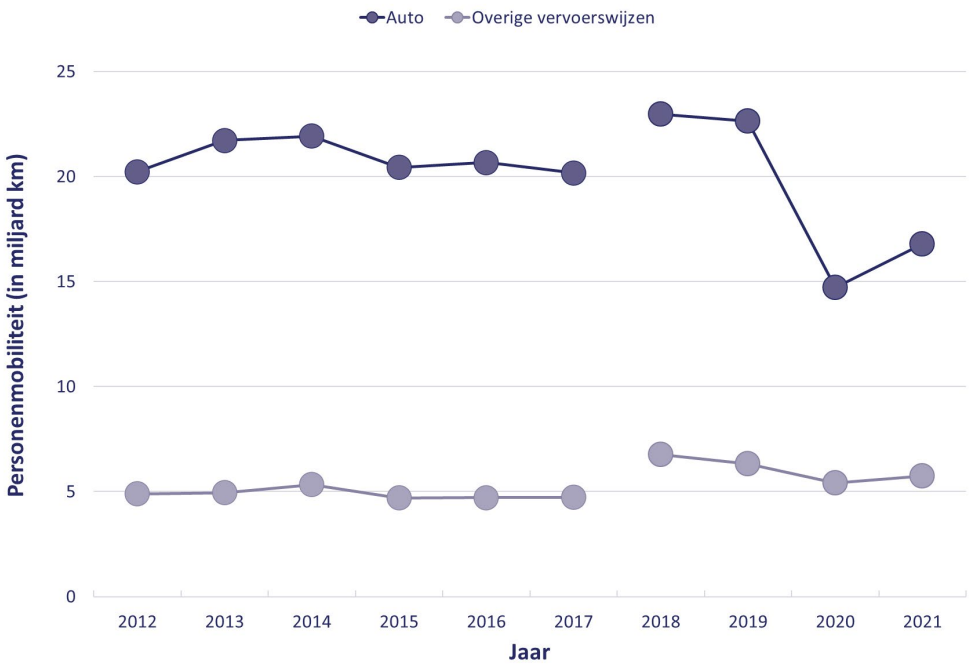
In de loop der jaren zijn diverse methodische veranderingen doorgevoerd in dit onderzoek die de vergelijkbaarheid van de gegevens bemoeilijken. Waar met OViN en zijn voorgangers de mobiliteit van alle leeftijdsgroepen werd beschreven, gaat ODiN over de mobiliteit van inwoners van 6 jaar en ouder. Daarnaast vindt in ODiN enkel nog bevraging van respondenten via internet plaats, terwijl in OViN mensen werden nagebeld of aan huis bezocht als ze niet reageerden op de enquête via internet. Een vergelijking van cijfers van OViN en ODiN laat zien dat de aanpassingen

24. Naast het verplaatsingsonderzoek van het CBS wordt de personenmobiliteit ook gemeten met het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP) en het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Resultaten hiervan zijn echter enkel op landelijk niveau beschikbaar en worden daarom hier niet opgenomen.

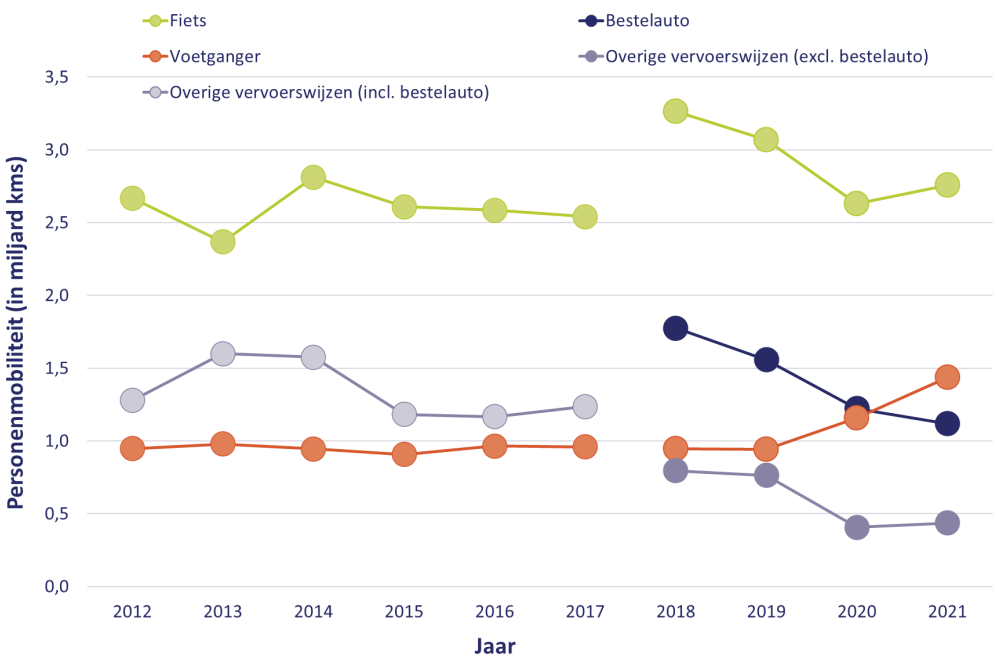
in meetmethode tot een trendbreuk geleid hebben. In 2018 lag zowel het aantal verplaatsingen per persoon als de afstand per verplaatsing hoger dan in het OViN in de jaren ervoor. De jaarlijkse verplaatsingsafstand is volgens het ODiN dus hoger dan volgens OViN. Deze verschillen zien we bij alle vervoerswijzen en leeftijdsgroepen (CBS, 2023c). Er is sprake van een trendbreuk waardoor we voorzichtig moeten zijn met het vergelijken van cijfers vóór en vanaf 2018. Deze zijn dan ook afwijkend weergegeven.

*Afbeelding 4.1* en *4.2* tonen de ontwikkeling van de personenmobiliteit op de openbare weg volgens OViN en ODiN van inwoners van Noord-Holland, uitgezonderd het openbaar vervoer. *Afbeelding 4.*2 geeft een nadere uitsplitsing van de 'overige vervoerswijzen' in *Afbeelding 4.1.* De trendbreuk bij de overgang van OViN naar ODiN blijkt uit het feit dat de afgelegde afstand voor alle vervoerswijzen in 2018 volgens ODiN hoger is dan in 2017 volgens OViN terwijl er verder geen ontwikkeling in de maatschappij is geweest die aanleiding kan zijn geweest voor een dergelijk plotseling verschil, ook gegeven de ontwikkeling over de andere jaren. Verder is in beide afbeeldingen te zien dat het relatieve verschil in afgelegde afstand tussen de OViN- en ODiN-jaren minder groot is voor verplaatsingen met de auto en te voet dan met de fiets en overige vervoerswijze.

*Afbeelding 4.1. Ontwikkeling in afgelegde afstand (reizigerskm) met de personenauto en overige vervoerswijzen, uitgezonderd openbaar vervoer, in Noord-Holland volgens OViN in de periode 2012-2017 en volgens ODiN in de periode 2018-2021. Bron: CBS, bewerking SWOV.*



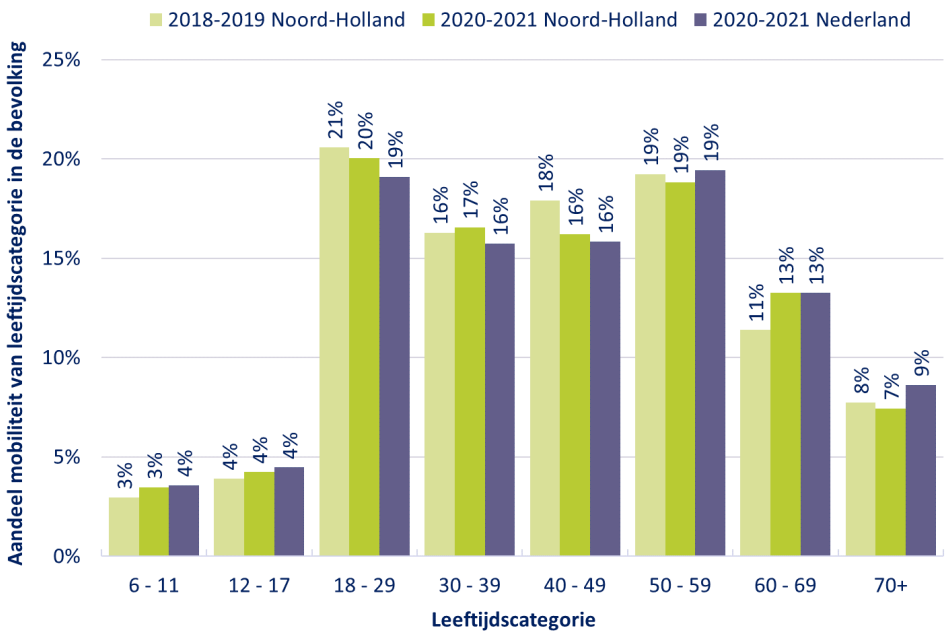
*Afbeelding 4.2. Ontwikkeling in de afgelegde afstand (reizigerskm) per fiets, te voet of met overige vervoerswijzen (incl. bestelauto) in Noord-Holland volgens OViN in de periode 2012-2017, en per fiets, te voet, met bestelauto of met overige vervoerswijzen volgens ODiN in de periode 2018-2021. De categorie 'Overig' is exclusief openbaar vervoer en bestaat t/m 2017 voornamelijk uit vervoer met bestelauto of gemotoriseerde tweewieler, en ook o.a. scootmobiel. Vanaf 2018 worden bestelauto's apart onderscheiden. Bron: CBS, bewerking SWOV.*




In de periodes 2012-2017 en 2018-2019 is er weinig verandering in de mobiliteit van automobilisten en voetgangers. Ook de mobiliteit van fietsers verandert weinig in de periode 2012-2017, maar in de periode 2018-2019 daalt deze met 6%. Het meest opvallend is de sterke daling in 2020 in de afgelegde afstand met name per auto, maar ook per bestelauto, fiets en overige vervoerswijzen. Te voet is er juist meer afstand afgelegd in 2020. In 2021 nam de mobiliteit van auto's, fietsers en voetgangers iets toe, maar was – behalve voor voetgangers – nog steeds niet op het niveau van 2018 of 2019. Deze ontwikkelingen in personenmobiliteit hangen samen met de coronacrisis en bijbehorende maatregelen die het mobiliteitsgedrag hebben beïnvloed.

*Afbeelding 4.3* toont het aandeel reizigerskilometers naar leeftijd in de totaal afgelegde afstand volgens ODiN in Noord-Holland, gemiddeld over de periodes 2018-2019 en 2020-2021, en ter vergelijking in Nederland gemiddeld over de periode 2020-2021. Het grootste aandeel in de mobiliteit in Noord-Holland zien we bij 18-29-jarigen. Landelijk heeft deze groep ook het grootste aandeel in de mobiliteit, samen met de 50'ers, maar in Noord-Holland is het aandeel van die laatste groep wat kleiner. Lage aandelen zien we bij 6-17-jarigen en 70-plussers, zowel in Noord-Holland als landelijk. Verschillen hangen zowel samen met de afgelegde afstand per persoon en de omvang van de groep als met het aantal samengenomen jaren per groep. Er zijn bijvoorbeeld meer 20'ers in de bevolking dan 60'ers (zie *Paragraaf 4.3*). En de groepen 6-11-jarigen en 12-17-jarigen betreffen ieder slechts zes leeftijdsjaren, terwijl de groepen daarboven ieder tien jaar of meer betreffen. De gevonden aandelen naar leeftijdsgroep verschillen in Noord-Holland weinig tussen de periodes 2018-2019 en 2020-2021. De grootste veranderingen zijn een daling van 2 procentpunten onder 40'ers en een stijging van 2 procentpunten onder 60'ers in de periode 2020-2021 ten opzichte van de periode 2018-2019.

*Afbeelding 4.3. Aandeel mobiliteit op basis van leeftijdscategorie in Noord-Holland (2018-2019 en 2020-2021) en in Nederland (2020-2021). Bron: CBS.*




Kijken we naar de verdeling van het aantal reizigerskilometers in Noord-Holland tussen mannen en vrouwen, dan zien we dat dit in de periode 2018-2021 nagenoeg constant is, met bijna 57% afgelegd door mannen en ruim 43% door vrouwen, vrijwel gelijk aan de verdeling in Nederland waarbij deze ruim 57% is voor mannen en bijna 43% voor vrouwen.

## 4.2 Ontwikkelingen in het gemotoriseerde voertuigenpark

In deze paragraaf beschrijven we de ontwikkeling in het voertuigenpark van personen-, bestel- en vrachtauto's en van gemotoriseerde tweewielers. Een ontwikkeling ten aanzien van de fiets kan hier niet geschetst worden; jaarlijkse cijfers worden door BOVAG-RAI wel op landelijk maar niet op provinciaal niveau gepresenteerd.

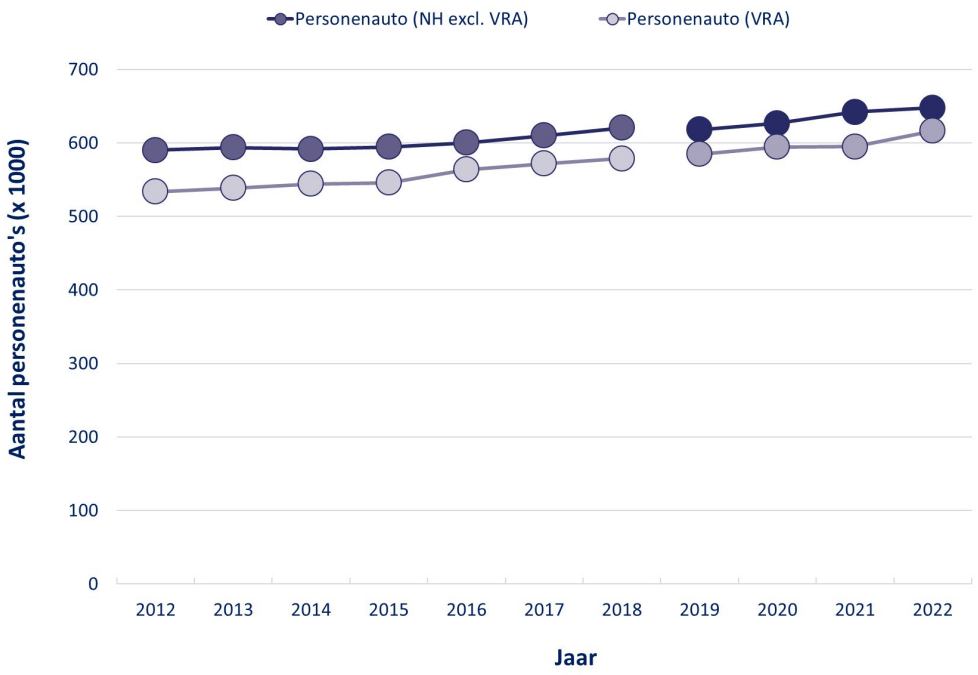
*Afbeelding 4.4* en *4.*5 laten de ontwikkeling zien in het aantal personen-, bestel- en vrachtauto's (incl. trekkers, speciale voertuigen en bussen) in de Vervoerregio Amsterdam en in het overige deel van Noord-Holland voor de periode 2012-2022. In 2022 is het CBS overgestapt op een selectiemethode die enkel de actieve[25] voertuigen telt; eerder werden ook enkele, maar niet alle, niet-verzekerde voertuigen meegenomen.

We zien dat in de periode 2012-2022 het aantal personenauto's in de **Vervoerregio Amsterdam** licht is gestegen; in 2022 waren er 616 duizend actieve personenauto's, een stijging van zeker[26] 16% ten opzichte van 2012. Ook het aantal actieve bestelauto's is gestegen over deze periode, naar 67 duizend in 2022, een stijging van ruim 7% ten opzichte van 2012. Het aantal actieve vrachtauto's, trekkers, speciale voertuigen en bussen is nagenoeg constant gebleven: er waren er 10 duizend in 2022.

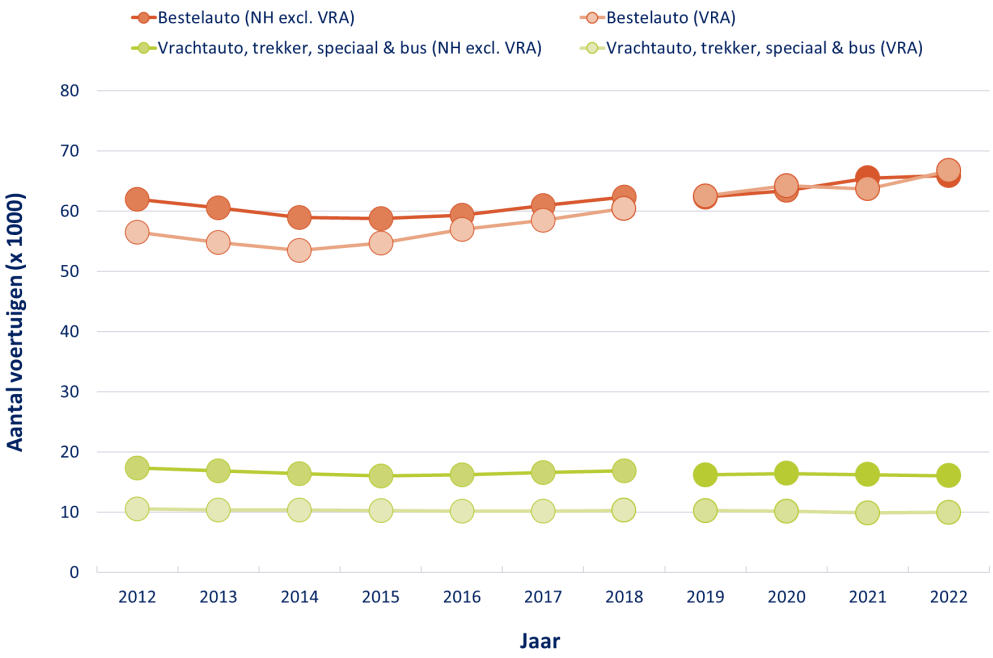
25. Onder actieve voertuigen wordt hier verstaan alle (gemotoriseerde) voertuigen met een Nederlands kenteken op 1 januari, die één of meerdere dagen gedurende het jaar ervoor mochten deelnemen aan het verkeer op de openbare weg. Voertuigen die in het gehele voorafgaande jaar niet verzekerd zijn geweest, zijn uitgesloten. Ook voertuigen die op 1 januari in de bedrijfsvoorraad staan worden niet meegerekend (CBS, 2023d).
26. Dit percentage zal in werkelijkheid iets hoger liggen doordat in 2012 het CBS nog volgens de oude methode telde terwijl in 2022 volgens de nieuwe methode enkel de actieve voertuigen werden geteld.

Een vergelijkbare ontwikkeling zien we in **Noord-Holland (excl. VRA)**. Over de periode 2012-2022 steeg daar het aantal actieve personenauto's met zeker 10% naar 648 duizend in 2022, het aantal actieve bestelauto's steeg met zeker 6% naar 66 duizend in 2022, en het aantal actieve vrachtauto's, trekkers, speciale voertuigen en bussen bleef vrijwel gelijk: rond 16 duizend in aantal. Landelijk zien we een vergelijkbare ontwikkeling voor al deze voertuigen.

*Afbeelding 4.4. Ontwikkeling in het aantal personenauto's in de VRA en in het overige deel van Noord-Holland in de periode 2012-2018 en het aantal van deze actieve voertuigen in de periode 2019-2022 (peildatum: 1 januari van het genoemde jaar). Bron: CBS, 2023d.*

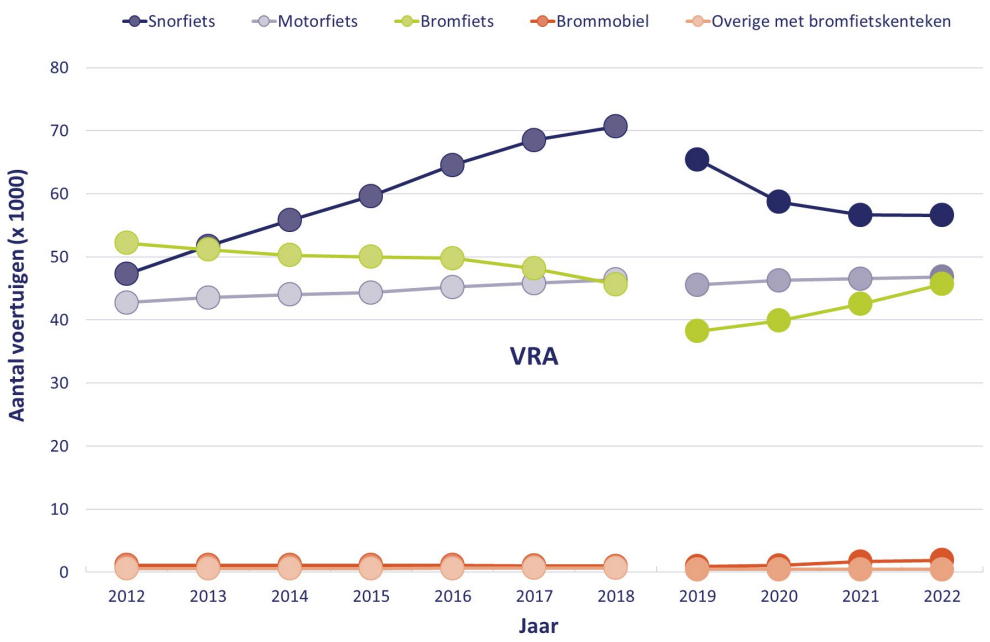



*Afbeelding 4.5. Ontwikkeling in het aantal bestel- en vrachtauto's, trekkers, speciale voertuigen en bussen in de VRA en in het overige deel van Noord-Holland in de periode 2012-2018 en het aantal van deze actieve voertuigen in de periode 2019-2022 (peildatum: 1 januari van het genoemde jaar). Bron: CBS, 2023d.*

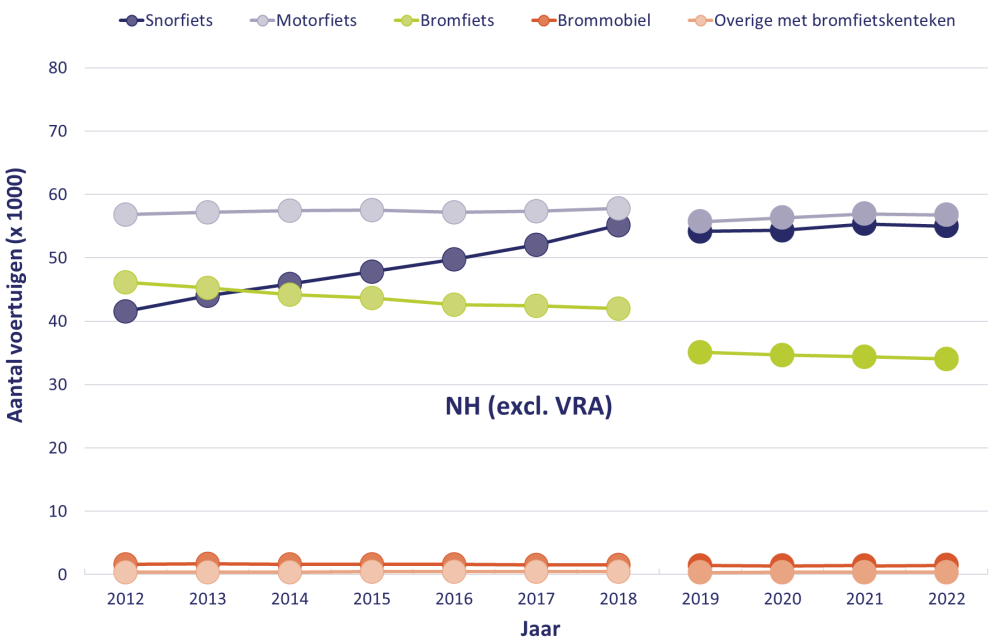


*Afbeeldingen 4.6* en *4.7* laten de ontwikkeling zien in respectievelijk de Vervoerregio Amsterdam en het overige deel van Noord-Holland in het aantal motoren, bromfietsen, snorfietsen, brommobielen en overige voertuigen met bromfietskenteken (o.a. bromfiets-quads, bakbromfietsen en 3-wielige brommers). Ook hier voor de periode 1 januari 2012 tot 1 januari 2018 en het aantal actieve van deze voertuigen voor de periode 1 januari 2019 tot 1 januari 2022.

*Afbeelding 4.6. Ontwikkeling in het aantal motoren, brom- en snorfietsen en brommobielen in de Vervoerregio Amsterdam in de periode 2012-2018 en het aantal van deze actieve voertuigen in de periode 2019-2022 (peildatum: 1 januari van het genoemde jaar). Bron: CBS, 2023e en 2023f.*




*Afbeelding 4.7. Ontwikkeling in het aantal motoren, brom- en snorfietsen en brommobielen in Noord-Holland (excl. VRA) in de periode 2012-2018 en het aantal van deze actieve voertuigen in de periode 2019-2022 (peildatum: 1 januari van het genoemde jaar). Bron: CBS, 2023e en 2023f.*




In de periode 2012-2018 zien we een stijging in het aantal snorfietsen in zowel de Vervoerregio Amsterdam als in de rest van Noord-Holland, en ook landelijk zien we dit. Hierna zien we in de Vervoerregio Amsterdam dat in 2020 en 2021 het aantal actieve snorfietsen wat is gedaald, om daarna stabiel te blijven. In Noord-Holland (excl. VRA) blijft het aantal stabiel vanaf 2019, terwijl landelijk de stijging doorzet na 2018. Op 1 januari 2022 waren er 57 duizend actieve snorfietsen geregistreerd in de Vervoerregio Amsterdam, en 55 duizend in het overige deel van Noord-

Holland: een stijging van zeker 20% respectievelijk 32% over tien jaar. Landelijk is er over deze periode een stijging van zeker 57% (CBS, 2023e).

Het aantal motorfietsen in de periode 2012-2022 stijgt langzaam in de Vervoerregio Amsterdam, in het overige deel van Noord-Holland blijft het aantal stabiel; op 1 januari 2022 waren er 47 duizend actieve motorfietsen in de Vervoerregio Amsterdam, een stijging van zeker 10%, en 57 duizend in het overige deel van Noord-Holland. Landelijk zien over deze periode ook een lichte stijging van zeker 11%.

Het aantal bromfietsen vertoont over 2012-2018 een lichte daling zowel in de Vervoerregio Amsterdam als ook in het overige deel van Noord-Holland, en ook landelijk zien we dit. Daarna stijgt het weer in de Vervoerregio Amsterdam, tot 46 duizend actieve bromfietsen op 1 januari 2022. In Noord-Holland (excl. VRA) blijft het aantal stabiel rond 34 duizend. Landelijk zien we na 2019 een lichte stijging.

Het aantal actieve brommobielen in de Vervoerregio Amsterdam is in de laatste drie jaar tijd bijna verdubbeld, naar bijna 2 duizend in 2022, de jaren daarvoor was het aantal brommobielen stabiel. In Noord-Holland (excl. VRA) is het aantal (actieve) brommobielen vrijwel constant over 2012-2022, op 1 januari 2022 waren er daar 1,5 duizend actieve brommobielen. Ook landelijk is het aantal (actieve) brommobielen stabiel de laatste tien jaar.

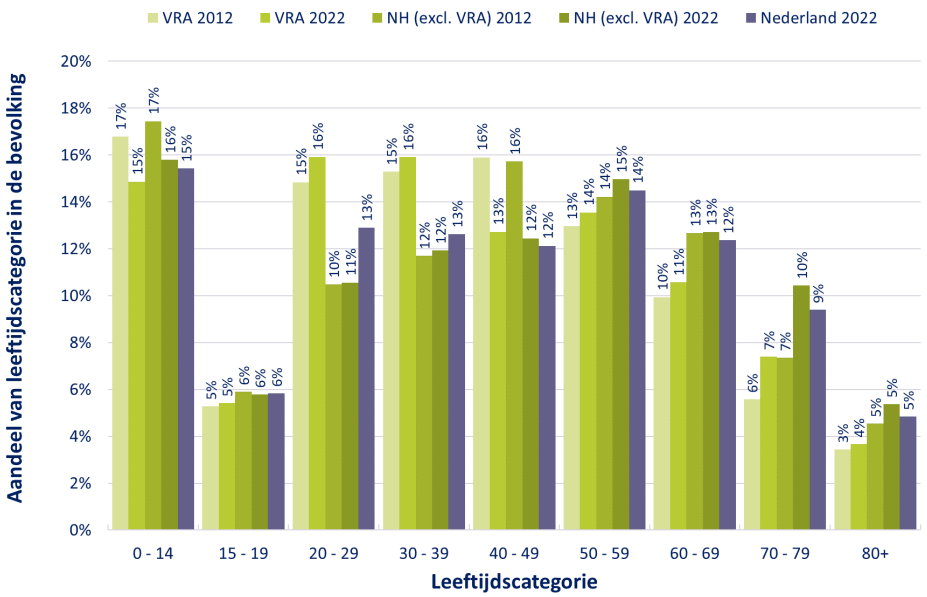
Het aantal overige voertuigen met een bromfietskenteken is zowel in de Vervoerregio Amsterdam als in het overige deel van Noord-Holland de laatste tien jaar stabiel, en ligt rond 500 respectievelijk 400 actieve voertuigen. Landelijk is hier juist sprake van een stijging van zeker 37% (CBS, 2023e).

## 4.3 Bevolkingsontwikkeling

De bevolkingsomvang is naast de mobiliteit een aanvullende indicator voor de mate van blootstelling aan risico's in het verkeer. De totale mobiliteit wordt immers bepaald door de gemiddelde mobiliteit per hoofd van de bevolking te vermenigvuldigen met het aantal inwoners. Daarnaast is ook de leeftijdsopbouw van de bevolking een relevante factor. Risico's in het verkeer verschillen tussen verschillende leeftijdsgroepen, onder andere door de verschillen in het gebruik van vervoerswijzen tussen die leeftijdsgroepen (SWOV, 2015).

Op 1 januari 2022 woonden er 1,584 miljoen mensen in de Vervoerregio Amsterdam en 1,325 miljoen in het overige deel van Noord-Holland. Daarmee is de bevolking in de Vervoerregio Amsterdam met 9,6% gestegen ten opzichte van 1 januari 2012 (1,422 miljoen) en het overige deel van Noord-Holland met 3,3% ten opzichte van 1 januari 2012 (1,287 miljoen), terwijl landelijk het aantal inwoners met 4% steeg in die periode. *Afbeelding 4.8* toont de bevolkings-opbouw in leeftijdsgroepen in de Vervoerregio Amsterdam en in het overige deel van Noord-Holland in de jaren 2012 en 2022, en ter vergelijking van heel Nederland in 2022. Hieruit blijkt dat Noord-Holland tussen 2012 en 2022, overigens net als Nederland als geheel, is vergrijsd; het relatieve aandeel van kinderen (tot en met 14 jaar) en 40'ers in de bevolking is afgenomen, terwijl 50-plussers juist een groter deel van de bevolking zijn gaan uitmaken. De Vervoerregio Amsterdam is overigens minder vergrijsd dan Nederland als geheel; er zijn ten opzichte van Nederland als geheel relatief meer mensen in de leeftijdsgroepen tot 50 jaar (vooral 20'ers en dertigers) en juist minder van elke leeftijdsgroep boven de 50 (vooral 60'ers en 70'ers). Noord-Holland (excl. VRA) is ongeveer net zo vergrijsd als Nederland als geheel.

*Afbeelding 4.8. Relatieve grootte van leeftijdscategorieën in de bevolking van de VRA en van het overige deel van Noord-Holland (2012 en 2022) en Nederland (2022). Bron: CBS, 2023g.*

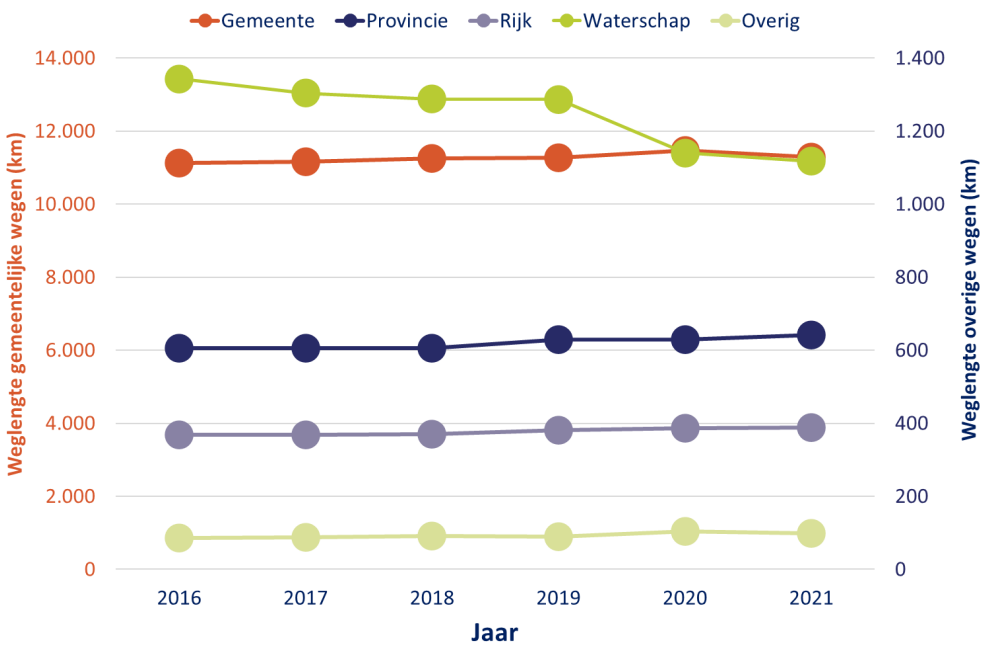



Voor de toekomst wordt tot 2035 een groei van 5 à 10% van de bevolking verwacht in zowel de Vervoerregio Amsterdam als Noord-Holland (excl. VRA). Tussen 2035 en 2050 groeit vooral de Vervoerregio Amsterdam verder door, terwijl het inwonertal van Noord-Holland (excl. VRA) dan minder sterk zal groeien (PBL & CBS, 2022).

## 4.4 Ontwikkeling in weglengte

De omvang van het wegennet en de onderlinge verhouding in wegtypen, zoals rijkswegen en gemeentelijke wegen, spelen een rol in de mate van gevaarzetting in het verkeer in Noord-Holland. De ontwikkeling in de lengte van het wegennet in Noord-Holland naar wegbeheerder op basis van het Nationaal Wegenbestand (NWB) is weergegeven voor de periode 2016-2021 in *Afbeelding 4.9* (let op: lengte van gemeentelijke wegen staat op de linker verticale as; de lengte van de overige wegen op de rechter verticale as). Te zien is dat de lengte van het wegennet zowel in totaal als per wegbeheerder gedurende deze periode weinig is veranderd (NWB, 2022), behalve de lengte van het wegennet onder beheer van het Waterschap, die over 2016-2021 met 28% is afgenomen. Landelijk zien we per wegbeheerder weinig verandering. In de categorie ‘overig’ vallen wegbeheerders zoals ProRail en betreft het mogelijk niet-openbare wegen. De weggegevens zijn ook gecombineerd met de gegevens over de snelheidslimiet uit de bestanden Weggeg (rijkswegen) en de Wegkenmerkendatabase (WKD, overige wegen), maar gebleken is dat er een groot aandeel wegen met een onbekende snelheidslimiet is. Hierdoor is geen betrouwbare uitspraak te doen valt over ontwikkelingen in weglengte naar snelheidslimiet.

*Afbeelding 4.9. Ontwikkeling weglengte (km) naar wegbeheerder in Noord-Holland in de periode 2016-2021: gemeentelijke wegen (linker verticale as) en wegen in beheer bij de provincie, het Rijk, het waterschap of overig (rechter verticale as). Bronnen: NWB, bewerking SWOV.*




## 4.5 Slachtoffers gerelateerd aan blootstellingsmaten

In de vorige paragrafen zijn verschillende blootstellingsmaten behandeld. Deze hebben ieder op hun eigen manier invloed op de gevaarzetting in het verkeer. In deze paragraaf gaan we in op de belangrijkste relatieve maten die een beeld geven van de totale gevaarzetting in het verkeer.

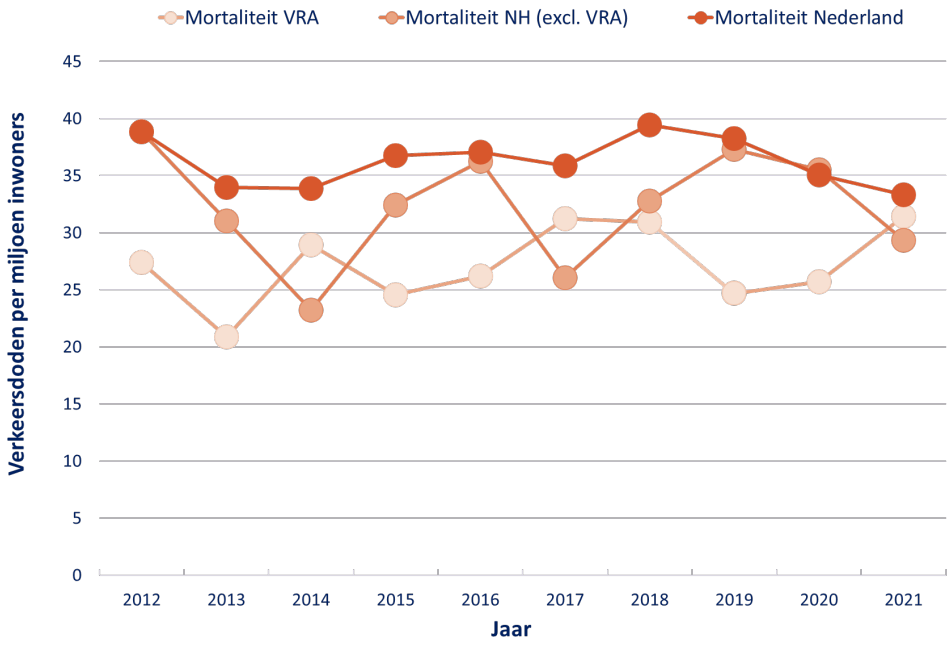
### 4.5.1 Mortaliteit en morbiditeit

De mortaliteit is het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners; de morbiditeit het aantal ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners. In 2021 vielen op de bevolking van de Vervoerregio Amsterdam van 1.559.363 personen in totaal 49 verkeersdoden en 520 ernstig verkeersgewonden; dat betekent 31 verkeersdoden en ca. 330 ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners. Daarmee is in de Vervoerregio Amsterdam in 2021 de mortaliteit zo'n 6% lager en de morbiditeit ruim 11% lager dan in geheel Nederland. Op de bevolking van Noord-Holland (excl. VRA) in 2021, 1.329.123 personen, vielen in totaal 39 verkeersdoden en 540 ernstig verkeersgewonden; dat betekent 29 verkeersdoden en ca. 410 ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners. Daarmee is in het overige deel van Noord-Holland in 2021 de mortaliteit zo'n 12% lager en de morbiditeit zo'n 10% hoger dan de landelijke waarden. Op de totale bevolking van Noord-Holland vielen in 2021 1.060 ernstig verkeersgewonden, dat betekent 370 ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners. Daarmee is in Noord-Holland de morbiditeit zo'n 1% lager dan de landelijke waarde.

**Ontwikkeling in de mortaliteit**

De mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de Vervoerregio Amsterdam fluctueert over de periode 2012-2021 tussen ruim 20 en ruim 30 doden per miljoen inwoners, en in het overige deel van Noord-Holland over deze periode tussen ruim 20 en bijna 40 doden per miljoen inwoners, zie *Afbeelding 4.10*. Dat is over deze gehele periode voor beide regio's een lagere mortaliteit dan landelijk, die fluctueert tussen ruim 30 en 40 doden per miljoen inwoners.

*Afbeelding 4.10. Ontwikkeling mortaliteit (aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) in de VRA, het overige deel van Noord-Holland en landelijk in de periode 2012-2021. Bronnen: CBS, bewerking SWOV.*




Verschillen in mortaliteit tussen leeftijdsgroepen en mannen en vrouwen en hoe die mortaliteit zich heeft ontwikkeld in de afgelopen jaren zijn respectievelijk weergegeven in de *Tabellen 4.1* en *4.2*.

*Tabel 4.1. Ontwikkeling mortaliteit gemiddeld over 2017-2021 ten opzichte van gemiddeld over 2012-2016 voor verschillende leeftijdsgroepen in Noord-Holland excl. De VRA, de VRA en landelijk. Bron: CBS.*

| | Mortaliteit gemiddeld 2012-2016 | | | Mortaliteit gemiddeld 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| 0 – 19 | 12 | 11 | 14 | 11 | 8 | 14 | -10% | -24% | -2% |
| 20 – 29 | 41 | 30 | 46 | 36 | 22 | 41 | -13% | -25% | -10% |
| 30 – 39 | 19 | 11 | 24 | 28 | 26 | 29 | 45% | 138% | 18% |
| 40 – 49 | 12 | 22 | 24 | 16 | 15 | 22 | 30% | -32% | -7% |
| 50 – 59 | 22 | 22 | 29 | 17 | 24 | 25 | -23% | 10% | -14% |
| 60 – 69 | 29 | 27 | 34 | 43 | 40 | 36 | 51% | 50% | 7% |
| 70 – 79 | 95 | 62 | 82 | 49 | 74 | 75 | -49% | 19% | -9% |
| 80+ | 145 | 129 | 154 | 155 | 141 | 154 | 7% | 10% | 0% |
| **Totaal** | **32** | **26** | **36** | **32** | **29** | **36** | **0%** | **12%** | **1%** |

*Tabel 4.1* laat zien dat in beide Noord-Hollandse regio's, net als in heel Nederland, de mortaliteit gemiddeld over de periode 2012-2016 het hoogst is onder 20'ers en 70-plussers; in de VRA is deze wel beduidend lager dan in het overige deel van Noord-Holland en heel Nederland. Gemiddeld over de daaropvolgende periode, 2017-2021, is in beide regio's de piek bij 70-plussers verschoven naar 60-plussers en is in de VRA de piek bij 20'ers verbreed naar ook 30'ers; deze verschuivingen zijn te wijten aan de toename in het aantal verkeersdoden onder 30'ers en 60'ers (zie *Tabel 3.6*). Opvallend is ook de sterke daling in mortaliteit onder 70'ers in Noord-Holland (excl. VRA).

*Tabel 4.2* laat zien dat in beide Noord-Hollandse regio's mannen een hogere mortaliteit hebben dan vrouwen, tussen ruim twee en ruim drie keer zo hoog. Dit is het geval zowel gemiddeld over de periode 2012-2016 als gemiddeld over de periode 2017-2021. Landelijk zien we een vergelijkbaar patroon. Er is over deze perioden geen opmerkelijke ontwikkeling in mortaliteit voor mannen en voor vrouwen zichtbaar.

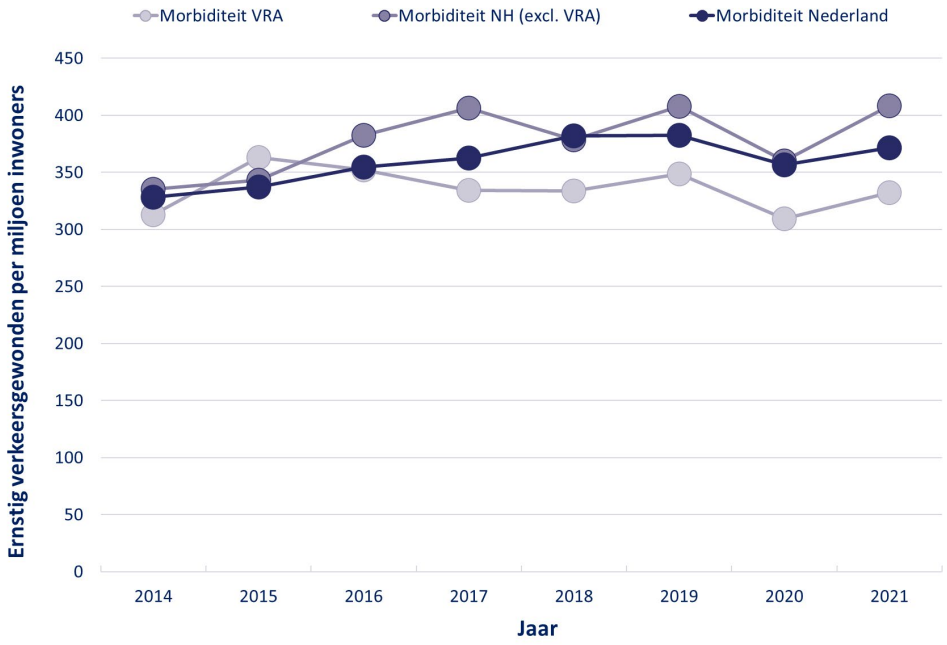
*Tabel 4.2. Ontwikkeling mortaliteit gemiddeld over 2017-2021 ten opzichte van gemiddeld over 2012-2016 voor mannen en vrouwen in Noord-Holland excl. de VRA, de VRA en landelijk. Bron: CBS.*

| | Mortaliteit gemiddeld 2012-2016 | | | Mortaliteit gemiddeld 2017-2021 | | | Verschil 2017-2021 t.o.v. 2012-2016 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| Man | 44 | 39 | 53 | 48 | 42 | 53 | 8% | 8% | 0% |
| Vrouw | 21 | 12 | 19 | 17 | 15 | 20 | -19% | 27% | 3% |
| **Totaal** | **32** | **26** | **36** | **32** | **29** | **36** | **0%** | **12%** | **1%** |

**Ontwikkeling in morbiditeit**

De morbiditeit (het aantal ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners) in Noord-Holland exclusief de VRA fluctueert tussen 335 en 410 ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners in de periode 2014-2021, en lijkt licht te stijgen (zie *Afbeelding 4.11*). Dat is (behalve in 2015) een hogere morbiditeit dan die in de VRA, waar de morbiditeit met een fluctuatie tussen 310 en 365 ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners vrij stabiel lijkt. De landelijk morbiditeit ligt (m.u.v. in 2015) tussen beide in, en fluctueert tussen 330 en 385 ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners, en lijkt ook licht te stijgen.

*Afbeelding 4.11. Ontwikkeling morbiditeit (aantal ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners) in Noord-Holland excl. de VRA, in de VRA en in Nederland in de periode 2014-2021. Bronnen: DHD, IenW, SWOV, CBS.*




Verschillen in morbiditeit tussen leeftijdsgroepen en hoe die morbiditeit zich heeft ontwikkeld in de afgelopen jaren, zijn weergegeven in de *Tabel 4.3*. Ten opzichte van de periode 2014-2017 is de morbiditeit gemiddeld over de periode 2018-2021 in Noord-Holland (excl. VRA) vooral en duidelijk gedaald onder 30-49-jarigen (9%) en gestegen onder 80-plussers (11%), in de VRA is de morbiditeit ook vooral en duidelijk gedaald onder 30-49-jarigen (15%) en gestegen onder 70'ers (9%) en 80-plussers (8%). Voor wat de ouderen betreft, betekent dit dat het aantal ernstig verkeersgewonden meer is toegenomen dan door enkel vergrijzing verklaard kan worden. Verder zien we dat in geheel Noord-Holland, net als landelijk, de morbiditeit hoger ligt in hogere leeftijdsgroepen, zowel gemiddeld over 2014-2017 als over 2018-2021.

*Tabel 4.34. Ontwikkeling morbiditeit (per miljoen inwoners) gemiddeld over 2018-2021 ten opzichte van gemiddeld over 2014-2017 voor verschillende leeftijdsgroepen in Noord-Holland en landelijk. Bron: CBS.*

| | Morbiditeit gemiddeld 2014-2017 | | | Morbiditeit gemiddeld 2018-2021 | | | Verschil 2018-2021 t.o.v. 2014-2017 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL | NH (excl. VRA) | VRA | NL |
| 0 – 29 | 177 | 220 | 188 | 179 | 201 | 184 | 1% | -9% | -2% |
| 30 – 49 | 184 | 223 | 195 | 167 | 189 | 188 | -9% | -15% | -3% |
| 50 – 59 | 340 | 390 | 333 | 350 | 359 | 332 | 3% | -8% | 0% |
| 60 – 69 | 555 | 531 | 515 | 566 | 491 | 552 | 2% | -7% | 7% |
| 70 – 79 | 959 | 831 | 906 | 973 | 905 | 985 | 1% | 9% | 9% |
| 80+ | 1.221 | 1.033 | 1122 | 1.356 | 1.116 | 1.269 | 11% | 8% | 13% |
| **Totaal** | **367** | **341** | **346** | **389** | **331** | **373** | **6%** | **-3%** | **8%** |

### 4.5.2 Risico

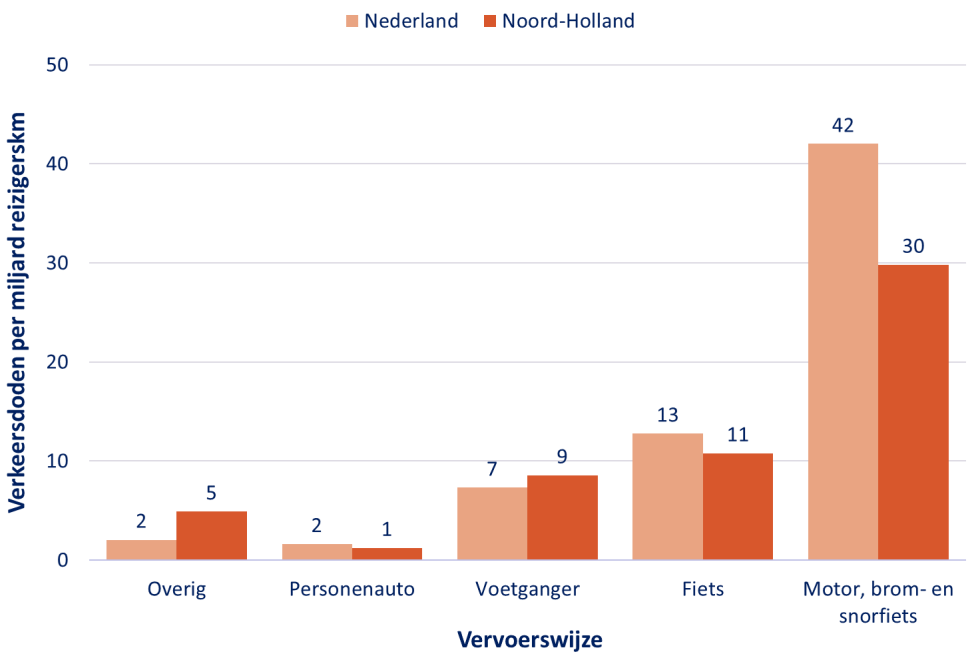
Het risico berekenen we door het aantal verkeersslachtoffers te delen door de afgelegde afstand van personen. In principe zou naast de personen- ook de voertuigmobiliteit gebruikt kunnen worden, maar zoals eerder opgemerkt zijn cijfers over de voertuigmobiliteit per provincie over de laatste jaren niet bekend.

**Overlijdensrisico naar vervoerswijze en leeftijd**

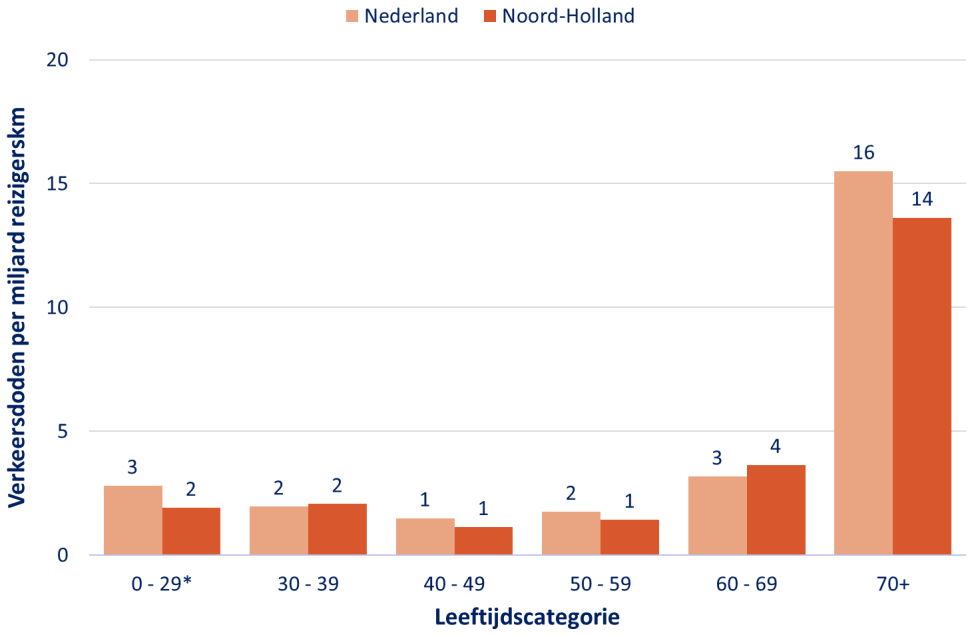
*Afbeelding 4.12* en *Afbeelding 4.13* geven het overlijdensrisico naar vervoerswijze en naar leeftijdsgroep in Noord-Holland en in geheel Nederland. Hierbij is gemiddeld over de periode 2018-2021, en zijn de vervoerswijzen motor en brom- en snorfiets samengevoegd,[27] om zo min mogelijk last te hebben van jaarlijkse fluctuaties. De schatting van het risicocijfer voor motor, brom- en snorfiets in Noord-Holland is desondanks nog wat onzeker, maar zeker is wel dat het overlijdensrisico het hoogst is voor berijders van gemotoriseerde tweewielers en het laagst voor auto-inzittenden. Dit komt overeen met de risicoverdeling zoals deze landelijk bekend is (zie bijvoorbeeld SWOV, 2022a). Voor de meeste vervoerswijzen is het risico in Noord-Holland niet veel anders dan landelijk. Alleen voor motor, brom- en snorfietsers is dit moeilijker te zeggen: door het relatief kleine aantal waarnemingen waarop de mobiliteit voor deze vervoerswijze in Noord-Holland is gebaseerd, is het risicocijfer alleen met enige onnauwkeurigheid te schatten, en zou het in Noord-Holland ook nagenoeg gelijk kunnen zijn aan de landelijke waarde, in plaats van veel kleiner zoals nu lijkt.

27. De geschatte personenmobiliteit van zowel motor- als brom- en snorfietsers is gebaseerd op kleine aantallen, en daardoor onnauwkeuriger. Om deze onnauwkeurigheid te reduceren, zijn deze groepen samengevoegd voor berekening van het overlijdensrisico.

*Afbeelding 4.12. Overlijdensrisico naar vervoerswijze gemiddeld over 2018-2021 in Noord-Holland en landelijk. Bronnen: CBS, DHD, SWOV.*




*Afbeelding 4.13. Overlijdensrisico naar leeftijd gemiddeld over 2018-2021 in Noord-Holland en landelijk. *De leeftijdsgroep 0-29 betreft een overschatting. Bronnen: CBS, DHD, SWOV.*

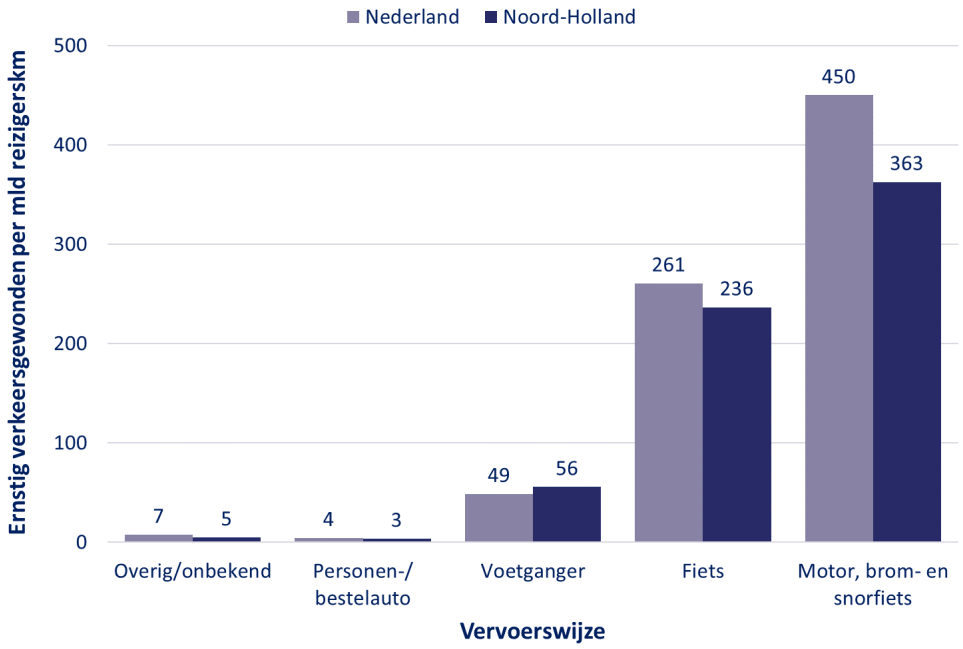



Als we de leeftijdsgroepen vergelijken (zie *Afbeelding 4.13*) zien we dat in Noord-Holland, net als in heel Nederland, 70-plussers verreweg het hoogste overlijdensrisico in het verkeer hebben en dat het risico begint te stijgen vanaf 60 jaar. Daarnaast hebben jongeren tot en met 29 jaar en 30'ers in Noord-Holland net als landelijk een iets hoger risico dan de andere leeftijdsgroepen, maar dit is aanmerkelijk lager dan het risico van de 70-plussers. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de exacte hoogte van het risico van vooral ouderen onzeker is, omdat de gebruikte mobiliteitsgegevens (ODiN) via internet verkregen zijn en dit voor met name (oudere) ouderen mogelijk een vertekend beeld geeft. Verder betreft het risico voor kinderen en jongeren tot en met 29 jaar een overschatting, aangezien in de reizigerskilometers waarop deze gebaseerd zijn niet de kilometers van nul- tot zesjarigen zijn meegenomen; deze zijn onbekend.

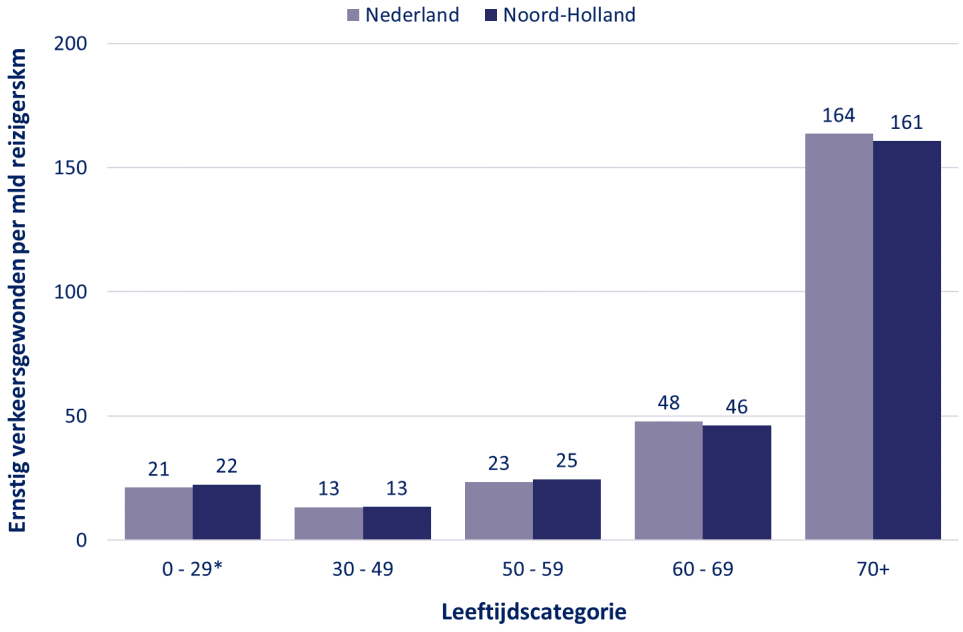
**Risico om ernstig gewond te raken naar vervoerswijze en leeftijd**

*Afbeelding 4.14* en *Afbeelding 4.15* tonen het risico om ernstig gewond te raken naar vervoerswijze en naar leeftijdsgroepen in Noord-Holland en in Nederland. Hierbij is het risico – net als bij het overlijdensrisico – gemiddeld over de periode 2018-2021, om zo min mogelijk last te hebben van jaarlijkse fluctuaties. De schatting van personenmobiliteit voor de vervoerswijze 'motor, brom- en snorfiets' in Noord-Holland is gebaseerd op relatief kleine aantallen, waardoor er enige onzekerheid zit rond het bijbehorende risicocijfer. Desalniettemin is het risico om ernstig gewond te raken zowel in Noord-Holland als landelijk het hoogst voor motor, brom- en snorfietsers en het laagst voor auto- en bestelauto-inzittenden.

*Afbeelding 4.14. Risico om ernstig gewond te raken in het verkeer naar vervoerswijze gemiddeld over 2018-2021 in Noord-Holland en landelijk. Bronnen: CBS, DHD, SWOV.*




*Afbeelding 4.15. Risico om ernstig gewond te raken in het verkeer naar leeftijd gemiddeld over 2018-2021 in Noord-Holland en landelijk.*
** De leeftijdsgroep 0-29 betreft een overschatting.*
*Bronnen: CBS, DHD, SWOV.*

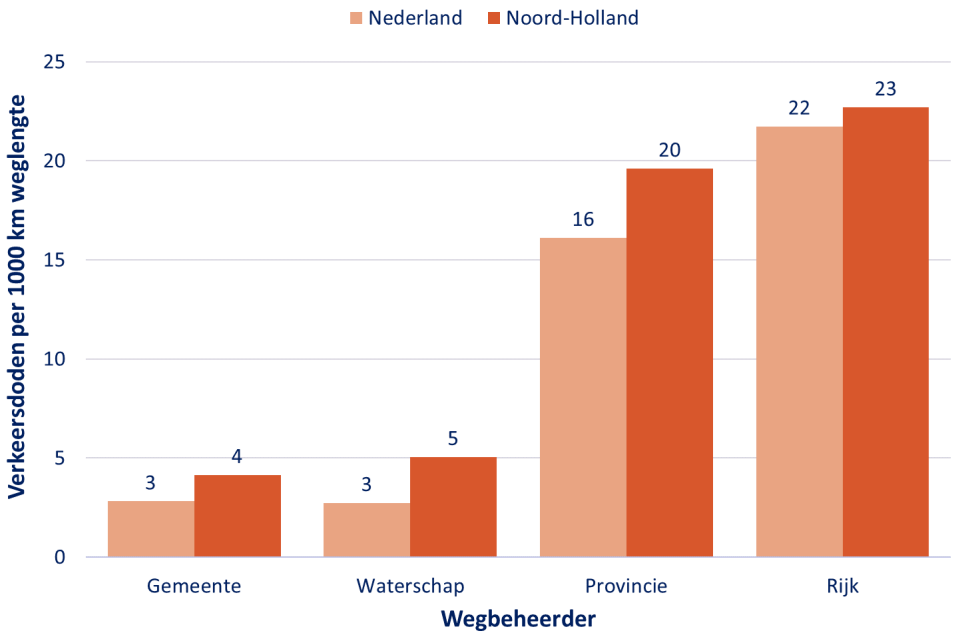


Vergelijken we de verschillende leeftijdsgroepen (zie *Afbeelding 4.15*) dan zien we dat in Noord-Holland, net als in heel Nederland, 70-plussers verreweg het hoogste risico hebben om ernstig gewond te raken in het verkeer en dat het risico duidelijk begint te stijgen vanaf 60 jaar.[28] Verder is gebleken dat in de periode 2020-2021 het landelijk risico om ernstig verkeersgewond te raken is toegenomen voor alle leeftijdsgroepen, maar vooral voor ouderen en sterker dan het overlijdensrisico (Aarts et al., 2022). Het risico voor jongeren tot 29 jaar betreft een overschatting, aangezien in de reizigerskilometers waarop deze gebaseerd zijn niet die van nul- tot zesjarigen zijn meegenomen; deze zijn onbekend.

### 4.5.3 Slachtofferdichtheid

Bij gebrek aan betrouwbare mobiliteitsgegevens voor alle wegtypen in Noord-Holland en Nederland, kunnen we momenteel alleen de slachtofferdichtheid naar wegtype berekenen: het aantal slachtoffers naar weglengte. Dit is niet hetzelfde als risico, aangezien de mobiliteit flink verschilt per wegtype. *Afbeelding 4.16* geeft de slachtofferdichtheid weer naar wegbeheerder. Hierbij is de slachtofferdichtheid over de periode 2017-2021 gemiddeld, om zo min mogelijk last te hebben van jaarlijkse fluctuaties in het aantal in BRON geregistreerde verkeersdoden. De slachtofferdichtheid in Noord-Holland is – net als in heel Nederland – het hoogst op rijkswegen en provinciale wegen en het laagst op gemeentelijke wegen en wegen in beheer bij het waterschap. Wel ligt deze in Noord-Holland hoger dan landelijk, met name op provinciale wegen. Dit heeft vermoedelijk te maken met de relatief hoge verkeersintensiteit op de Noord-Hollandse wegen ten opzichte van het landelijk gemiddelde.

*Afbeelding 4.16. Slachtofferdichtheid naar wegbeheerder gemiddeld over 2017-2021 in Noord-Holland en landelijk. Bronnen: IenW, NDW, WKD, bewerking SWOV.*




28. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de absolute hoogte van het risico van vooral ouderen onzeker is, omdat de gebruikte mobiliteitsgegevens (ODiN) via internet verkregen zijn en dit mogelijk voor m.n. ouderen een vertekend beeld geeft.

## 4.6 Externe factoren die de mobiliteit of het risico beïnvloeden

Het risico op de weg is het resultaat van allerlei verschillende factoren. Zoals we in de afgelopen paragrafen zagen, is het risico deels afhankelijk van kenmerken van de weggebruiker, zoals leeftijd, geslacht en diens vervoerswijze. Andere factoren hebben betrekking op het gedrag van verkeersdeelnemers, de infrastructuur en de veiligheid van voertuigen (zie *Hoofdstuk 5*). Verkeersveiligheidsmaatregelen zijn in principe gericht op een of meer van deze factoren. Daarnaast zijn er ook externe factoren die het risico op de weg beïnvloeden, bijvoorbeeld via invloed op de mobiliteit. Een factor waarover gegevens bekend zijn, is het weer.

**Invloed van het weer**

Het weer beïnvloedt het aantal verkeersslachtoffers zowel via de mobiliteit als via het risico. De mobiliteit wordt beïnvloed doordat mensen hun mobiliteitsgedrag aanpassen (zie bijvoorbeeld Liu, Susilo & Karlström, 2017). Zo blijkt dat bij slecht weer minder wordt gefietst en minder motor wordt gereden. Bij zeer slecht weer kunnen mensen zelfs besluiten (tijdelijk) helemaal niet de weg op te gaan. Bij hogere temperaturen zou juist meer gefietst worden. Over het precieze effect van specifieke weersomstandigheden op het aantal verkeersslachtoffers, is op basis van de beschikbare literatuur geen eenduidige uitspraak te doen. De meeste studies vinden een toename van het aantal ongevallen bij regen, sneeuw en hoge temperaturen (zie bijvoorbeeld Sabir, 2011; Theofilatos & Yannis, 2014).

Het jaaroverzicht van het KNMI (2022) meldt dat 2021 voor wat betreft de temperatuur vrijwel normaal was (gemiddelde 10,4°C). In het noordwesten van Nederland was het wel natter dan normaal. Maar ondanks dat lijkt het weerbeeld de laatste jaren behoorlijk stabiel. Daarbij is het de vraag of, zeker na enige gewenning, het verschil tussen warm weer en (op de thermometer) iets warmer weer over een heel kalenderjaar in het algemeen beschouwd een wezenlijk effect heeft op bijvoorbeeld het fiets- en motorgebruik. Al met al verwachten we dat het weer zelf geen substantieel effect op de ontwikkeling in het aantal verkeersslachtoffers in de afgelopen jaren heeft gehad.

# 5 Risico-indicatoren

**In dit hoofdstuk bespreken we de stand van zaken met betrekking tot de belangrijkste risico-indicatoren voor verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland. Risico-indicatoren spelen een centrale rol binnen de proactieve aanpak van risicogestuurd veiligheidsbeleid zoals afgesproken in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*. We bespreken risico-indicatoren op het gebied van veilige wegen, veilige voertuigen, veilige snelheden, veilig verkeersgedrag en hoogwaardige traumazorg. Indien metingen van risico-indicatoren ontbreken, gaan we in op handhaving rondom het thema van de risico-indicator.**

De laatste jaren is er onder beleidsmakers een toenemende interesse voor verkeersveiligheidsbeleid dat zich richt op (indicatoren van) risico's in het verkeer, in plaats van alleen op gegevens over ongevallen en slachtoffers. De grotere focus op risico-indicatoren – in de internationale literatuur bekend als 'Safety Performance Indicators' (SPI's) – speelt een centrale rol binnen het risicogestuurd veiligheidsbeleid uit het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030* (SPV 2030; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2018; Kennisnetwerk SPV, 2019). Hierin zijn SPI's gedefinieerd als meetbare kenmerken van het verkeerssysteem die de veiligheid van dat systeem beïnvloeden; met een bewezen causaal verband tussen de SPI en verkeersveiligheid (Aarts, 2018).

Met het oog op de risico's in het verkeer, kan beleid meer proactief worden vormgegeven; voordat ernstige ongevallen gebeuren, kan met beleid worden ingegrepen waar risicowaarden hoog zijn, om ongevallen in de toekomst te voorkomen. De uitwerking van het SPV 2030, waarin risicogestuurd beleid een van de pijlers is van de verkeersveiligheidsaanpak, wordt onder meer gefaciliteerd door het Kennisnetwerk SPV. Binnen het Kennisnetwerp SPV wordt onder andere gewerkt aan de nadere uitwerking van SPI's voor Nederland (Kennisnetwerk SPV, 2019), waarbij ook zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij internationale ontwikkelingen.

Ondanks de vorderingen van onder andere het Kennisnetwerk SPV op het gebied van SPI's, is beschikbaarheid en betrouwbaarheid van data soms nog problematisch. Binnen het Kennisnetwerk SPV wordt gewerkt aan een landelijke monitor of dashboard van risico-indicatoren, waarmee wegbeheerders de ontwikkeling van risico-indicatoren op hun wegen kunnen monitoren. Op het moment van schrijven zijn nog niet voor alle SPI's landelijke metingen beschikbaar (Aarts et al., 2022); dat is ook vaak het geval op provinciaal niveau. We duiden hier de gegevens die wel beschikbaar zijn binnen de provincie Noord-Holland. Bij gebrek aan data over SPI's duiden we soms de cijfers over handhaving van het onderliggende thema. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat we geen gegevens hebben over de handhavingsinspanning. Een stijging van boetes kan dus komen doordat de overtreding meer gemaakt wordt, maar ook doordat er meer op gehandhaafd is.

## 5.1 Veilige wegen

De SPI's op het gebied van infrastructuur zijn:

- Aandeel gemotoriseerd verkeer over wegen die als 'voldoende veilig' worden gekwalificeerd (waarbij 'voldoende veilig' afhankelijk is van het gebruikte meetinstrument).
- Aandeel fietsers over wegen/fietsvoorzieningen die als 'voldoende veilig' worden gekwalificeerd (waarbij 'voldoende veilig' afhankelijk is van het gebruikte meetinstrument).

De uitwerking van de definities voor veilige wegen en fietsinfrastructuur omvat momenteel alleen nog wegvakken. Ten behoeve van de Werkgroep Definiëring Wegkenmerken voor risico-indicatoren is in juli 2021 een rapport opgesteld waarin voorstellen worden gedaan voor de operationalisatie van de definities zoals die zijn uitgewerkt door het Kennisnetwerk SPV en het gebruik van landelijk beschikbare databronnen waarmee deze gemeten zouden kunnen worden (Rijkswaterstaat, 2021). Deze operationalisatie vormt de basis voor het bijeenbrengen van passende gegevens. Er wordt nog gewerkt aan de verzameling van gegevens om de geformuleerde risico-indicatoren van (fiets)infrastructuur (verder) in kaart te brengen. Afstemming voor de gegevens voor decentrale overheden vindt plaats in de landelijke 'Taskforce Verkeersveiligheidsdata' waarin samen met diverse relevante partijen wordt besproken wat gedaan kan en moet worden om de gewenste data voor verkeersveiligheid beschikbaar te krijgen. Kruispunten zijn nog niet aan de orde gesteld. Onveilige situaties op kruispunten worden voor een belangrijk deel bepaald door het kruispunttype (Kennisnetwerk SPV, 2020a; b).

Diverse wegbeheerders gebruiken al wel een eigen instrumentarium om de veiligheid van de infrastructuur in kaart te brengen (zie bijvoorbeeld Aarts, 2011; Weijermars et al., 2019; Tjalma 2018; Rijkswaterstaat, 2022). Zo maakte Rijkswaterstaat voor rijkswegen voorheen gebruik van EuroRAP maar heeft het tegenwoordig een eigen ontwikkelde indicator: VIND (VeiligheidsIndicator). De gegevens van VIND worden jaarlijks gepubliceerd in de publicatie 'Veilig over Rijkswegen'. De laatste publicatie kijkt terug op 2020 en noemt bermveiligheid als een van de belangrijkste aandachtspunten (Rijkswaterstaat, 2022).

Ook decentraal worden er eigen indicatoren ontwikkeld, zoals in de Vervoerregio Amsterdam die een eigen 'Network Safety Index' laat ontwikkelen om de veiligheid van de (fiets)infrastructuur in kaart te brengen (Wijlhuizen et al., 2021a). Een overzicht van meetinstrumenten die bruikbaar zijn voor een risicogestuurde aanpak, is te vinden op de website van het Kennisnetwerk SPV.[29]

## 5.2 Veilige snelheid

De SPI op het gebied van snelheid is:[30]

- Aandeel gemotoriseerd verkeer dat (per wegtype) niet harder rijdt dan de veilige snelheid en de snelheidslimiet.

Een veilige snelheid wordt bepaald door een samenspel van factoren: verkeersdeelnemers houden zich aan de snelheidslimiet en de snelheidslimiet past op een veilige manier bij de inrichting en regels van de weg. Omdat een inventarisatie van de mate waarin snelheidslimieten veilig bij de weg passen nog niet voorhanden is, en het aandeel verkeersdeelnemers dat niet harder rijdt dan de snelheidslimiet enkel op landelijk niveau beschikbaar is, beperken we ons hier tot het aantal bekeurde snelheidsovertredingen.

29. https://www.kennisnetwerkspv.nl/Meetinstrumenten/1-Veilige-wegen
30. De SPI veilige snelheid kan op meerdere manieren geoperationaliseerd worden. Een andere gebruikelijke indicator is de V85, de snelheid die niet overschreden wordt door 85% van het verkeer. NDW ontsluit modelmatige schattingen van de V85 op basis van Floating Car Data (FCD). Aangezien er nog vragen te stellen zijn bij o.a. de representativiteit van FCD zijn deze gegevens hier niet meegenomen.

In *Tabel 5.1* zien we dat het aantal snelheidsboetes in Noord-Holland in 2021 wat is gedaald ten opzichte van 2020. Landelijk zien we juist een lichte stijging, die het CJIB (2023) vooral verklaart uit de toename in de mobiliteit in 2021 ten opzichte van 2020. Deze toename in mobiliteit zien we ook in Noord-Holland, zie *Hoofdstuk 4*. Mogelijk is de handhaving op snelheidsovertredingen in 2021 in Noord-Holland gedaald, wat de daling in bekeurde overtredingen zou verklaren. Overigens is het aandeel dat zich aan de snelheidslimiet houdt op landelijk niveau nagenoeg niet gewijzigd in 2021 ten opzichte van 2020 (Aarts et al., 2022), en daarmee is het waarschijnlijk dat deze voor Noord-Holland in 2021 ook niet heel anders zal zijn dan in 2020.

*Tabel 5.1. Ontwikkeling snelheidsbekeuringen over 2015-2021 in Noord-Holland en Nederland als geheel. Bron: CJIB.*

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Noord-Holland | 710.401 | 1.256.898 | 1.165.407 | 1.300.282 | 1.029.105 | 1.090.787 | 1.021.218 |
| Index | 100 | 177 | 164 | 183 | 145 | 154 | 144 |
| Nederland | 6.636.096 | 7.972.245 | 7.814.043 | 7.757.803 | 6.833.365 | 6.364.857 | 6.641.936 |
| Index | 100 | 120 | 118 | 117 | 103 | 96 | 100 |

## 5.3 Veilige voertuigen

De SPI op het gebied van voertuigen is:

› Aandeel nieuwe voertuigen met de hoogste (Euro) NCAP-score

*(NCAP = New Car Assessment Programme, een internationale veiligheidstandaard voor auto's)*

De huidige risico-indicator voor voertuigveiligheid zegt alleen iets over nieuwe voertuigen. De leeftijd van het voertuigenpark zegt daarnaast iets over de veiligheid van het totaal aan voertuigen.

Net als voor infrastructuur, geldt dat er op dit moment vrijwel geen recente gegevens voorhanden zijn die gebruikt kunnen worden om de veiligheid per jaar te kunnen monitoren van het Noord-Hollandse of Nederlandse wagenpark. In het kader van het Europees project 'Baseline'[31] zijn in 2021 wel eerste gegevens verzameld van Euro NCAP, maar deze zijn pas bruikbaar als risico-indicator als ze gekoppeld zijn aan landelijke voertuiggegevens. Deze koppeling heeft nog niet plaatsgevonden. Bovendien zijn deze gegevens daarmee nog niet automatisch beschikbaar op provinciaal niveau.

Euro NCAP staat voor European New Car Assessment Programme. Euro NCAP voorziet zowel consumenten als de auto-industrie van onafhankelijke beoordelingen over de (bots)veiligheids-prestaties van de meest populaire en gangbare personen- en bestelauto's die in Europa worden verkocht. Het doel van Euro NCAP is om consumenten te bewegen veiligere auto's te kopen en (daarmee) ontwerpers en auto-industrie te bewegen veiligere auto's op de markt te brengen dan wettelijk is vereist. Een auto die alleen aan de minimum wettelijke Europese voorwaarden voldoet, zal niet in aanmerking komen voor een Euro NCAP-ster.[32]

31. https://baseline.vias.be/
32. http://www.euroncap.com/nl/euro-ncap/hoe-moeten-de-sterren-gelezen-worden

## 5.4 Veilige verkeersdeelnemers

Naast de infrastructuur, het voertuig en een veilige snelheid is ook het verkeersgedrag een belangrijke risicofactor voor de verkeersveiligheid. Gedragingen die aantoonbaar de verkeersveiligheid beïnvloeden, zijn (Aarts, 2018):

- rijden onder invloed van alcohol, drugs of geneesmiddelen,
- vermoeidheid,
- afleiding (bijvoorbeeld door telefoongebruik),
- onvoldoende gebruik van verlichting, en
- niet of verkeerd gebruiken van beveiligingsmiddelen (helm, gordel)

Niet voor alle risicogedragingen zijn op dit moment objectief meetbare SPI's ontwikkeld. Vermoeidheid in het verkeer is bijvoorbeeld moeilijk te meten en hiervoor is dan ook nog geen betrouwbare SPI beschikbaar. Hetzelfde geldt in zekere zin ook voor afleiding; afleiding is moeilijk direct te meten. Het meten van bijvoorbeeld smartphonegebruik in het verkeer zegt wel iets over één van de mogelijke vormen van afleiding, maar daarmee is afleiding niet compleet in kaart gebracht. In deze paragraaf worden de belangrijkste risico-indicatoren op het gebied van gedrag besproken.

### 5.4.1 Rijden onder invloed van psychoactieve stoffen

De SPI op het gebied van rijden onder invloed is:

- Aandeel bestuurders van een voertuig niet onder invloed van psychoactieve stoffen (om praktische redenen kan daarbij ook de verbalisatiegrens[33] worden genomen)

De dienst Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) doet al jaren onderzoek naar rijden onder invloed van alcohol. Sinds 2010 wordt dit uitbesteed aan I&O Research. De laatste rapportage dateert van 2022. Metingen die gepland stonden voor 2021 zijn door de uitbraak van het coronavirus en de vrijheidsbeperkende maatregelen niet uitgevoerd, in 2022 tussen februari en september hebben wel metingen plaatsgevonden in bijna iedere regionale eenheid van de politie (I&O Research, 2022). De metingen zijn uitgevoerd bij een aselecte steekproef van automobilisten in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag (tussen 22:00 en 4:00 uur). Op deze wijze zijn landelijk 4.815 blaastesten afgenomen, waarvan 238 in regionale eenheid Noord-Holland en 357 in regionale eenheid Amsterdam. Deelname hieraan was verplicht. Aanvullend is een vragenlijstonderzoek uitgezet waarbij landelijk 4.827 responsen zijn ontvangen, maar resultaten hiervan zijn niet uitgesplitst naar regio.

Ten opzichte van 2019 is in 2022 in de regionale eenheid Noord-Holland[34] het alcoholgebruik tijdens weekendnachten fors gestegen van 2,3% naar 4,2% van de aangehouden bestuurders met een Bloed Alcohol Gehalte (BAG) van 0,5‰ of meer, en ook in de regionale eenheid Amsterdam is er een forse stijging van 2,4% naar 4,7%. Dit is een zorgwekkende ontwikkeling die sterker is dan de landelijke ontwikkeling, die in 2022 een stijging naar 2,6% liet zien ten opzichte van de 2,3% in 2019. Over eerdere jaren is er geen duidelijke trend zichtbaar in regionale eenheden Noord-Holland en Amsterdam, terwijl er landelijk sprake leek te zijn van een daling (I&O Research, 2022). Uitsplitsingen naar geslacht, leeftijd en beginnende of ervaren bestuurder zijn niet beschikbaar per regionale eenheid.

33. In Nederland mag een bestuurder maximaal 0,5‰ alcohol in zijn bloed hebben tijdens verkeersdeelname; voor beginnende bestuurders, inclusief beginnende brom- en snorfietsers, is dit 0,2‰.
34. De regionale eenheid Noord-Holland bestaat uit de districten Noord-Holland, Zaanstreek Waterland en Kennemerland. Niet tot deze eenheid behoren Gooi en Vechtstreek, wat onder de Regionale Eenheid Midden-Nederland valt.

Als kanttekening moet worden genoemd dat automobilisten steeds beter in staat zijn om alcoholcontroles te ontwijken via actuele informatie op sociale media/apps (Goldenbeld et al., 2022). Het is dus mogelijk dat de cijfers een enigszins geflatteerd beeld geven van de situatie. Het is ook onbekend hoe het rijden onder invloed zich heeft ontwikkeld buiten de weekendnachten die in het I&O-onderzoek zijn beschouwd. Dat de cijfers mogelijk enigszins geflatteerd zijn, wordt ook gesuggereerd door in 2019 bekend gemaakte cijfers van de politie over de registratie van alcohol-gerelateerde dodelijke verkeersslachtoffers (NOS, 2019). Omdat daarbij ook verkeersdoden zijn meegenomen van ongevallen waarbij drugs een rol hebben gespeeld, is een duidelijke conclusie helaas niet mogelijk. Ten slotte is nog op te merken dat het werkelijke aantal verkeersdoden door alcohol hoger zal zijn dan de cijfers van de politie laten zien, omdat het alcoholpromillage van omgekomen verkeersdeelnemers bijna nooit gemeten wordt.

### 5.4.2 Gebruik van beveiligingsmiddelen

De SPI's op het gebied van gebruik van beveiligingsmiddelen zijn:

- Aandeel (bestel)automobilisten dat een gordel draagt (zowel voor- als achterin).
- Aandeel kinderen dat in de auto vervoerd wordt in een goedgekeurd kinderzitje
- Aandeel bromfietsers dat correct een goedgekeurde helm draagt
- Aandeel fietsers dat correct een goedgekeurde helm draagt

Bij de in 2020 uitgevoerde metingen van afleiding door apparatuurgebruik onder automobilisten (NDC Nederland & Goudappel Coffeng, 2020) is ook het gebruik van beveiligingsmiddelen meegenomen, om te voorzien in een van de informatiebehoeften vanuit het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*. Bij deze metingen is het gordelgebruik en het gebruik van kinderzitjes geobserveerd. De metingen van 2020 zijn in 2021 herhaald (NDC Nederland & Goudappel Coffeng, 2021), waaruit bleek dat zowel het gordelgebruik als het gebruik van kinderzitjes was gedaald. De resultaten zijn echter enkel op landelijk niveau beschikbaar. We beperken ons hier daarom tot cijfers over bekeurde overtredingen. Ook voor helmgebruik onder (brom)fietsers geldt dat er geen cijfers voor Noord-Holland beschikbaar zijn, wel zijn er cijfers over bekeuringen met betrekking tot helmgebruik.

In *Tabel 5.2* zien we dat er fluctuaties zijn in bekeuringen op het gebied van gordelgebruik, zowel in Noord-Holland als landelijk, zonder duidelijke tendens over de jaren. Volgens landelijke metingen is de mate van gordeldracht in 2021 echter gedaald ten opzichte van 2020 (NDC Nederland & Goudappel Coffeng, 2021; Aarts et al., 2022), terwijl we zien dat het aantal bekeuringen voor het ***niet*** dragen van de gordel ook is gedaald. Mogelijk wordt deze daling in het aantal overtredingen verklaard door een lagere handhavingsinspanning door de politie.

*Tabel 5.2. Ontwikkeling bekeurde overtredingen gordeldracht over 2015-2021 in Noord-Holland en Nederland als geheel. Bron: CJIB.*

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Noord-Holland | 3.187 | 5.419 | 5.427 | 6.440 | 7.769 | 6.339 | 5.359 |
| Index | 100 | 170 | 170 | 202 | 244 | 199 | 168 |
| Nederland | 20.400 | 34.972 | 36.918 | 34.239 | 43.127 | 39.273 | 30.464 |
| Index | 100 | 171 | 181 | 168 | 211 | 193 | 149 |

*Tabel 5.3* geeft het aantal bekeurde overtredingen met betrekking tot helmgebruik. Opvallend is de ruime verdubbeling in het aantal bekeuringen in Noord-Holland in 2020 ten opzichte van 2019. Dit heeft vermoedelijk te maken met de in Amsterdam ingevoerde helmplicht voor snorfietsers, en de sterk toegenomen handhaving daarop. Landelijk zien we ook een toename, maar deze is grotendeels toe te schrijven aan die in Noord-Holland.

*Tabel 5.3. Ontwikkeling in bekeurde overtredingen helmdracht over 2015-2021 in Noord-Holland en Nederland als geheel. Bron: CJIB.*

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Noord-Holland | 1.395 | 2.191 | 2.097 | 2.291 | 3.362 | 7.233 | 7.557 |
| Index | 100 | 157 | 150 | 164 | 241 | 518 | 542 |
| Nederland | 6.365 | 9.819 | 9.064 | 8.936 | 11.444 | 16.087 | 17.037 |
| Index | 100 | 154 | 142 | 140 | 180 | 253 | 268 |

### 5.4.3 Voeren van fietsverlichting

De SPI op het gebied van lichtvoering is:

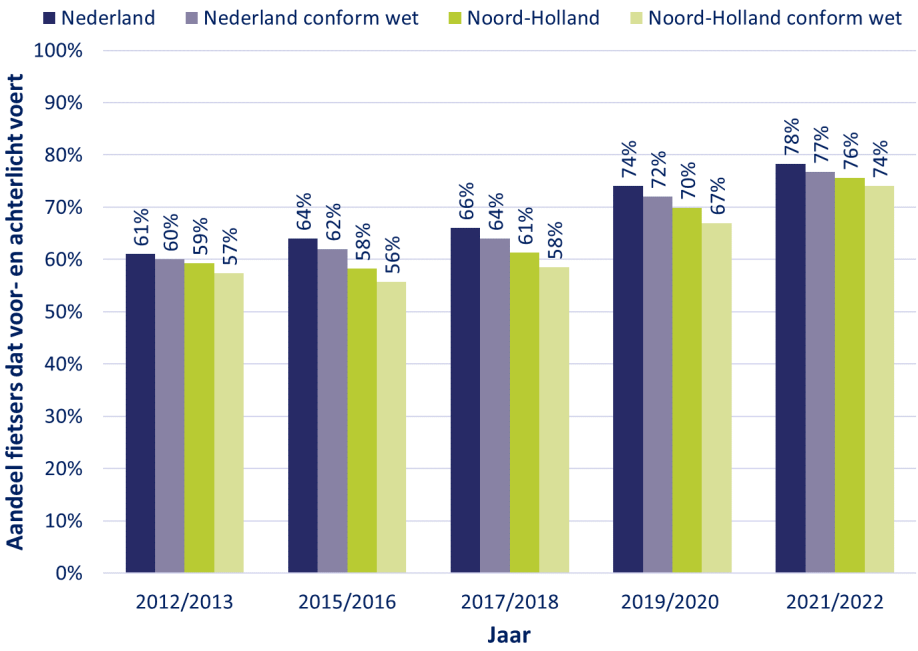
- Aandeel voertuigen (naar type) dat op adequate wijze licht voert (per zichtconditie)

Metingen van lichtvoering door fietsers zijn arbeidsintensief en worden vaak in grote steden uitgevoerd. Ze zijn dus niet per se representatief voor de algehele lichtvoering van fietsers. Dit is ook het geval in Noord-Holland, waar alleen resultaten van metingen in Amsterdam (twee locaties, Museumplein en Johan Huizingalaan), Amstelveen, Hilversum/Bussum en Hoorn beschikbaar zijn. Sinds 2003 worden in deze gemeenten metingen verricht naar de lichtvoering van fietsers tijdens de donkere en schemerperiodes van de maanden december en januari. Deze metingen vormen een onderdeel van metingen die ieder jaar plaats vinden op dezelfde zeventien onderzoekslocaties die verdeeld zijn over Nederland, waarvan dus vijf in Noord-Holland. De metingen worden uitgevoerd tijdens de ochtenduren (6.30-9.00 uur) en avonduren (17.00-21.00 uur), waarbij de locaties twee keer word bezocht. In de meest recente meting van de winter van 2021/2022 is op deze wijze van 14.554 fietsers de lichtvoering geregistreerd, waarvan 3.340 op de locaties binnen Noord-Holland (Timmermans, Prey & Laurens, 2022). *Afbeelding 5.1* toont de ontwikkeling van het voeren van voor- en achterlicht op de fiets en van fietsverlichting conform de wet[35] vanaf 2012/2013 in Noord-Holland en Nederland als geheel, geschat op basis van de betreffende meetlocaties.

Van de geobserveerde fietsers in Noord-Holland voerde 76% voor- en achterlicht, en voerde 74% licht conform de regelgeving. Deze aandelen liggen 2 respectievelijk 3 procentpunten beneden die voor geheel Nederland. Ten opzichte van de meting in 2019/2020 is in Noord-Holland het aandeel geobserveerde fietsers dat voor- en achterlicht voerde en licht voerde conform de wet met bijna 6 respectievelijk 7 procentpunten gestegen, en is er volgens de auteurs landelijk sprake van een significante stijging. Over de gehele periode is er sinds de winter van 2012/2013 zowel in Noord-Holland als landelijk een toename in het voeren van fietsverlichting.

35. Fietsverlichting is conform de wet als deze van de juiste kleur is, en niet knippert of op en neer beweegt.

*Afbeelding 5.1. Ontwikkeling van het gebruik van voor- en achterlicht op de fiets en van fietsverlichting conform de wet in de periode 2012/2013-2021/2022 in Noord-Holland en in Nederland. Bron: Timmermans, Prey & Laurens, 2022.*




Naast de meetresultaten over lichtvoering onder fietsers zijn er ook cijfers over het aantal bekeurde overtredingen met betrekking tot lichtvoering onder fietsers. In *Tabel 5.4* zien we dat het aantal bekeuringen in Noord-Holland in 2020 en 2021 is afgenomen. Landelijk is het aantal bekeurde overtredingen ook afgenomen. Mogelijk hangt deze afname samen met de geconstateerde toename in lichtvoering conform de wet.

*Tabel 5.4. Ontwikkeling bekeurde overtredingen lichtvoering onder fietsers over 2015-2021 in Noord-Holland en Nederland als geheel. Bron: CJIB.*

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Noord-Holland | 3.169 | 6.856 | 4.897 | 8.933 | 11.711 | 11.320 | 10.157 |
| Index | 100 | 216 | 155 | 282 | 370 | 357 | 321 |
| Nederland | 25.733 | 34.672 | 28.980 | 43.211 | 53.356 | 48.084 | 41.834 |
| Index | 100 | 135 | 113 | 168 | 207 | 187 | 163 |

### 5.4.4 Aandacht in het verkeer

Aandacht in het verkeer kan uit verschillende gedragingen worden afgeleid, zoals gebruik van apparatuur en in slaap vallen tijdens verkeersdeelname. Hieronder worden de verschillende indicatoren besproken.

**Gebruik van apparatuur in het verkeer**

De SPI op het gebied afleiding is:

- Aandeel bestuurders of berijders van voertuigen dat geen telefoon of ander informatieverwerkingsapparaat gebruikt tijdens het rijden

Een deel van de automobilisten, fietsers en voetgangers is in het verkeer bezig met activiteiten die hen kunnen afleiden van de rijtaak. De mobiele telefoon/smartphone wordt gezien als een van de belangrijke bronnen van afleiding. Daarom wordt in Nederland afleiding vooral afgemeten aan smartphonegebruik tijdens verkeersdeelname. Metingen hiernaar zijn echter enkel op landelijk niveau beschikbaar (zie Aarts et al., 2022), waaruit blijkt dat in 2021 ten opzichte van 2020 het apparatuurgebruik op autosnelwegen significant was gestegen en op gemeentelijke wegen juist significant was gedaald. Voor Noord-Holland beperken we ons tot cijfers over geconstateerde overtredingen met betrekking tot handheld bellen.

In *Tabel 5.5* zien we dat het aantal bekeurde overtredingen met betrekking tot handheld bellen in Noord-Holland tussen 2015 en 2020 behoorlijk is toegenomen, en in 2021 weer wat is gedaald. Dit komt in grote lijn overeen met de landelijke ontwikkeling in bekeuringen voor handheld bellen, waarbij vooral de laatste twee jaar min of meer stabiel zijn. Dit sluit aan bij landelijke metingen van smartphonegebruik, die laten zien dat 2021 vergelijkbaar is met 2020 wat betreft afleiding door apparatuurgebruik onder zowel automobilisten als fietsers (NDC Nederland & Goudappel, 2021). Het is aan de hand van deze cijfers niet helemaal duidelijk in hoeverre de stijging van het aantal bekeurde overtredingen sinds 2015 komt door een grotere handhavingsinspanning en de invoering van het verbod op telefoongebruik op de fiets sinds 2019. Het relatief hoge aantal boetes in vergelijking met die voor overtredingen op het gebied van gordel- en helmgebruik maakt wel duidelijk dat aandacht in het verkeer een relevant onderwerp blijft om beleid op te richten.

*Tabel 5.5. Ontwikkeling boetes voor handheld bellen over 2015-2021 in Noord-Holland en Nederland als geheel. Bron: CJIB.*

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Noord-Holland | 6.006 | 11.018 | 13.137 | 17.242 | 25.005 | 34.867 | 30.429 |
| Index | 100 | 183 | 219 | 287 | 416 | 581 | 507 |
| Nederland | 33.084 | 59.816 | 74.563 | 80.425 | 121.364 | 168.034 | 159.303 |
| Index | 100 | 181 | 225 | 243 | 367 | 508 | 482 |

**Vermoeidheid tijdens verkeersdeelname**

De SPI op het gebied van vermoeidheid is:

- Aandeel bestuurders of berijders van voertuigen dat aangeeft het afgelopen jaar tijdens geen enkele rit in slaap dreigde te vallen.

Vermoeidheid bij automobilisten wordt (nog) niet gemeten, anders dan incidenteel in internationale vragenlijststudies (zie bijvoorbeeld Goldenbeld & Nikolaou, 2019). Daaruit zijn echter geen recente gegevens bekend over Noord-Holland dan wel landelijk. In het verleden rapporteerde CBS vermoeidheidsstatistieken, maar deze hadden niet specifiek betrekking op vermoeidheid tijdens verkeersdeelname (zie bijvoorbeeld Weijermars et al., 2014). Het onderwerp wordt de laatste jaren vooral gemonitord in relatie tot psychische effecten van arbeid (zie bijvoorbeeld CBS, 2023h).

## 5.5 Hoogwaardige traumazorg

De SPI op het gebied van traumazorg is:

- De tijd in minuten en seconden die verstreken is tussen de noodoproep voor een verkeersongeval met persoonlijk letsel, en de aankomst van medische hulpdiensten op de plaats van het ongeval, waarbinnen 95% van de medische hulpdiensten ter plaatse was.[36]

Bij een melding waarbij de vitale functies van de patiënt bedreigd zijn en er sprake is van direct levensgevaar (A1-urgentie), is de wettelijke norm dat de ambulance – onder normale omstandigheden – binnen 15 minuten nadat de meldkamer ambulancezorg de melding heeft ontvangen ter plaatse is (Tijdelijke Wet Ambulancezorg). Het sectorkompas ambulancezorg (zie bijvoorbeeld (AZN, 2021), vermeldt sinds 2020 niet meer het landelijk aandeel ritten dat binnen de 15 minuten ter plaatse was. Recente cijfers over responstijden van ambulances in Noord-

36. Dit is de definitie zoals deze op Europees niveau is voorgesteld en verder is uitgewerkt in het Baseline-project (Van den Berghe et al., 2021), en zoals deze als (voorlopige) definitie is overgenomen door het Kennisnetwerk SPV (Kennisnetwerk SPV, 2023). Een eerder gebruikte definitie van deze SPI was het aandeel verkeersslachtoffers dat binnen 10 tot 15 minuten professionele medische zorg krijgt.

Holland of landelijk zijn dan ook niet beschikbaar. Wel blijkt uit een toelichting en brief van de Nationale Zorgautoriteit (2021) aan de minister van Volksgezondheid dat de responstijden van ambulances landelijk toenamen (het aandeel dat binnen de norm van 15 reed nam af). Dit wordt grotendeels aan corona toegeschreven omdat het vervoer van coronapatiënten tot extra (schoonmaak)werkzaamheden leidde. Overigens heeft de genoemde informatie betrekking op alle A1-ritten en niet specifiek op de inzet bij verkeersongevallen. Indien de komende jaren ambulancegegevens in relatie tot inzetten voor verkeersongevallen op regionale schaal beschikbaar komen, zijn dergelijke gegevens mogelijk meer specifiek ook voor deze inzetten te bepalen.

In een literatuurstudie van SWOV (Hermens, 2020), wordt opgemerkt dat ook de afhandeltijd relevant is. Hiervoor wordt 45 minuten aangehouden. Naast nabijheid spelen hierbij ook geschiktheid voor het bieden van de juiste zorg en beschikbare plaats een rol.

# 6 Slachtofferontwikkelingen in de toekomst

**In dit hoofdstuk duiden we de resultaten van eerder onderzoek van SWOV waarin prognoses zijn gemaakt voor de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers op nationaal niveau in de toekomst, inclusief een prognose voor de regio 'Noordwest-Nederland', die de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht omvat.**

SWOV voert met enige regelmaat onderzoek uit naar mogelijke ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid in de toekomst. In dit soort onderzoek worden prognoses gedaan van het aantal verkeersslachtoffers op basis van aannames over ontwikkelingen op het gebied van bevolkingssamenstelling, mobiliteit en risico's. Ook worden, op basis van onderzoek, schattingen gemaakt van de invloed van technologische ontwikkelingen en verkeersveiligheidsbeleid op aantallen verkeersslachtoffers in de toekomst. Dergelijke prognoses kunnen duidelijk maken of doelstelling voor verkeersveiligheid haalbaar zijn, of dat verdere bijsturing van beleid wenselijk is.

In 2021 heeft SWOV een verkeersveiligheidsverkenning uitgevoerd met een prognoseperiode tot en met 2050 (Wijlhuizen et al., 2021b) ten behoeve van de *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021* (IMA; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2021). Daarnaast is in 2022 in het kader van een motie van Tweede Kamerlid Geurts doorgerekend of een halvering van het aantal verkeers-slachtoffers in 2030 haalbaar is, en welke maatregelen daartoe zouden kunnen bijdragen (De Craen et al., 2022). Beide prognoses zijn gebaseerd op de schattingsmethode uit de *Verkeersveiligheidsverkenningen 2030* (Weijermars et al., 2018).

Een specifieke doorrekening van het aantal verkeersslachtoffers voor de provincie Noord-Holland, met toetsing van de onderliggende aannames en op basis van recente mobiliteitscijfers en -prognoses, ligt buiten het bereik van deze studie. Wel duiden we het eerdere onderzoek naar landelijke ontwikkelingen, met waar mogelijk regionale toespitsingen, en gaan we in op de vraag wat dit voor de provincie Noord-Holland betekent.

## 6.1 Landelijke ontwikkelingen

In het meest recente onderzoek, de doorrekening naar aanleiding van de motie-Geurts[37] (De Craen et al. 2022), is de prognose dat het landelijk aantal verkeersdoden in 2030 tussen de 480 en 810 ligt (ten opzichte van 582 verkeersdoden in 2021). Het landelijk aantal ernstig verkeers-gewonden in 2030 wordt geprognosticeerd tussen 8.400 en 9.500 (ten opzichte van 6.800 in 2021). De grote bandbreedte van de prognoses, met name voor het aantal verkeersdoden, komt vooral door de onzekerheid rondom de vraag of de (lichte) daling van het aantal verkeers-slachtoffers in de 'coronajaren' 2020 en 2021 zich zal doorzetten naar de toekomst. Inmiddels is duidelijk dat het aantal verkeersdoden in 2022 een stuk hoger ligt dan in 2021, en dat een daling van dit aantal vooralsnog erg onwaarschijnlijk is.

37. De motie-Geurts verzoekt de regering "de tussendoelstelling te hanteren om in 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen en de Kamer voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid te informeren over de precieze vormgeving en invulling van deze doelstelling" (De Craen et al., 2022).

De IMA-studie uit 2021 (Wijlhuizen et al., 2021b) bevat ook prognoses voor 2040 en 2050, al moeten deze als indicatief worden beschouwd vanwege onzekerheden rondom bijvoorbeeld technologische innovaties en de ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag op de langere termijn. In deze prognose (waarin de 'coronajaren' 2020 en 2021 niet zijn meegewogen) stagneert het landelijk aantal verkeersdoden op ongeveer 500 op de lange termijn. Voor ernstig verkeersgewonden wordt in 2040 een ruime verdubbeling ten opzichte van het niveau van 2018 verwacht, en is daarna een verdere stijging voorzien.

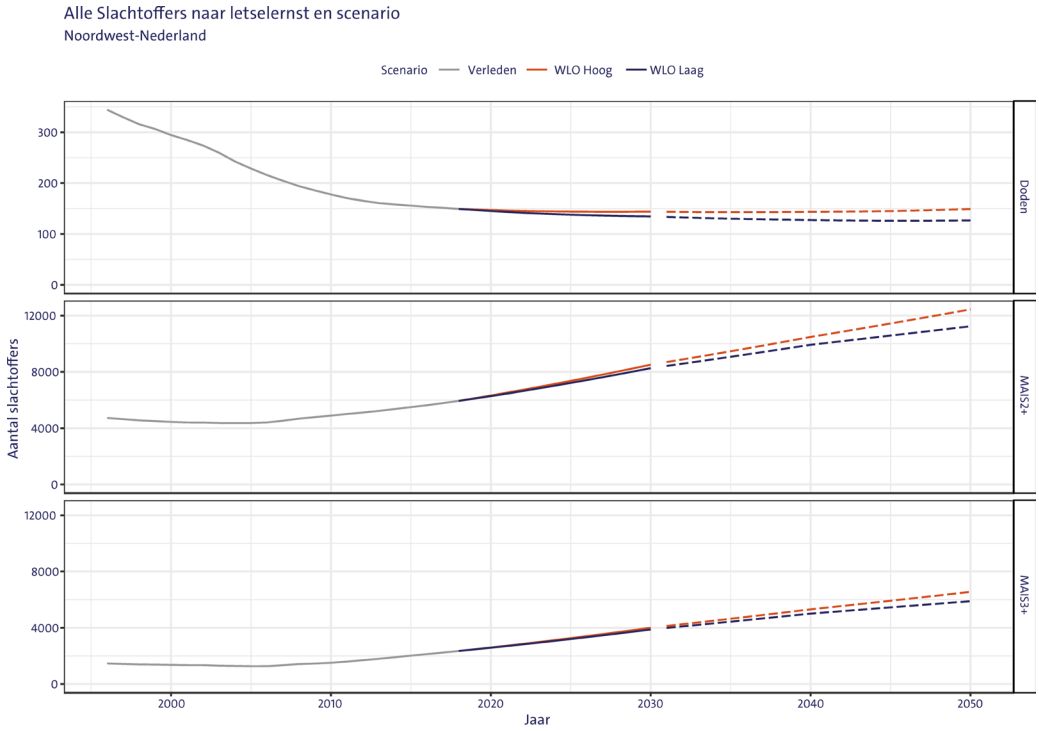
Beide studies schetsen een somber beeld van de ontwikkeling van aantallen verkeersslachtoffers in de toekomst, op basis van prognoses over bevolkingsontwikkeling en mobiliteitsgedrag. In het gunstigste geval daalt het aantal verkeersdoden licht, al lijkt verdere stagnatie waarschijnlijker, en is zelfs een stijging ten opzichte van het huidige niveau niet uitgesloten. In de doorrekening naar aanleiding van de motie-Geurts wordt geconcludeerd dat een halvering van het landelijk aantal verkeersdoden in 2030 onwaarschijnlijk is, en alleen mogelijk is wanneer de daling van het aantal verkeersdoden in de 'coronajaren' 2020 en 2021 doorzet én daarnaast wordt ingezet op een breed scala aan maatregelen om het aantal verkeersdoden te verminderen (De Craen et al., 2022).

Een (verdere) stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden lijkt bij ongewijzigd beleid onvermijdelijk. Dit komt vooral door de verdere vergrijzing van de Nederlandse bevolking en de verwachte veranderingen in mobiliteitsgedrag. De grootste stijgingen in de aantallen ernstig verkeersgewonden worden dan ook verwacht onder ouderen (65-plussers), fietsers, en berijders van scootmobielen en gemotoriseerde tweewielers (Wijlhuizen et al., 2021b). Bij de doorrekening van de motie-Geurts is geconcludeerd dat een landelijke halvering van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2030 buiten bereik ligt. Wel zijn er maatregelen bekend die het aantal ernstig verkeersgewonden in de toekomst fors kunnen beperken, zoals het vergevingsgezind maken van alle fietsinfrastructuur, 100% helmdracht door fietsers, en de helft van de 50km/uur-wegen ombouwen naar 30km/uur-wegen (De Craen et al., 2022).

## 6.2 Ontwikkeling voor MIRT-regio Noordwest-Nederland

In de IMA-studie zijn de berekeningen voor heel Nederland ook regionaal uitgesplitst naar de vijf landsdelen die worden onderscheiden in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT).[38] In deze indeling vormen de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht samen het landsdeel 'Noordwest-Nederland'. We gaan hier specifiek in op de bevindingen voor dit landsdeel.

38. Vanwege methodologische beperkingen zijn de verschillen tussen de regio's beperkt tot verschillen in mobiliteitsontwikkelingen en demografische ontwikkelingen. Verschillen in risico(-ontwikkeling) zijn niet meegerekend. Voor meer details zie Wijlhuizen et al. (2021b).




*Afbeelding 6.1. Prognose van het aantal verkeersslachtoffers voort de MIRT-regio Noordwest-Nederland uit eerder onderzoek (Wijlhuizen et al., 2021).*

*Noot: Vanwege een methodologische wijziging in het vaststellen van de letselernst van verkeersgewonden, zijn de cijfers voor ernstig verkeersgewonden niet helemaal te vergelijken met de huidige cijfers (volgens de aangepaste classificatie zijn de MAIS3+-aantallen wat lager, en de MAIS2+-aantallen hoger dan afgebeeld). Zie Bos et al. (2019) voor details.*

De prognoses voor slachtofferaantallen voor landsdeel Noordwest-Nederland zijn gepresenteerd in *Afbeelding 6.1*. De verschillende lijnen (WLO hoog en WLO laag) duiden op verschillende scenario's die zijn gemaakt voor wat betreft de ontwikkeling van de mobiliteit in het kader van de toekomstverkenningen Welvaart en Leefomgeving (WLO) door het Planbureau voor de Leefomgeving. De trendverwachtingen zijn voor Noordwest-Nederland gelijk aan die voor Nederland als geheel: een lichte daling, en daarna langdurige stagnatie van het aantal verkeers-doden. Voor ernstig verkeersgewonden (in de afbeelding zijn zowel de oude definitie (MAIS2+) als de nieuwe definitie (MAIS3+) van ernstig verkeersgewonden doorgerekend) wordt een forse stijging verwacht.

Over de laatste tien jaar heeft de provincie Noord-Holland (als geheel) gemiddeld een aandeel van ongeveer 63% in het totale aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden van het MIRT-landsdeel Noordwest-Nederland. Onder de aanname dat de verhouding in het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden tussen Noord-Holland, Flevoland en Utrecht ongeveer hetzelfde blijft, betekent dat dat het aantal verkeersdoden in Noord-Holland waarschijnlijk zal stagneren op een niveau van gemiddeld tussen de 80 en 95 verkeersdoden per jaar. Het aantal ernstig verkeersgewonden zal, bij gelijkblijvend beleid, waarschijnlijk ook in Noord-Holland fors stijgen in de komende decennia. Als we uitgaan van een verdubbeling in 2040, zou het aantal ernstig verkeersgewonden in Noord-Holland dan gemiddeld tussen de 1.900 en 2.100 per jaar liggen.

Omdat de onderliggende aannames in deze verkeersveiligheidsanalyse niet specifiek zijn onderzocht voor Noord-Holland, en bepaalde ontwikkelingen in de toekomst fundamenteel onzeker zijn, moeten deze prognoses slechts als indicatief worden beschouwd. Jaarlijkse fluctuaties, boven en onder de genoemde aantallen, blijven sowieso zeer waarschijnlijk. Daarnaast is het mogelijk dat er nieuwe ontwikkelingen zullen zijn die het aantal ernstige verkeersslachtoffers zal beïnvloeden, maar waar in het onderzoek geen rekening mee is gehouden. Ten slotte kan ook beter verkeers-veiligheidsbeleid ervoor zorgen dat de aantallen slachtoffers in de toekomst lager zullen liggen.

# 7 Conclusies

**In dit hoofdstuk sommen we de belangrijkste bevindingen uit deze *Staat van de Verkeersveiligheid – Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam* op, en beschouwen we de resultaten. We kijken daarbij naar de belangrijkste ontwikkelingen in Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam, maar ook naar afwijkingen van ontwikkelingen vergeleken met Nederland.**

In 2021 vielen er in Noord-Holland (excl. VRA) 39 verkeersdoden en naar schatting 540 ernstig verkeersgewonden. In de Vervoerregio Amsterdam vielen toen 49 verkeersdoden en naar schatting 520 ernstig verkeersgewonden.

Er is geen significante ontwikkeling in het aantal verkeersdoden in het afgelopen decennium in Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam. Het aantal verkeersdoden volgt daarmee het landelijke patroon: er zijn wat jaarlijkse fluctuaties in aantallen, maar er is al zeker tien jaar geen sprake van een significant dalend aantal verkeersdoden.

Het aantal ernstig verkeersgewonden is in Noord-Holland (excl. VRA) significant gestegen; het aantal ernstig verkeersgewonden lag in de periode 2018-2021 zo'n 8% hoger dan in 2014-2017. Deze stijging is vergelijkbaar met de stijging die we in Nederland als geheel zien. In de Vervoerregio Amsterdam was er geen sprake van een stijging of daling in het aantal ernstig verkeersgewonden over de tijd. Het aantal 'matig ernstig verkeersgewonden' (met letselernst MAIS2; zie *Paragraaf 3.2.1*) is alleen voor de hele provincie Noord-Holland bekend (2.060 in 2021); dit aantal daalt licht over de tijd.

Er zijn forse maatschappelijke kosten verbonden aan verkeersonveiligheid (SWOV, 2022b). De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid in heel Nederland zijn recent geactualiseerd en voor 2020 geschat op € 27 miljard (Van der Horst, 2022). Deze kosten bestaan voor een groot deel uit immateriële kosten, maar ook onder andere productieverlies, medische kosten, en materiële kosten zijn meegewogen. Wanneer we de geschatte kosten voor een verkeersdode (€ 6,5 miljoen) en (matig) ernstig verkeersgewonde (€ 0,7 miljoen) vermenigvuldigen met de aantallen verkeersdoden en (matig) ernstig verkeersgewonden uit 2021 in de gehele provincie Noord-Holland, komen we op ongeveer € 2,7 miljard uit. Hier komen nog maatschappelijke kosten van lichtere ongevallen bovenop, waarmee het totaal aan maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid in Noord-Holland in 2021 op ongeveer € 4 miljard uitkomt.

Wat betreft **verkeersdoden** vallen verder de volgende patronen op:

- Fietsers vormen de grootste groep verkeersdoden, zowel in Noord-Holland (excl. VRA) als de Vervoerregio Amsterdam. Landelijk is er sprake van een significante stijging van het aantal fietsdoden; de ontwikkeling in de Vervoerregio Amsterdam houdt daarmee gelijke tred (al is het verschil in de VRA niet significant vanwege kleinere aantallen). In de Vervoerregio Amsterdam is er een significante stijging van het aantal fietsdoden na een ongeval met een auto als tegenpartij. In Noord-Holland (excl. VRA) is er geen duidelijke

stijging van het aantal fietsdoden over de tijd. Wel is er binnen de groep fietsdoden in Noord-Holland (excl. VRA) een stijging in het aantal 80-plussers.

- In de Vervoerregio Amsterdam is er een significante daling van het aantal verkeersdoden onder brom- en snorfietsers. Dat is niet het geval in Noord-Holland (excl. VRA).
- Auto's waren in de periode 2017-2021 significant vaker tegenpartij bij een dodelijk ongeval in de Vervoerregio Amsterdam dan in de periode 2012-2016, terwijl dat verschil op landelijk niveau niet geobserveerd is. In Noord-Holland (excl. VRA) is er een significante stijging in het aantal verkeersdoden bij enkelvoudige ongevallen (d.w.z., zonder tegenpartij). Deze ontwikkeling is er ook voor heel Nederland, maar niet in de Vervoerregio Amsterdam.
- Qua leeftijd van verkeersdoden lopen de twee Noord-Hollandse regio's deels uiteen. In Noord-Holland (excl. VRA) zijn er geen significante patronen, maar valt op dat er geen stijging is in het aantal verkeersdoden onder 70'ers, terwijl dat landelijk wel het geval is. In de Vervoerregio Amsterdam is er wel een stijging van het aantal verkeersdoden onder 70'ers die aansluit bij de landelijke stijging. In beide regio's, maar vooral in de Vervoerregio Amsterdam, is er ook een opvallend sterke stijging van het aantal verkeersdoden onder 30'ers.
- Er vallen de laatste jaren meer verkeersdoden op wegen in beheer van gemeenten. Hoewel de stijging voor Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam niet significant is, komt het patroon overeen met de significante stijging voor heel Nederland.
- Er vallen vooral meer verkeersdoden op wegen met een snelheidslimiet van maximaal 30 km/uur en 50 km/uur (binnen de bebouwde kom). De stijging op deze wegen in Noord-Holland (excl. VRA) en de Vervoerregio Amsterdam is weliswaar niet significant, maar het patroon is vergelijkbaar met de landelijk significante stijging. In Noord-Holland (excl. VRA) is er daarnaast, net als landelijk, een stijging van het aantal verkeersdoden op 60km/uur-wegen (buiten de bebouwde kom). Dat is niet het geval in de Vervoerregio Amsterdam.

Wat betreft **ernstig verkeersgewonden** zijn er de volgende bevindingen:

- Fietsers vormen veruit de grootste groep onder ernstig verkeersgewonden – in Noord-Holland (excl. VRA) zo'n 73% en in de Vervoerregio Amsterdam 62% van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden. In Noord-Holland (excl. VRA) is er, net als landelijk, sprake van een significante stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers; dat is in de Vervoerregio Amsterdam niet het geval. In de Vervoerregio Amsterdam is er, net als landelijk, een significante stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden met een 'overige vervoerswijze' (anders dan fiets, auto, brom-, snor-, motorfiets of als voetganger).
- Binnen de groep fietsers valt het merendeel – in Noord-Holland 81% en in de Vervoerregio Amsterdam 73% – van de ernstig verkeersgewonden in een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig. Vooral in Noord-Holland (excl. VRA) stijgt dit aantal over de tijd.
- Er is sprake van significante stijgingen in het aantal ernstig verkeersgewonden onder 70-plussers, zowel in Noord-Holland (excl. VRA) als in de Vervoerregio Amsterdam (net als in Nederland als geheel). Daar staat tegenover dat het aantal ernstig verkeersgewonden onder kinderen en tieners (tot 18 jaar) daalt in de Vervoerregio Amsterdam (maar niet in Noord-Holland (excl. VRA)), en onder mensen tussen de 30 en 50 jaar in zowel Noord-Holland (excl. VRA) als de Vervoerregio Amsterdam.

Bevindingen gerelateerd aan **blootstelling**

- Door een verandering in bepalingsmethode zijn mobiliteitscijfers van 2012-2017 niet helemaal vergelijkbaar met die van 2018-2021, maar grote veranderingen zijn tot en met 2019 niet geobserveerd. We zagen in Noord-Holland, net als landelijk, een forse daling van de mobiliteit in 2020 (behalve als voetganger) door de coronamaatregelen. De mobiliteit herstelde zich enigszins in 2021, maar was nog niet op het niveau van voor 2020.
- De bevolking in Noord-Holland (excl. VRA) is in de periode 2012-2022 gestegen met 3% naar 1,33 miljoen inwoners; in de Vervoerregio Amsterdam steeg het inwonertal met zo'n 10% naar 1,58 miljoen. Beide regio's hebben te maken met vergrijzing, maar wel in

verschillende mate: Noord-Holland (excl. VRA) is erg vergelijkbaar met Nederland als geheel, terwijl de Vervoerregio Amsterdam veel minder sterk vergrijsd is dan Nederland. Voor de toekomst wordt tot 2035 een groei van 5 à 10 % van de bevolking verwacht voor zowel Noord-Holland (excl. VRA) als de Vervoerregio Amsterdam. Tussen 2035 en 2050 groeit vooral de Vervoerregio Amsterdam verder door, terwijl het inwonertal van Noord-Holland (excl. VRA) dan minder sterk zal groeien (PBL & CBS, 2022).

- De mortaliteit (aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) ligt in zowel Noord-Holland (excl. VRA) als de Vervoerregio Amsterdam in de meeste jaren wat onder het Nederlandse gemiddelde. De mortaliteit is vooral erg hoog voor 70-plussers.
- De morbiditeit (aantal ernstig verkeersgewonden per miljoen inwoners) ligt binnen Noord-Holland (excl. VRA) op of iets boven het niveau van Nederland. In de Vervoerregio Amsterdam ligt het de meeste jaren juist iets onder het gemiddelde niveau van heel Nederland. De morbiditeit loopt op vanaf leeftijd 50, en is vooral onder 70-plussers sterk verhoogd.
- Het risico om te overlijden of ernstig gewond te raken in het verkeer is in Noord-Holland (alleen voor de gehele provincie berekend) grotendeels gelijk aan heel Nederland; voor fietsers en motor-, brom- en snorfietsers is het risico wat lager, maar voor voetgangers juist wat hoger dan in Nederland. Het risico loopt op vanaf leeftijd 60, en is vooral voor 70-plussers sterk verhoogd.

Qua metingen van **risico-indicatoren** valt het volgende op:

- Voor de risico-indicator op het gebied van veilige wegen is nog geen betrouwbare informatie op het niveau van Noord-Holland beschikbaar. Ook landelijk wordt hier nog aan gewerkt.
- Op het gebied van veilige snelheden is ook geen dekkende informatie beschikbaar. Het aantal geregistreerde snelheidsovertredingen in Noord-Holland fluctueert over de jaren en daalde vooral in 2020 sterk. In 2021 was er juist weer sprake van een stijging, die deels verband houdt met de gestegen mobiliteit in 2021 t.o.v. 2020.
- De risico-indicator voor veilige voertuigen is niet op provinciaal niveau beschikbaar.
- Op het gebied van veilige verkeersdeelnemers zijn er beperkt cijfers beschikbaar over het gedrag van verkeersdeelnemers in Noord-Holland. Er is een zorgwekkende stijging van het aantal geobserveerde alcoholovertredingen in het verkeer in de regionale eenheden Noord-Holland en Amsterdam (en het niveau ligt hoger dan nationaal). Er is een duidelijke toename over de tijd in het aantal bekeurde overtredingen met betrekking tot helmgebruik in Noord-Holland; dit heeft vermoedelijk te maken met de helmplicht voor snorfietsers sinds 2019 in Amsterdam, en de daarmee gepaard gaande toename in handhavings-inspanning. Gebruik van fietsverlichting is op verschillende plekken in Noord-Holland gemeten, maar niet per se representatief voor de hele provincie; er is wel een duidelijke toename in correct gebruik van fietsverlichting over de tijd, net als landelijk. Er is over de jaren een steeds stijgend aantal boetes uitgeschreven voor apparatuurgebruik in het verkeer in Noord-Holland, net als in Nederland als geheel. Hoewel dat mogelijk (deels) verklaard wordt door toegenomen handhaving, is afleiding in het verkeer door apparatuurgebruik een belangrijk risico in het verkeer (SWOV, 2020).
- Op het gebied van hoogwaardige traumazorg zijn geen gegevens beschikbaar over de prestaties in Noord-Holland.

Er is op basis van eerder onderzoek, ten slotte, een schatting gegeven van de **ontwikkeling van ernstige verkeersslachtoffers in de toekomst**:

- Een precieze prognose voor de provincie Noord-Holland, met onderzoek naar de onderliggende aannames en met recente mobiliteitsgegevens, valt buiten het bereik van deze verkeersveiligheidsanalyse. Wel zijn de resultaten van eerder landelijke studies geduid, waar mogelijk met regionale uitsplitsing.
- Landelijk wordt er, bij gelijkblijvend beleid, een langdurige stagnatie van de daling van het aantal verkeersdoden verwacht. Een duidelijke daling van het aantal verkeersdoden lijkt

alleen mogelijk met zeer stevige inzet op bewezen effectieve maatregelen. Aantallen ernstige verkeersgewonden zullen, mede door de vergrijzing, naar verwachting sterk stijgen; er wordt ongeveer een verdubbeling van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2040 verwacht.

- Ook voor de MIRT-regio Noordwest-Nederland (de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht) wordt eenzelfde ontwikkeling verwacht. Doordat het aantal inwoners in Noord-Holland vermoedelijk sterk zal stijgen in de toekomst, en de vergrijzing door zal zetten, zal het aantal doden naar verwachting op eenzelfde niveau blijven en het aantal ernstig verkeersgewonden waarschijnlijk sterk stijgen. Voor een daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers zal stevig moeten worden geïnvesteerd in effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen.

**Beschouwing**

SWOV heeft voor het eerst op deze manier een Staat van de Verkeersveiligheid gemaakt op provinciaal niveau.[39] Er is daarom geen goed vergelijkingsmateriaal met een eerdere Staat van de Verkeersveiligheid voor Noord-Holland. Deze verkeersveiligheidsanalyse kan door de combinatie van de analyse van meerdere relevante factoren – slachtofferstatistieken, blootstellingsgegevens, informatie over risico-indicatoren, maatschappelijke kosten en toekomstprognoses – wel verdieping bieden in het streven naar meer verkeersveiligheid in Noord-Holland. Bovenstaande conclusies bieden daarvoor onder andere de volgende aanknopingspunten:

- Geef prioriteit aan de veiligheid van fietsers. Zij vormen de grootste groep verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden; de aantallen nemen bovendien toe. Beide Noord-Hollandse regio's hebben hun eigen aandachtspunten hierin: In Noord-Holland (excl. VRA) stijgt vooral het aantal 80-plussers onder fietsdoden en fietsdoden bij enkelvoudige ongevallen; in de Vervoerregio Amsterdam gaat het om fietsdoden onder 50-plussers en fietsdoden in een ongeval met een auto als tegenpartij. Met het oog op de bevolkingsgroei en vergrijzing in Noord-Holland zal het aantal verkeersdoden onder fietsers waarschijnlijk stijgen bij gelijkblijvend beleid.
- De meeste slachtoffers vallen op wegen in beheer van gemeenten; er is bovendien een tendens naar meer slachtoffers op wegen met een limiet tot 50 km/uur (binnen de bebouwde kom) in zowel Noord-Holland (excl. VRA) als de Vervoerregio Amsterdam. De infrastructuur inrichten volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig kan hier veel slachtoffers voorkomen. Bovendien biedt het verlagen van de snelheidslimiet – en het herinrichten van 50km/uur-wegen tot 30km/uur gebiedsontsluitingswegen – mogelijk een oplossing voor een deel van de onveilig ingerichte 50km/uur wegen.
- Op provinciale wegen in Noord-Holland vallen ieder jaar 10 tot 15 verkeersdoden en ongeveer 200 ziekenhuisgewonden (let op: andere definitie dan ernstig verkeersgewonden). Er is geen sprake van een afnemend aantal verkeersslachtoffers op provinciale wegen. Door beperkingen in de registratiegraad kunnen geen conclusies worden getrokken over de toedracht van ongevallen op provinciale wegen; hiervoor is diepte-onderzoek meer geschikt.
- Om de ontwikkelingen in verkeersveiligheid in de toekomst beter in de gaten te kunnen houden en beter te kunnen duiden, moeten de metingen van risico-indicatoren sterk verbeterd worden in kwaliteit en beschikbaarheid.
- Handhaving is in dit rapport beperkt geanalyseerd, maar blijft een belangrijke rol spelen in de verkeersveiligheid. Op basis van de handhavingsgegevens van de laatste jaren, lijkt vooral afleiding in het verkeer een relevant thema te zijn om op te blijven handhaven, maar ook om met campagnes het gedrag te beïnvloeden. Uit eerder onderzoek is bekend dat campagnes vooral goed werken als het wordt gecombineerd met politietoezicht en bijvoorbeeld beloningsacties (SWOV, 2017). Alcohol- en drugsgebruik en snelheid blijven vanwege de grote risico's die eraan verbonden zijn ook relevante handhavingsthema's.

39. In 2023 verschijnen er ook versies van de Staat van de Verkeersveiligheid uit voor de provincies Limburg en Utrecht.

- Mede door de verdere vergrijzing en op basis van het verwachte mobiliteitsgedrag in de toekomst, wordt een continue stagnatie van het aantal verkeersdoden en een sterke stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden in Noord-Holland verwacht. Met gelijkblijvend beleid lijken (inter)nationale ambities, zoals een halvering van het aantal slachtoffers in 2030 en 0 verkeersslachtoffers in 2050, ver buiten beeld. Met het inzetten op (combinatie van) bewezen effectieve maatregelen, binnen elk van de 3 E's engineering (infrastructuur), education (gedragsbeïnvloeding/educatie) en enforcement (handhaving), is een reductie van het aantal ernstige verkeersslachtoffers in de toekomst mogelijk. Het recente SWOV-onderzoek naar aanleiding van de ambitie om in 2030 het aantal verkeersslachtoffers in Nederland te halveren biedt hiervoor concrete aanknopingspunten (De Craen et al., 2022).

# Literatuur


**Aarts, L.T. (2011, red).** Methoden en instrumenten voor het onderbouwen van verkeersveiligheidsbeleid. Een inventarisatie. R-2011-3. SWOV. Leidschendam.

**Aarts, L.T. (2018).** Prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid (SPI's). Overzicht van beschikbare kennis over SPI's als basis voor risicogestuurd beleid. R-2018-19. SWOV, Den Haag.

**Aarts, L.T., Schepers, J.P., Goldenbeld, Ch., Decae, R.J. et al. (2020).** Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2020; De jaarlijkse monitor. R-2020-27a. SWOV, Den Haag

**Aarts, L.T., Broek, L.J. van den, Oude Mulders, J., Decae, R.J. et al. (2022).** Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2022; De jaarlijkse monitor. R-2022-10a. SWOV, Den Haag.

**AZN (2021).** Sectorkompas Ambulancezorg; Tabellenboeken. Geraadpleegd 7 maart 2023 op: https://www.ambulancezorg.nl/publicatiepagina/sectorkompas-ambulancezorg

**Bos, N.M., Bijleveld, F.D., Aarts, L.T. & Decae, R.J. (2022).** Ernstig verkeersgewonden 2021; Schatting van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2021. R-2022-11. SWOV, Den Haag.

**Bos, N.M., Decae, R.J., Bijleveld, F.D., Hermens, F., et al. (2019).** Ernstig verkeersgewonden 2018. R-2019-23. SWOV, Den Haag.

**Bos, N.M., Temürhan, M., Stipdonk, H.L. & Aarts, L.T. (2023).** Registraties van verkeersdoden in Nederland; Hoe verhouden verschillende bronbestanden zich tot elkaar? R-2023-3. SWOV, Den Haag.

**CBS (2023a).** Verkeersdoden. CBS, Den Haag. Geraadpleegd op 17 januari 2023. https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/onderzoeksomschrijvingen/korte-onderzoeksbeschrijvingen/verkeersdoden en https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/71426ned/table?ts=1673974210219

**CBS (2023b).** Onderzoek verplaatsingsgedrag. Geraadpleegd op 6 februari 2023 via https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/onderzoek-verplaatsingsgedrag

**CBS (2023c).** Statline: Mobiliteit. Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag. Geraadpleegd 2 mei 2023 op https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83497NED/table en https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84687NED/table

**CBS (2023d).** Statline: Motorvoertuigen actief op 1 januari; voertuigtype, regio per 1 januari 2022. CBS, Den Haag. Geraadpleegd op 6 februari 2023. https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/85236NED/table?ts=1675664035981

**CBS (2023e).** Statline: Bromfietsen; voertuigsoort, bouwjaar, eigendom, regio, 1 januari, 2007-2022. CBS, Den Haag. Geraadpleegd op 23 januari 2023. https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/80211ned/table?dl=41DD0

**CBS (2023f).** Statline: Motorfietsen; voertuigkenmerken, regio's, 1 januari, 2000-2022. CBS, Den Haag. Geraadpleegd op 23 januari 2023. https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/71406ned/table?dl=31D85&ts=1674480590159

**CBS (2023g).** Bevolking op 1 januari en gemiddeld; geslacht, leeftijd en regio. https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/03759ned/table?ts=1673538453009

**CBS (2023h).** Werkgerelateerde psychische vermoeidheid werknemers, 2019. Nieuwsbericht 15 april 2020. Geraadpleegd op 6 februari 2023 op https://www.cbs.nl/nlnl/maatwerk/2020/16/werkgerelateerde-psychische-vermoeidheid-werknemers-2019

**CBS (z.d. a).** Onderweg in Nederland. Wat behelst het onderzoek. Geraadpleegd op 24 januari 2023 via https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/onderzoeksomschrijvingen/korteonderzoeksbeschrijvingen/onderweg-in-nederland

**CBS (z.d. b).** Onderzoek verplaatsingen in Nederland (OViN). Wat behelst het onderzoek. Geraadpleegd op 24 januari 2023 via https://www.cbs.nl/nl-nl/onzediensten/methoden/onderzoeksomschrijvingen/korte-onderzoeksbeschrijvingen/onderzoekverplaatsingen-in-nederland--ovin--

**CJIB (2023).** Meer dan 8 miljoen geconstateerde verkeersovertredingen in 2021. Geraadpleegd op 3 februari 2023. https://www.cjib.nl/nieuws/meer-dan-8-miljoen-geconstateerde-verkeersovertredingen-2021

**Craen, S. de, Bijleveld, F., Bos, N., Broek, B. van den, et al. (2022).** Kiezen of delen; Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030? R-2022-8. SWOV, Den Haag.

**Davidse, R.J., Van Duijvenvoorde, K., Louwerse, W.J.R., Boele-Vos, M.J., Stelling-Konczak, A. & Algera, A.J. (2018).** Scootmobielongevallen: karakteristieken, ongevalstypen en kansrijke maatregelen om de veiligheid te verbeteren. R-2018-15A. SWOV, Den Haag.

**European Commission (2020).** EU road safety policy framework 2021-2030. Next steps towards 'Vision zero'. European Commission, Brussels.

**Goldenbeld, Ch. & Nikolaou, D. (2019).** Driver fatigue. ESRA2 Thematic report Nr. 4. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). 2019-T-05-EN. SWOV Institute for Road Safety Research, The Hague, The Netherlands.

**Goldenbeld, Ch., Stelling, A. & Kint, S. van der (2022).** Het meten van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer tijdens reguliere politiesurveillances. Pilotstudie in drie politieregio's. R-2021-30. SWOV, Den Haag.

**Hermens, F. (2020).** Direct na het ongeval; Verkennende literatuurstudie naar hulp aan verkeersslachtoffers. R-2020-24. SWOV, Den Haag.

**Horst, M. van der (2022).** Actualisatie maatschappelijke kosten van verkeersongevallen. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag.

**I&O Research (2022).** Rijden onder invloed in Nederland 2006-2022. Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten. September 2022. Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

**Kennisnetwerk SPV (2019).** Risicogestuurd Beleid. Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid, Utrecht. Geraadpleegd 10 januari 2023 op https://www.kennisnetwerkspv.nl/Risicogestuurd-beleid.

**Kennisnetwerk SPV (2020a).** Wanneer zijn wegen en fietspaden 'voldoende veilig'? Op weg naar een definitie voor bruikbare risico-indicatoren. Factsheet. Kennisnetwerk SPV, Utrecht.

**Kennisnetwerk SPV (2020b).** Definitie van 'voldoende veilige' weg- en fietsinfrastructuur voor de ontwikkeling van risico-indicatoren. Achtergronddocument. Kennisnetwerk SPV, Utrecht.

**Kennisnetwerk SPV (2023).** De (voorlopige) definitie van Hoogwaardige traumazorg. Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid, Utrecht. Geraadpleegd 10 februari 2023 op https://www.kennisnetwerkspv.nl/Risicoaanpak/Risico-indicatoren/Hoogwaardige-traumazorg

**KNMI (2022).** Jaaroverzicht van het weer in Nederland, 2021, Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, De Bilt. Geraadpleegd 29 september 2022 op https://www.knmi.nl/nederland-nu/klimatologie/gegevens/mow

**Liu, C., Susilo, Y. & Karlström, A. (2017).** Weather variability and travel behaviour – what we know and what we do not know, Transport Reviews, 37:6, 715-741.

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Justitie en Veiligheid, Interprovinciaal Overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2018).** Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en anderen, Den Haag.

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2021).** Integrale Mobiliteitsanalyse 2021: Mobiliteitsontwikkelingen en -opgaven in kaart gebracht. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

**Nationale Zorgautoriteit (2021).** Ambulances ook in 2020 bij spoed op tijd bij de patiënt. Nieuwsbericht 13-09-2021. Geraadpleegd op 7 maart 2023 via https://puc.overheid.nl/nza/doc/PUC_653915_22/1/

**NDC Nederland & Goudappel Coffeng (2020).** Apparatuurgebruik, gordeldracht en gebruik kinderzitjes door automobilisten en chauffeurs In auto's, bestelwagens en vrachtwagens. Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

**NDC Nederland & Goudappel Coffeng (2021).** Apparatuurgebruik, gordeldracht en gebruik kinderzitjes door automobilisten en chauffeurs In auto's, bestelwagens en vrachtwagens. Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

**NOS (2019).** 'Zorgwekkende toename': aantal verkeersdoden door alcohol meer dan verdubbeld. Geraadpleegd via https://nos.nl/artikel/2308458-zorgwekkende-toename-aantal-verkeersdodendoor-alcohol-meer-dan-verdubbeld

**PBL & CBS (2022).** Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2022–2050: Steden en randgemeenten groeien verder. CBS, Den Haag.

**Provincie Noord-Holland (2019).** Opgave verkeersveiligheid Noord-Holland 2030. Geraadpleegd via https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid

**Rijkswaterstaat (2021).** Operationalisatie van de definitie van voldoende veilige wegen en fietsinfrastructuur. Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

**Rijkswaterstaat (2022).** Veilig over Rijkswegen 2020: monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen: deel A: landelijk beeld. Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

**Rijkswaterstaat (2023).** Verkeersveiligheid en ongevallencijfers. Geraadpleegd op 17 januari 2023. https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/onderzoek/verkeersveiligheid-en-ongevallencijfers

**Sabir, M. (2011).** Weather and travel behaviour. Proefschrift Vrije Universiteit Amsterdam, Amsterdam.

**Schagen, I.N.L.G. van, Stipdonk, H.L., Vlakveld, W.P., Weijermars, W.A.M. & Bos, N.M. (2014).** Verkeersveiligheidsopgaven voor de Metropoolregio Amsterdam. R-2014-17A. SWOV, Den Haag.

**Schepers, J.P., Weijermars, W.A.M., Boele, M.J., Dijkstra, A. & Bos, N.M. (2020).** Oudere fietsers; Ongevallen met oudere fietsers en factoren die daarbij een rol spelen. R-2020-22a. SWOV, Den Haag.

**SWOV (2012).** De invloed van weer op de verkeersveiligheid. SWOV-factsheet, februari 2012. SWOV, Den Haag.

**SWOV (2015).** Ouderen in het verkeer. SWOV-factsheet, augustus 2015. SWOV, Den Haag.

**SWOV (2020).** Afleiding in het verkeer. SWOV-factsheet, juli 2020. SWOV, Den Haag.

**SWOV (2022a).** Verkeersdoden in Nederland. SWOV-factsheet, april 2022. SWOV, Den Haag.

**SWOV (2022b).** Kosten van verkeersongevallen. SWOV-factsheet, november 2022. SWOV, Den Haag.

**Theofilatos, A. & Yannis, G. (2014).** A review of the effect of traffic and weather characteristics on road safety. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 72, p. 244-256.

**Timmermans, E., Prey, A. & Laurens, J. (2022).** Lichtvoering fietsers 2021/2022. Rijkswaterstaat WVL, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

**Tjalma, S. (2018).** Risicogestuurde methodes verkeersveiligheid; Weginfrastructuur – Fietsinfrastructuur. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

**Van den Berghe, W., Nuyttens, N., Segui Gomez, M., Bijleveld, F. & Weijermars, W. (2021).** Methodological guidelines – KPI Post-crash Care. Baseline project, Vias institute, Brussels.

**Weijermars, W.A.M., Stipdonk, H.L., Aarts, L.T., Bos, N.M. & Wijnen, W. (2014).** Verkeersveiligheidsbalans 2000-2012. Oorzaken en gevolgen van verkeersonveiligheid. R-2014-24. SWOV, Den Haag.

**Weijermars, W., Schagen, I. van & Aarts, L. (2018).** Verkeersveiligheidsverkenning 2030: Slachtofferprognoses en beschouwing SPV. R-2018-17. SWOV, Den Haag.

**Weijermars, W.A.M., Goede, M. de, Goldenbeld, Ch., Decae, R.J., et al. (2019).** Monitor Verkeersveiligheid 2019 – Achtergrondinformatie en onderzoeksverantwoording. R-2019-22A. SWOV, Den Haag.

**Wijlhuizen, G.J. Hermens, F. Schepers, J.P. Petegem, J.W.H. van & Schermers, G. (2021a).** Screening en diagnose van onveilige 50km/uur-wegen: ontwikkeling en toepassing van een meetinstrument voor de Vervoerregio Amsterdam. R-2021-7. SWOV, Den Haag.

**Wijlhuizen, G.J., Schermers, G., Bijleveld, F.D. & Bos, N.M. (2021b).** Verkeersveiligheidsprognose voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021. Toekomstverkenning van de belangrijkste ontwikkelingen. R-2021-8. SWOV, Den Haag.

Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**


**SWOV**

**Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid**

Postbus 93113

2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

**@swov_nl** / @swov

**linkedin.com**/company/swov

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

T.L. Dekker

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143971
dekkert@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

28 JUNI 2023

**Kenmerk**

1959272/2059884

**Uw kenmerk**

**Betreft: Staat van Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
De Staat van de Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023.

**Inleiding**
Dit najaar schrijft de provincie Noord-Holland een nieuwe Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Hierin leggen we plannen met budgetten vast voor verkeersveiligheid in de komende vier jaar. Daarbij vroegen provincie Noord-Holland samen met de Vervoerregio Amsterdam aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) om de huidige stand zaken, risico's en prognoses van de verkeerslachtoffers weer te geven.
Verkeerslachtoffers zijn ernstig gewonden en verkeersdoden.
De SWOV heeft in opdracht van de provincie Noord-Holland samen met Vervoerregio Amsterdam het rapport de Staat van de Verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 geschreven. In dit rapport analyseert SWOV de recente ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Het rapport gaat in op de ontwikkelingen rondom ernstige verkeersslachtoffers (inclusief verkeersdoden) en factoren die daarmee samenhangen, zoals de mobiliteit en risico's in het verkeer. Daarnaast staat in het rapport een beschouwing van het aantal te verwachten ernstige verkeersslachtoffers in de toekomst.

**Resultaten SWOV-rapport**
De strekking van het rapport is dat er helaas nog steeds een hoog aantal verkeersslachtoffers te betreuren is. In 2021 vielen er 88 verkeersdoden in Noord-Holland. Dit is ongeveer gelijk aan de afgelopen 10 jaar. Het aantal verkeersdoden in Noord-Holland daalt dus niet. Daarbij komt dat het aantal ernstig gewonden in het verkeer is toegenomen. Dit waren er in 2021 naar schatting 1.060 in Noord-Holland.

Deze resultaten zijn teleurstellend. Er zijn nog steeds veel verkeersslachtoffers terwijl het doel is om dit terug te brengen naar 0 verkeersslachtoffers in 2050. Tegelijkertijd heeft de uitvoering van het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Strategisch Plan Verkeersveiligheid, op basis waarvan we sinds 2020 risico gestuurd werken met gemeente, politie en maatschappelijk partijen, ook tijd nodig om effecten te laten zien. In de volgende alinea volgt hierop een toelichting.

**Conclusies SWOV en wat doen we nu**
De SWOV trekt de volgende conclusies op pagina 74 van het rapport. Per conclusie staat een toelichting wat de provincie Noord-Holland daaraan doet:

**1. Geef prioriteit aan de veiligheid van fietsers**. Zij vormen de grootste groep verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. Met het oog op de bevolkingsgroei en vergrijzing in Noord-Holland zal het aantal verkeersdoden onder fietsers waarschijnlijk stijgen bij gelijkblijvend beleid.

**Wat doen wij hieraan?**
De provincie Noord-Holland besteedt veel aandacht aan fietsveiligheid via de Actieagenda Actieve Mobiliteit, de subsidieregeling Kleine Infrastructuur Noord-Holland[1], het project Doortrappen, landelijke campagnes MONO en fietsverlichting en Verkeerseducatie bij basis- en middelbare scholieren. Zie voor meer informatie op de verkeersveiligheidsinternetpagina van de Provincie Noord-Holland[2] en de Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022 -2027[3].

**2. De meeste slachtoffers vallen op wegen binnen gemeentegrenzen.** De infrastructuur inrichten volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig kan hier veel slachtoffers voorkomen.

**Wat doen we eraan?**
Een belangrijk impuls daarbij is onze subsidieregeling Kleine Infrastructuur Noord-Holland. Hierin subsidiëren we wegbeheerders in Noord-Holland om hun wegen en fietspaden verkeersveiliger te maken.

**3. Op provinciale wegen in Noord-Holland vallen ieder jaar 10 tot 15 verkeersdoden** en ongeveer 200 ziekenhuisgewonden (let op: andere definitie dan ernstig verkeersgewonden). Er is geen sprake van een afnemend aantal verkeersslachtoffers op provinciale wegen. Door beperkingen in de registratiegraad kunnen geen conclusies worden getrokken over de toedracht van ongevallen op provinciale wegen; hiervoor is diepte-onderzoek meer geschikt.

**Wat doen we eraan?**

---

[1] https://www.noord-holland.nl/Loket/Producten_en_Diensten/Producten_op_alfabet/K/Kleine_Infrastructuur_Noord_Holland_subsidie
[2] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid
[3]https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiu_9r24cL_AhUUtaQKHa2EDpwQFnoECBAQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.noord-holland.nl%2FOnderwerpen%2FVerkeer_vervoer%2FFiets%2FBeleid%2FActieagenda_Actieve_Mobiliteit_2022_2027.pdf&usg=AOvVaw2LDerFUVWuEDMbHSgsaSnQ

Via de Investeringsstrategie voor Noord-Hollandse infrastructuur[4] (iNHi) hebben we goed in beeld bij welke wegen en fietspaden de grootste verkeersveiligheidsopgave is.

**4. Handhaving is in dit rapport beperkt geanalyseerd, maar blijft een belangrijke rol spelen in de verkeersveiligheid.** Op basis van de handhavingsgegevens van de laatste jaren, lijkt vooral afleiding in het verkeer een relevant thema te zijn om op te blijven handhaven, maar ook om met campagnes het gedrag te beïnvloeden. Uit eerder onderzoek is bekend dat campagnes vooral goed werken als die worden gecombineerd met politietoezicht en bijvoorbeeld beloningsacties (SWOV, 2017). Alcohol- en drugsgebruik en snelheid blijven vanwege de grote risico's die eraan verbonden zijn ook relevante handhavingsthema's.

**Wat doen we eraan?**
Bij het schrijven van Regionale Uitvoeringsprogramma's in de regio's Alkmaar, Noordkop, Gooi en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland IJmond en West-Friesland bestaat een goede samenwerking tussen gemeentes, provincie en politie om samen op te trekken met landelijke campagnes[5] en risico gestuurde, zichtbare handhaving.

**5. Mede door de verdere vergrijzing en op basis van het verwachte mobiliteitsgedrag in de toekomst, wordt een continue stagnatie van het aantal verkeersdoden en een sterke stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden in Noord-Holland verwacht.** Met gelijkblijvend beleid lijken (inter)nationale ambities, zoals een halvering van het aantal slachtoffers in 2030 en 0 verkeersslachtoffers in 2050, ver buiten beeld. Met het inzetten op (combinatie van) bewezen effectieve maatregelen, binnen elk van de 3 E's **engineering** (infrastructuur), **education** (gedragsbeïnvloeding/educatie) en **enforcement** (handhaving), is een reductie van het aantal ernstige verkeersslachtoffers in de toekomst mogelijk.

**Wat doen we eraan?**
Het hoge aantal verkeersslachtoffers en de sterke stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden is zorgwekkend. In de Regionale Uitvoeringsprogramma's Verkeersveiligheid 2030, die ook dit najaar worden vastgesteld, besteden we daarom in samenwerking met gemeenten, politie, ANWB, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en Fietsersbond aandacht aan zowel gedrag, handhaving als infrastructuur om zo snel mogelijk de verkeersveiligheid in de betreffende regio's in Noord-Holland te verbeteren.

**Tot slot**
We zullen dit SWOV-rapport dit najaar gaan gebruiken om onze Uitvoeringsagenda 2020-2024[6] te vervolgen met een aangescherpte

---

[4] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Investeringsstrategie_voor_de_Noord_Hollandse_infrastructuur.pdf
[5] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Campagnes
[6] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Uitvoeringsagenda_Verkeersveiligheid_Noord_Holland_2020_2024_PDF_518_kB.pdf

Uitvoeringsagenda Noord-Holland 2024-2027. Om wat we al doen te evalueren en te verbeteren. En daarbovenop extra invulling te geven aan onze inzet ter voorkoming van verkeerslachtoffers in Noord-Holland. Daarbij blijven we ernaar streven onze doelen die in 2020 zijn vastgesteld in de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030[7] te behalen, gezamenlijk met de Rijk, Vervoerregio, gemeenten, politie, ANWB, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)
De Staat van Verkeersveiligheid - Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023

[7] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Opgave_Verkeersveiligheid_Noord_Holland_2030_PDF_2494_kB.pdf

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12694 |
| **Extern Zaak ID** | 2037822 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.3 |
| **Titel** | Mobiliteit: Stand van zaken project HOV Noordwijk-Schiphol (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

Voor een goede bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek komt er een HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. De provincie Noord-Holland heeft daarvoor samen met de omgeving een ontwerp voor een nieuwe HOV-brug en een nieuwe busbaan gemaakt. Er zijn nog nieuwe stikstofberekeningen nodig en er moeten nog enkele ecologische onderzoeken uitgevoerd worden. Daarna kunnen belanghebbenden eind dit jaar reageren op de plannen en ontwerpen. Gedeputeerde Staten sturen een brief naar Provinciale Staten over de stand van zaken van het project. In deze brief wordt onder andere de planning van het Provinciaal Inpassingsplan toegelicht. Ook wordt er een nieuwsbericht aan de belanghebbenden van het project gestuurd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
G.A.M. Pieters
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144635
pietersg@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

24 MEI 2023

**Kenmerk**
2037822/2037924

**Uw kenmerk**

**Project: HOV Noordwijk-Schiphol, deelproject Lisse - Nieuw Vennep**
**Betreft: Stand van zaken**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de stand van zaken van het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Noordwijk-Schiphol. Het betreft de aanleg van een busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep, inclusief een brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek. Parallel aan de busbaan wordt een doorfietspad aangelegd. Vanaf P&R Getsewoud-Zuid rijdt de bus door naar Schiphol.

Het voorontwerp van de brug en de busbaan is inmiddels klaar. Dit ontwerp is tot stand gekomen na intensief overleg met bewoners en bedrijven. De volgende stap in het proces is het vastleggen van het voorontwerp in een Provinciaal Inpassingplan (PIP). Hierin worden de benodigde bestemmingen vastgelegd. Het PIP wordt ter inzage gelegd, zodat belanghebbenden hierop zienswijzen kunnen indienen.

Voor het PIP zijn eerst nog nieuwe stikstofberekeningen en verder ecologisch onderzoek nodig, o.a. naar vleermuizen en verschillende vogelsoorten. Dit onderzoek kan alleen worden uitgevoerd in de periode april-oktober. Wij verwachten dat het PIP aan het eind van dit jaar ter inzage wordt gelegd.

## Aanleiding van het project

Het versterken van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stedelijke gebieden in Noord-Holland heeft onze voortdurende aandacht. De transitie naar duurzamere vormen van mobiliteit zoals openbaar vervoer is als hoofdopgave opgenomen in ons Perspectief Mobiliteit. In het Regionaal OV Toekomstbeeld is het Ambitiebeeld 2040 geschetst.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Hierin hebben we aangegeven dat openbaar vervoer de voornaamste en meest logische vervoerswijze van en naar de luchthaven Schiphol is.

Het project HOV Noordwijk-Schiphol draagt bij aan deze doelstelling. Daarnaast draagt het project bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek. Meer informatie vindt u op de website van het project: HOV Noordwijk-Schiphol - Provincie Noord-Holland.

**Samenwerking**

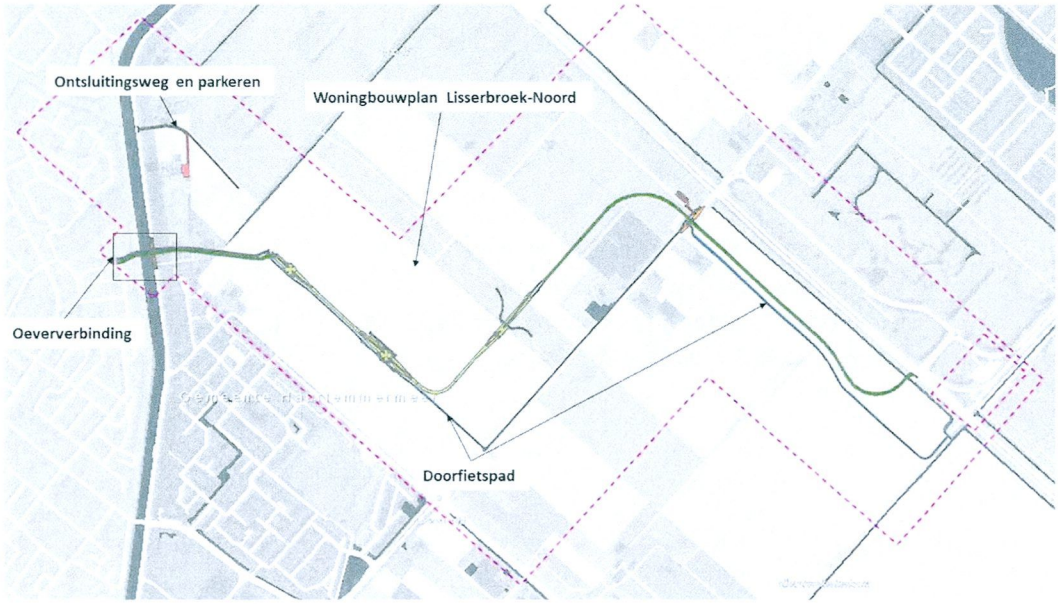
HOV Noordwijk-Schiphol is een gezamenlijk project van de provincies Noord- en Zuid-Holland, de Vervoerregio Amsterdam (VRA), het samenwerkingsorgaan HollandRijnland en de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Haarlemmermeer en Lisse.

In 2014 is er een bestuursovereenkomst getekend voor de gehele HOV corridor Noordwijk-Schiphol. De provincie Zuid-Holland is initiatiefnemer voor de samenwerking.

**Deelprojecten**

HOV Noordwijk - Schiphol bestaat uit verschillende deelprojecten, gelegen op grondgebied van de provincies Noord- en Zuid-Holland. De realisatie van het deelproject Lisse - Nieuw-Vennep valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland. Dit deelproject bestaat uit drie onderdelen:

1. Een beweegbare brug over de ringvaart bij Lisserbroek
2. Een busbaan tussen deze brug en het P&R terrein bij Getsewoud.
3. Een doorfietspad parallel aan de busbaan.




*Figuur 1: deelproject Lisse - Nieuw-Vennep*

Het deelproject Lisse - Nieuw-Vennep is opgenomen in het Integraal Meerjaren Programma Infrastructuur (iMPI). In 2010 hebben PS voor het project een bedrag gereserveerd van € 10 mln. In 2014 hebben GS ten laste van dit gereserveerd bedrag € 500.000 als voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld.

**Bestuurlijke besluiten**

Na een variantenstudie hebben GS op 29 september 2020 een voorkeursvariant voor het HOV-tracé vastgesteld. Op 14 juli 2022 hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de VRA een Realisatieovereenkomst (ROK) voor de brug ondertekend. Voor de busbaan en het doorfietspad is een ROK in voorbereiding.

**Planning**

De invoering van de nieuwe Omgevingswet op 1 januari 2024 vormt een harde deadline voor het project. Het in procedure brengen van het PIP na deze datum brengt extra planningsrisico's met zich mee. Daarom is het essentieel dat we het ontwerp-PIP uiterlijk in november gereed hebben, zodat de zienswijzeperiode nog dit jaar van start kan gaan.

In het eerste kwartaal van 2024 worden de zienswijzen verwerkt zodat in het tweede kwartaal het definitieve PIP afgerond kan worden. Rond de zomer van 2024 besluiten PS over het PIP. Op dat besluit is eventueel een beroep mogelijk binnen zes weken na het besluit. Daarna is het PIP

vastgesteld. Na behandeling van eventuele beroepsprocedures wordt het PIP onherroepelijk.

**Uitvoering**
Parallel aan de PIP procedure wordt na de zomer van 2023 gestart met de voorbereiding van de uitvoering. Hiervoor wordt een IPM-team (Integraal Projectmanagement) samengesteld. Het IPM-team werkt het voorontwerp verder uit waarna de aanbesteding voor het project kan starten. De exacte doorlooptijd van de voorbereiding tot aan uitvoering tot aan oplevering is nog niet bekend. Er wordt gewerkt aan een planning.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12522 |
| **Extern Zaak ID** | 2004822 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.4 |
| **Titel** | Mobiliteit: Uitvoeringsregeling Verkeersveilige Uitwegen 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

De provincie stelt vanuit de subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen 2023 €822.000,- beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 80km/h. De subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen is bedoeld om perceeleigenaren aan provinciale wegen te stimuleren de erfaansluitingen op de weg veiliger in te richten. Dat kan door het verwijderen van uitwegen, het samenvoegen van uitwegen of het veiliger vormgeven van uitwegen.

**Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 18 april 2023, nr. xxx, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie verkeersveilige uitwegen Noord-Holland 2023**

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Overwegende dat het met het oog op de veiligheid van het verkeer op Provinciale gebiedsontsluitingswegen in Noord-Holland wenselijk is om de verkeersveilige aanpassing, vervanging of herinrichting van particuliere uitwegen op Provinciale wegen te bevorderen;

Besluiten vast te stellen:

**Uitvoeringsregeling subsidie verkeersveilige uitwegen Noord-Holland 2023**

**Artikel 1**

In deze regeling wordt verstaan onder:

a. uitweg: ontsluiting van een perceel op de openbare weg;
b. provinciale weg: openbare weg, die door de Provincie wordt beheerd;
c. ERBI: Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten;
d. SSK-raming: De Standaardsystematiek voor Kostenramingen;
e. start uitvoering: het moment waarop een eerste onomkeerbare stap wordt gezet in de uitvoering van één van de in artikel 3 genoemde activiteiten;
f. gebiedsontsluitingsweg: een weg met een snelheid van 80km/h, welke in het provinciaal categoriseringsplan als gebiedsontsluitingsweg is aangewezen;
g. maatgevend voertuig: het voertuig waarvan de maatvoering bepaalt welke afmetingen voor de uitweg noodzakelijk zijn om vlot en veilig vanaf de provinciale weg naar het desbetreffende perceel te rijden.

**Artikel 2**

Subsidie wordt verstrekt aan eigenaren en erfpachters van onroerende zaken die één of meer uitwegen hebben op een provinciale gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom waar 80km/h mag worden gereden in de provincie Noord-Holland.

**Artikel 3**

Subsidie kan worden verstrekt voor:

a. de verkeersveilige herinrichting van een bestaande uitweg volgens ERBI-normen, voor zover deze gerealiseerd wordt binnen maximaal vijf meter van de erfgrens met provinciaal weggebied.
b. de verwijdering van één of meer bestaande uitwegen en de vervanging daarvan door één gelijkwaardige verkeersveilige nieuwe uitweg, die voldoet aan ERBI-normen en voor zover deze gerealiseerd wordt binnen maximaal vijf meter van de erfgrens met provinciaal weggebied.
c. De verwijdering van een of meer bestaande uitwegen die grenzen aan het provinciaal weggebied.

**Artikel 4**

Een aanvraag om subsidie bevat tenminste:

a. een inhoudelijke beschrijving van de activiteit;
b. een digitaal Autocad ontwerp van de te realiseren aanpassing(en) voorzien van alle relevante maatvoeringen. Indien de verharding van de nieuwe situatie breder dient te worden dan 4,5 meter dient het digitaal Autocad ontwerp ook te zijn voorzien van digitale rijcurven van het maatgevende voertuig;
c. een begroting in de vorm van een SSK-raming van de kosten van de activiteit;
d. een financieringsplan van de kosten van de activiteit;
e. een kopie van de benodigde vergunningen, voor zover deze al zijn verleend;
f. een schriftelijke toestemming van de eigenaar van het te ontsluiten perceel in geval de aanvraag wordt ingediend door de pachter van het betreffende perceel.

**Artikel 5**

Subsidie wordt in ieder geval geweigerd indien:

a. door Gedeputeerde Staten reeds eerder subsidie is verleend voor dezelfde activiteiten
b. de activiteit financieel niet haalbaar is;
c. de herinrichting of verwijdering is gestart voordat de aanvraag is ontvangen;
d. de activiteit voorziet in een vergroting van de capaciteit van de uitweg;
e. de subsidie aangevraagd is voor een activiteit zoals genoemd in artikel 3 onder a en het betreffende perceel reeds, direct of indirect via een andere aanwezige, verkeersveilige uitweg is ontsloten.

**Artikel 6**

1. Subsidie wordt, voor zover noodzakelijk voor de realisering van de in artikel 3 genoemde activiteiten, verstrekt voor de kosten van:

a. aanvraag omgevingsvergunning;
b. ontwerp, raming en onderzoek;

c. het (laten) maken van een digitale tekening in Autocad van de situatie voor en na uitvoering van de subsidiabele activiteit;
d. verkeersmaatregelen of verkeersregelaars;
e. vervangen bestaande duiker of brug;
f. kappen van bomen, verwijderen van groen om aanpassing mogelijk te maken;
g. het verwijderen, verplaatsen en vernieuwen van erfafscheiding voor zover noodzakelijk naar het oordeel van Gedeputeerde Staten;
h. aanbrengen verharding bestaande uit klinkerverharding of asfalt inclusief de benodigde fundering en markering;
i. grond- en saneringswerkzaamheden;
j. verwijdering en vervanging van bestaande infrastructuur en voorzieningen, inclusief grondwerk.

2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de kosten van grondverwerving of zaken die hiermee een directe relatie hebben.

### Artikel 7

Het subsidieplafond voor 2023 bedraagt € 822.000,-.

### Artikel 8

1. Een aanvraag om subsidie is kunnen worden ingediend in de periode van 2 mei 2023, 9:00 uur tot en met 28 september 2023 voor 17:00 uur.
2. Een aanvraag om subsidie die buiten de in het vorige lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt geweigerd.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag om subsidie.

### Artikel 9

1. De subsidie bedraagt 90% van de subsidiabele kosten tot maximaal € 100.000,-.
2. Indien toepassing van het eerste lid zou leiden tot het overtreden van het verbod op het geven van staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, wordt het subsidiebedrag in afwijking van het eerste lid zodanig vastgesteld dat het totaal van alle subsidies voor de activiteit niet hoger is dan het bedrag dat op grond van de van toepassing zijnde vrijstellingsverordeningen van de Europese Commissie verstrekt mag worden.
3. Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.

### Artikel 10

1. Aanvragen om subsidie worden behandeld op volgorde van ontvangst.

2. Wanneer een aanvrager op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt als datum van ontvangst van de aanvraag, de datum waarop de aanvraag is aangevuld.
3. Indien meerdere aanvragen op dezelfde dag worden ontvangen en door honorering van deze aanvragen het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de aanvraag met de laagste projectkosten als eerste in behandeling genomen.
4. Indien toepassing van het vorige lid ertoe leidt dat aanvragen gelijk eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

**Artikel 11**

1. Aan de subsidieontvanger worden in ieder geval de volgende verplichtingen opgelegd:

a. De subsidieontvanger is verplicht de vernieuwde of heringerichte uitweg, zoals genoemd in artikel 3, gedurende 10 jaar na vaststelling van de subsidie in stand te houden;

b. De subsidieontvanger is verplicht om voor aanvang van de fysieke werkzaamheden in bezit te zijn van een onherroepelijke omgevingsvergunning en deze bij Gedeputeerde Staten aan te leveren;

c. De subsidieontvanger is verplicht na oplevering van de eindsituatie een digitaal Autocad ontwerp in DWG of DXF-formaat en een foto van het project bij Gedeputeerde Staten aan te leveren;

d. Indien het gaat om de verwijdering van een uitweg als bedoeld in artikel 3, onder b of c, is de subsidieontvanger verplicht na oplevering van de eindsituatie de gemeente te verzoeken de vergunning voor de oude situatie in te trekken en Gedeputeerde Staten een afschrift van het intrekkingsbesluit toe te zenden.

2. Gedeputeerde Staten kunnen in de subsidieverlening een datum vaststellen waarvoor de activiteit moet zijn afgerond.

**Artikel 12**

1. Een aanvraag tot vaststelling wordt ingediend binnen 13 weken na voltooiing van de activiteit.
2. Gedeputeerde staten stellen voor de aanvraag als bedoeld in het eerste lid een formulier vast.
3. Gedeputeerde staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

**Artikel 13**

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2024.

3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie verkeersveilige uitwegen Noord-Holland 2023.

Haarlem, 18 april 2023.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
A.T.H. van Dijk, voorzitter

H. Schartman, plaatsvervangend provinciesecretaris

Uitgegeven op

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

H. Schartman, plaatsvervangend provinciesecretaris

# Voorbeelden aanpassingen uitwegen met gebruik van subsidie

Kenmerk 2004822/2004907

N510, Bergerweg, gemeente Bergen



*Figuur 1 Situatie 2020*



*Figuur 2 Situatie 2022 met verleende subsidie*

N241, AC de Graafweg, gemeente Opmeer



*Figuur 3: agrarische uitweg op provinciale weg in 2021*



*Figuur 4: uitweg is verwijderd met subsidie*

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

dhr. B.J. Derix

BEL/MOB

Telefoonnummer 023-5144406

derixb@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

19 APR. 2023

**Kenmerk**

2004822/2004898

**Uw kenmerk**

**Betreft: Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen 2023**

Geachte leden,

In deze brief informeren wij u over de subsidieregelingen ter bevordering van verkeersveilige infrastructuur, die wij op 18 april jl. hebben vastgesteld.

**Inleiding**

De afgelopen tien jaar zien we dat het helaas onveiliger is geworden op de Noord-Hollandse wegen. Het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden vertoont een stijgende trend. Dit maakt de urgentie tot verbetering van de verkeersveiligheid voor ons college onverminderd groot, aangezien wij als provincie in het kader van het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 de ambitie "nul verkeersslachtoffers in 2050" hebben ondertekend. Door het uitvoeren van projecten, die zijn opgenomen in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI), wordt onder andere de doorstroming en verkeersveiligheid op onze wegen verbeterd. De aanwezigheid van uitwegen op met name de 80km/h wegen blijft echter een aandachtspunt. Bij het op- en afrijden naar een direct aansluitend perceel ontstaan grote snelheidsverschillen tussen afslaand en doorgaand verkeer. Ook kruist dit verkeer vaak fietspaden die relatief dicht langs onze wegen liggen.

Ondanks dat een dergelijke uitweg op provinciaal areaal aansluit valt het aanpassen, beheer en onderhoud onder de verantwoordelijkheid van de desbetreffende perceeleigenaren. Vaak zien zij, door de kosten die de aanpassingen meebrengen, ertegenop om hun uitweg veiliger in te richten. De provincie Noord-Holland komt hen daarom tegemoet met een subsidieregeling.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen
Sinds 2021 loopt de subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen. Erfaansluitingen die direct aansluiten op gebiedsontsluitingswegen waar 80km/uur mag worden gereden zijn vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid en de doorstroming niet wenselijk. Vaak kunnen dergelijke uitwegen veiliger worden ingericht, waardoor verkeersveiligheidsrisico's en verkeershinder worden verminderd. Daarom is als pilot de Uitvoeringsregeling subsidie verkeersveilige uitwegen Noord-Holland ingesteld. Met deze regeling stimuleert de provincie perceeleigenaren of pachters van percelen die direct aansluiten op provinciale gebiedsontsluitingswegen de uitwegen waar nodig te verwijderen, samen te voegen of veiliger in te richten. Voor 90 procent van de uitvoeringskosten voor dergelijke projecten kan subsidie worden aangevraagd.

In de afgelopen twee jaar zijn er 18 uitwegen met hulp van subsidie van de provincie aangepast of verwijderd. Ook voor dit jaar verwachten wij veel aanvragen. Een deel daarvan komt van aanvragers die vorig jaar niet meer op tijd waren met het indienen van de correcte stukken.

De bekendheid met deze subsidiemogelijkheid wordt vooral via mond-op-mond reclame verkregen. Dat zien wij nu ook in de diverse informatieverzoeken over het weer openstellen van deze regeling in 2023. Het totale subsidiebedrag voor 2023 bedraagt € 822.000,-

**Tot slot**
Eind 2023 evalueren wij deze uitvoeringsregeling. Op basis van de uitkomsten sturen wij u een voorstel voor het wel of niet voortzetten van deze uitvoeringsregeling.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

ph. provinciesecretaris
drs H.R van der Stelt

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Twee bijlagen:

1. Wijzigingsbesluit Uitvoeringsregeling subsidie verkeersveilige uitwegen Noord-Holland 2021;
2. Voorbeelden aanpassingen met behulp van subsidie.

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12369 |
| **Extern Zaak ID** | 1997986 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.5 |
| **Titel** | Mobiliteit: Urgentieconferentie NOVB, TVOV 2023 en vertraagde instroom ZE-bussen in Gooi en Vechtstreek (C-agenda Ruimte) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Het college van Gedeputeerde Staten informeert Provinciale Staten over de resultaten van de urgentieconferentie van het bestuurlijk Nationaal OV Beraad, de aanvragen voor de Transitievergoeding OV 2023 en de vertraagde instroom van Zero Emissiebussen in de concessie Gooi en Vechtstreek.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

R. Postma

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145684

ruurd.postma@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

29 MAART 2023

**Kenmerk**

**Uw kenmerk**

1997986/1997994

**Betreft: Urgentieconferentie NOVB, TVOV 2023 en vertraagde instroom ZE-bussen in Gooi en Vechttsreek**

Geachte leden,

Sinds het uitbreken van het coronavirus in maart 2020 en de daaropvolgende maatregelen van de rijksoverheid zijn de reizigersaantallen - en daarmee de reizigersopbrengsten - in het openbaar vervoer fors afgenomen. Afgelopen periode is een duidelijk herstel zichtbaar van het aantal reizigers in de provinciale ov-concessies maar helaas lijkt deze groei nu te stagneren. In februari 2023 bedroeg het aantal reizigers ten opzichte van 2019 ruim 80%.

Eerder hebben wij u, met onze brief over het Transitieplan van 9 november 2022 (kenmerk 1901331/1901365), geïnformeerd over de grote uitdagingen waar het openbaar vervoer voor staat. Met deze brief willen wij u nader informeren over:

1. Extra bestuurlijk Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB): urgentieconferentie over problemen in het openbaar vervoer;
2. Transitievangnet Openbaar Vervoer 2023 (TVOV);
3. Vertraagde instroom Zero Emissie bussen Gooi en Vechtstreek.

**Ad 1. Extra bestuurlijk NOVB: urgentieconferentie over problemen in het openbaar vervoer d.d. 16 februari 2023**

Miljoenen reizigers zijn afhankelijk van het openbaar vervoer. En eigenlijk alle grote maatschappelijke opgaven vragen om groei van het openbaar vervoer de komende jaren: bereikbaarheid van werkgelegenheid en onderwijs, klimaat, energie en stikstof, wonen, leefbaarheid en inclusie. Echter het openbaar vervoer staat, ondanks grote gezamenlijke inspanningen en bijdragen van alle partijen onder zware druk: de steun van de decentrale overheden (provincies en vervoerregio's) aan het OV is niet oneindig, er zijn minder reizigers en de tarieven zijn sterk gestegen. De sector wordt geconfronteerd met kostenstijgingen (o.a. energie- en personeelskosten), de OV-bedrijven hebben onvoldoende personeel en een hoog ziekteverzuim met als gevolg hoge werkdruk voor het personeel, afnemende betrouwbaarheid en uitval van trein- en busdiensten. Reizigers merken inmiddels dagelijks de gevolgen. Verdere afbrokkeling dreigt terwijl dit juist transitiejaren moeten zijn om de weg omhoog, en de ambities van het OV-Toekomstbeeld 2040, weer in beeld te krijgen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

In december 2022 constateerden de decentrale overheden samen met staatssecretaris Heijnen (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) en de OV-bedrijven, dat we als sector gezamenlijk aan de lat staan om verdere afbrokkeling van het openbaar vervoer te voorkomen. Het plan ontstond om met elkaar een urgentieconferentie te organiseren.

Op 16 februari jl. heeft de, door de sector gezamenlijk georganiseerde, urgentieconferentie plaatsgevonden. Met deze brief neem ik u mee in de uitkomsten van deze conferentie. Bijgevoegd vindt u de link naar de brief van de staatssecretaris aan de Tweede Kamer over deze conferentie[1].

Inzet van de conferentie was het komen tot een effectief pakket aan maatregelen om de neerwaartse spiraal, waar het OV inzit, te slechten. Dit kan alleen wanneer er een totaalpakket aan maatregelen komt. De vraag die centraal stond tijdens de conferentie was of we met één pakketafspraak:

a. het huidige voorzieningenniveau voor reizigers op peil houden, ondanks de kostenontwikkelingen;
b. het OV voor reizigers aantrekkelijker en betaalbaar houden;
c. de personele vraagstukken tot een oplossing brengen.

Tijdens de conferentie hebben Melanie van der Horst (wethouder Amsterdam en voorziter van het Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam) en Fleur Gräper-van Koolwijk (gedeputeerde Groningen en voorzitter van de Bestuurlijke Adviescommissie Mobiliteit van het Inter Provinciaal Overleg) namens de provincies en vervoerregio's nadrukkelijk benoemd dat we als Rijk, decentrale overheden en vervoerders alleen in gezamelijkheid tot een pakket kunnen komen dat de neerwaartse spiraal kan doorbreken. Het door de decentrale overheden voorgestelde pakket is tijdens de conferentie besproken en door alle partijen omarmd. Het is een ambitieus maar uitvoerbaar pakket, mits alle betrokken zich hiervoor willen inspannen, dat bestaat uit:

**a. Het voorzieningenniveau houden we op peil ondanks de kostenverhogingen**

In 2024 wordt ingezet om het voorzieningenniveau kwalitatief goed te houden, door:

- Extra middelen ter beschikking te stellen door de decentrale overheden om het vervoeraanbod op peil te houden (in totaal circa € 150 miljoen, voor Noord-Holland te betalen uit de opbrengsten van het Transitieplan);
- De vervoerbedrijven door het Rijk te compenseren voor de energieprijzen, zoals ook bij andere nutsbedrijven is afgesproken;
- De indexatie van Brede Doel Uitkering (BDU) en provinciefonds vanaf 2024 volledig door te voeren (Rijk); dat wil zeggen in de pas te laten lopen met de indexatie die de decentrale overheden op hun exploitatiesubsidie aan vervoerders (moeten) betalen. Daar zitten te grote verschillen in;
- Waar mogelijk en met behoud van het voorzieningenniveau aanvullende vervoerkundige optimalisaties door te voeren, bijvoorbeeld door inzetten flexvervoer en/of deelmobiliteit;
- Alsnog serieus werk te gaan maken van spreiding. Publieke werkgevers willen het goede voorbeeld geven en hun werknemers in staat stellen om gespreid te reizen;

[1] https://rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/02/21/resultaten-van-de-novb-conferentie-d-d-16-februari-jl

- Bijdragen voor studentenvervoer in 2024 niet te korten op basis van (niet representatief) reisgedrag in 2022 en 2023 (Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen);
- Een begin te maken met een landelijk programma OV-doorstroming, om het tram- en busvervoer de komende jaren 10% te versnellen via op doorstroming gerichte verkeersmaatregelen en kleinere investeringen (op basis van 50/50 cofinanciering rijk/regio). Met vervoerders is afgesproken dat de ontstane exploitatievoordelen vanaf 2025 terugvloeien naar verdere doorstromingsbevordering in het OV (waarmee een soort vliegwiel kan ontstaan).

**b. De aantrekkelijkheid en betaalbaarheid van het OV voor reizigers willen we verhogen door:**

- In 2024 een groenabonnement voor reizigers te introduceren naar Duits voorbeeld[2]. De gezamenlijke OV-bedrijven ontwikkelen daartoe een voorstel;
- Nog in 2023 werk te maken van aangenomen Kamermotie (Van Ginniken) om OV voor werknemers fiscaal gezien net zo gemakkelijk te maken als lease-rijden. Dat kan budgetneutraal;
- De uitvoeringskwaliteit van het OV weer te verbeteren. Dat gaan de concessieverleners scherper bewaken, hetgeen de concessiehouders begrijpen en accepteren;
- In samenhang met het bovenstaande een publiekscampagne te starten, samen te betalen door de NOVB-partners. De reizigersorganisaties ontwikkelen de komende jaren een inspirerend initiatief: samen op reis naar een vanzelfsprekend OV voor reizigers. In NOVB-verband worden de kosten gedeeld.

**c. De personele vraagstukken in het OV**

Personele vraagstukken zijn primair een zaak van de OV-bedrijven. Zij staan aan de lat voor personele zaken, voldoende personeel, gezonde chauffeurs, werkplezier, ontwikkelingen in productiviteit etc. Overheden zijn bereid, waar dat kan en in hun rol past, ondersteuning te bieden. Accepteren van Engels als voertaal in het OV past daarbij. En ook een gesprek over een aanpassingen van de indices willen we niet op voorhand uit de weg gaan. Maar we voeren het gesprek wel gebaseerd vanuit feiten en verantwoordelijkheden.

**Uitkomsten conferentie**

Op 16 februari jl. zijn geen besluiten genomen over het bovengenoemde pakket. Wel heeft de staatssecretaris nadrukkelijk benoemd dat zij bereid is in Kabinetsverband geld te zoeken als de plannen verder zijn uitgewerkt. Aanwezigen bij de conferentie spraken af er naar te streven om het voorliggende pakket uit te werken (in werkgroepen) en voor de zomer met elkaar tot nieuwe afspraken te komen. Het komt er op aan om invulling te geven aan de afspraken in ieders belang: individuele reizigers, samenleving, Kabinetsopgaven etc.

<u>Impact conferentie op concessies van de provincie Noord-Holland</u>

De decentrale overheden zetten zich de komende periode in om tot concrete afspraken te komen en daarna ook invulling hieraan te geven. Zij borgen uiteindelijk de gemaakte afspraken in onze concessies en samen met onze vervoerders nemen we de afspraken mee in de uitwerking van bijvoorbeeld het vervoerplan, de herijking van de

[2] https://nos.nl/artikel/2461553-duitsland-kiest-voor-goedkoop-ov-49-euro-per-maand-vanaf-1-mei

concessie NHN en onze transitie naar publieke mobiliteit[3]. Wij zullen u hierover blijven informeren.

**Ad. 2. Transitievangnet Openbaar Vervoer 2023**
Eerder hebben wij u geïnformeerd over het aflopen van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (regeling vanuit de Rijksoverheid om achterblijvende reizigersopbrengsten te compenseren, brief d.d. 25 mei 2022 kenmerk 1840636/1840649 en 14 september, kenmerk 1894748/1894761). Lang heeft het ernaar uitgezien dat er geen nieuwe regeling zou komen. Inmiddels is er toch een versoberde nieuwe regeling, Transitievangnet Openbaar Vervoer 2023 (TVOV).

Met de TVOV kunnen de verantwoordelijke overheden ook in 2023 de reiziger een voldoende, veilig en betrouwbaar OV bieden en kan de OV-sector de noodzakelijke transitie maken, zonder grootschalige afschaling.

De voorwaarden waaronder het Rijk de TVOV-regeling beschikbaar stelt, zijn:

- voor de TVOV is een totaalbedrag van € 150 miljoen beschikbaar in de regeling, voor NS en het stads- en streekvervoer. Er is een plafond per concessie;
- de TVOV vult de directe reizigersopbrengsten aan tot 93%, dan wel 95%. Van dit berekende bedrag wordt 2/3 via de TVOV verstrekt;
- de maximale TVOV wordt verstrekt bij 82% herstel van de reizigersopbrengsten. Indien het herstel minder is dan 82%, wordt niet méér dan het maximum bedrag vergoed. Indien het herstel groter is, neemt de TVOV af.

Over de exacte hoogte voor de individuele concessies vinden op dit moment de gesprekken plaats. De uiterlijke aanvraagdatum is 1 april 2023.

Voor de Noord-Hollandse concessies betekent dit dat Connexxion/Transdev voor de concessie Noord-Holland Noord en Gooi en Vechtstreek een aanvraag gaat doen voor de TVOV regeling. De concessie Haarlem/IJmond ontwikkelt zich traag maar zit boven de door het ministerie gehanteerde normen. Voorwaarde voor de TVOV is dat de provincie ook in 2023 weer haar volledige bijdrage beschikbaar stelt voor het openbaar vervoer.

In onze brief van 9 november jl. (kenmerk 1901331/1901365) hebben wij u geïnformeerd over hoe wij de Noord-Hollandse concessies in 2023 financieel ondersteunen en wat dit betekent voor de dienstregeling. Als de TVOV wordt toegekend, betekent dit dat de provincie niet de € 1,2 miljoen uit haar reserves (reserve OV-projecten) hoeft in te zetten voor het in standhouden van het OV in 2023 en kan dit geld voor andere OV-projecten worden ingezet. Dit laat onverlet dat we deze 2 concessies gaan herijken om zo ook voor na 2023 een voor de reizigers, de provincie en de vervoerder een aantrekkelijke OV-aanbod te realiseren.

---

[3] https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/65a0320a-62ff-4f5a-8f01-229f70dc4fe3?documentId=bec501d6-d5df-473e-88d0-8ae0678d3079&agendaItemId=1cf0d109-1255-40f0-93f6-bd591fe809e3

**Ad 3. Vertraagde instroom Zero Emissie bussen Gooi en Vechtstreek**
In hun winnende bieding op de aanbesteding van de concessie Gooi en Vechtstreek heeft Transdev een volledige Zero Emissie (ZE) vloot (circa 72 bussen) aangeboden. Een deel van deze ZE bussen rijdt inmiddels. Echter 39 bussen van busbouwer Ebusco zijn nog steeds niet geleverd. Reden van deze vertraging is dat onderdelen van deze bussen uit Oekraïne komen en door de oorlog is de levering van deze onderdelen stilgevallen.

Gezien deze bijzondere omstandigheid is de provincie akkoord gegaan met latere levering van de bussen. Afspraak was dat Ebusco 1 januari 2023 alle 39 bussen geleverd zou hebben. Helaas moeten wij constateren dat Ebusco, ondanks alle inspanningen van Transdev, zich niet heeft gehouden aan deze afspraak. Daarmee voldoet Transdev niet aan de implementatieafspraken voor de concessie Gooi en Vechtstreek.

Voor het niet nakomen van de implementatieafspraken zal de provincie een boete aan Transdev opleggen. De verwachting is dat Transdev deze boete doorzet naar Ebusco. Het boetebedrag reserveren wij voor investeringen in het OV.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12181 |
| **Extern Zaak ID** | 1985864 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.6 |
| **Titel** | Mobiliteit: Vaststellen definitieve voorkeursvariant Guisweg (C-agenda commissie Ruimte) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 11 september 2023 |

**Toelichting**

n.v.t.

Vervoerregio Amsterdam



# Planstudie Guisweg

## Definitief Voorkeurs-alternatief (CONCEPT)

Ter bespreking in Managementoverleg Guisweg op 20 februari 2023

Versie 3.1.1 | februari 2023

# COLOFON


| | |
|---|---|
| **Datum** | xx februari 2023 |
| **Opgesteld door** | Kernteam Guisweg |
| **Vastgesteld door** | ... Guisweg |
| **Versie** | **3.1.1** |



Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

**T** 020 527 37 00
**E** info@vervoerregio.nl
**W** www.vervoerregio.nl



Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

# Inhoudsopgave


**MANAGEMENTSAMENVATTING** 4
Aanleiding Scope
Twee PlanMER-alternatieven onderzocht
Voorlopig voorkeursalternatief
Organisatie en Vervolgproces

**1 INLEIDING**
1.1 AANLEIDING EN VOORGESCHIEDENIS 8
1.1.1 Aanleiding: spoorwegovergang, stationsomgeving en aansluitingen op de A8
1.1.2 Verkenning Guisweg en bestuursovereenkomst
1.2 DOEL PLANSTUDIE, TUSSEN- EN EINDPRODUCTEN
1.2.1 Het doel is het vaststellen van een voorkeur-salternatief
1.2.2 Fase 1: van kansrijke oplossing naar realistische alternatieven
1.2.3 Fase 2: van alternatieven naar het vaststellen van een voorkeursalternatief
1.3 VERVOLGPROCES NAAR REALISATIE
1.4 LEESWIJZER

**2 KADERS VAN DE PLANSTUDIE** 11
2.1 PROBLEMEN EN KANSEN
2.2 PROJECTDOELEN
2.3 SCOPE VAN HET PROJECT
2.4 PLANNING EN BUDGET
2.5 RAAKVLAKPROJECTEN EN-STUDIES

**3 PLANSTUDIEFASE 2A: EFFECTANALYSE MER-ALTERNATIEVEN**
3.1 ONTWERPPROCES 15
3.2 ONTWERPANALYSE EN SELECTIE MER-ALTERNATIEVEN
3.3 SCOPE PLANMER-ALTERNATIEVEN
3.4 ONDERZOEKS- EN EFFECTRAPPORTAGES
3.4.1 Verkeersonderzoek
3.4.2 Plan-MER
3.4.3 Social Impact Assessment
3.4.4 Quick Scan Maatschappelijke kosten Baten Analyse
3.4.5 Economische Effectanalyse
3.4.6 Beeldkwaliteitsplan
3.4.7 Kostenanalyse

**4 SELECTIE VOORLOPIG VOORKEURSALTERNATIEF**
4.1 CONCLUSIES NUT & NOODZAAK EN DOELBEREIK 33
4.1.1 Inleiding
4.1.2 Veiligheid en bereikbaarheid rondom de spoorkruising
4.1.3 Kwaliteit leefomgeving rondom de spoorkruising
4.1.4 Kwaliteit bereikbaarheid en leefomgeving station
4.1.5 Bereikbaarheid en leefomgeving rondom A8-aansluitingen
4.1.6 Samenvatting doelbereik alternatieven
4.2 KEUZE NOORDELIJKE OF ZUIDELIJKE LIGGING
4.2.1 Waardering van effecten
4.2.2 Keuze voor zuidelijke ligging
4.3 BUDGET EN INVESTERINGSKOSTEN VOORKEURSALTERNATIEF
4.3.1 Investeringskosten hoger dan verwacht
4.3.2 Dekking investeringskosten
4.4 SAMENSTELLING VOORLOPIG VOORKEURSALTER- NATIEF
4.4.1 Fietstunnel en kruispunt Provincialeweg – Guisweg-west
4.4.2 Provincialeweg / stationsomgeving
4.4.3 Verbindingsweg
4.4.4 A8-aansluiting 3
4.4.5 A8-aansluiting 2
4.4.6 Mitigerende maatregelen SIA
4.5 AANVULLENDE OPTIES VOORLOPIG VOORKEURSALTERNATIEF

**5 PLANSTUDIEFASE 2B: CONSULTATIE, UITWERKING EN VASTSTELLEN VOORKEURSALTERNATIEF** 41
5.1 DOEL VAN FASE 2B: CONSULTEREN, UITWERKEN EN VASTSTELLEN
5.1.1 Consulteren
5.1.2 Uitwerken
5.1.3 Vaststellen
5.2 ACTIVITEITEN IN FASE 2B
5.2.1 Consulatie omgeving over voorlopig voorkeursalternatief
5.2.2 Uitwerken voorlopig voorkeursalternatief
5.3 OP TE LEVEREN EINDPRODUCTEN
5.4 PLANNING EN BESLUITVORMING
5.5 DOORKIJK NAAR PLANUITWERKINGSFASE 2023

**6 ORGANISATIE EN SAMENWERKING** 45
6.1 BETROKKEN PARTNERS
6.2 BESLUITVORMINGSSTRUCTUUR
6.3 PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE
6.3.1 Werkzaamheden tijdens fase 2A
6.3.2 Voorziene participatie in fase 2B

# Managementsamenvatting

## AANLEIDING

De kruising van de Guisweg met het spoor en de Provincialeweg in Zaandijk, is al jaren een knelpunt in de doorstroming en zorgt bovendien voor veiligheidsrisico's. De verbinding tussen het hoofdwegennet (A8) en gemeentelijk wegennet in het gebied is onlogisch en inefficiënt. De ruimtelijke kwaliteit in het gebied is matig, zowel rondom de spoorwegovergang, het station Zaandijk Zaanse Schans als bij A8 aansluiting 2 in Zaandijk.

In 2019 zijn de gemeente Zaanstad, provincie Noord-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord en de Vervoerregio Amsterdam de planstudie Guisweg gestart. Het doel van de planstudie is het vaststellen van een voorkeursalternatief, waar de problemen in het gebied mee worden verminderd en kansen worden benut.

In het kader van de Corridor Amsterdam – Hoorn en in de bestuurlijke afspraken bij de start van de planstudie Guisweg, is afgesproken een taakstellend budget te hanteren van €130 miljoen. De partners hebben de dekking daarvan toegezegd en tevens afgesproken hun bijdrage te indexeren. Op basis van deze indexering bedraagt de toegezegde bijdrage (het taakstellend budget) eind 2021 €138 miljoen. Op 7 september 2022 hebben de partners met elkaar afgesproken te zoeken naar aanvullende dekking van €26 miljoen, omdat dit budget onvoldoende is voor realiseren van het voorlopig voorkeursalternatief .

In 2020 is Fase 1 van de planstudie Guisweg afgerond en is de stap gezet van een kansrijke oplossingsrichting naar concrete en realistische alternatieven: de vastgestelde oplossingsrichting uit de verkenningsfase is uitgewerkt en twee basisalternatieven zijn opgesteld. In fase 2 van de planstudie zijn de basisalternatieven verder uitgewerkt en in detail beoordeeld, zodat door bestuurders een voorlopig voorkeursalternatief kan worden vastgesteld. Na consultatie en optimalisatie van het voorlopig voorkeursalternatief is het definitief voorkeursalternatief samengesteld en kan deze met behulp van de voorliggende rapportage worden vastgesteld.

In deze rapportage definitief voorkeursalternatief worden de resultaten van de effectonderzoeken weergegeven en wordt de keuze voor het voorlopig en definitief voorkeursalternatief onderbouwd.

## SCOPE

De oplossingsrichting die is uitgewerkt, omvat in ieder geval het opheffen van de spoorwegovergang bij de Guisweg. Ter vervanging wordt voor het autoverkeer een verbindingsweg met een ongelijkvloerse spoorwegkruising parallel aan de A8 gerealiseerd. Daarnaast wordt een verbinding voor fietsers en voetgangers onder het spoor en de Provincialeweg aangelegd. Verder wordt de toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit rondom station Zaandijk Zaanse Schans verbeterd. Ook hoort het volledig maken van A8-aansluiting 3 (Zaandijk-West) tot de scope en is onderzocht of A8-aansluiting 2 (Zaandijk) wel of niet behouden kan blijven.

## DEFINITIEF VOORKEURSALTERNATIEF

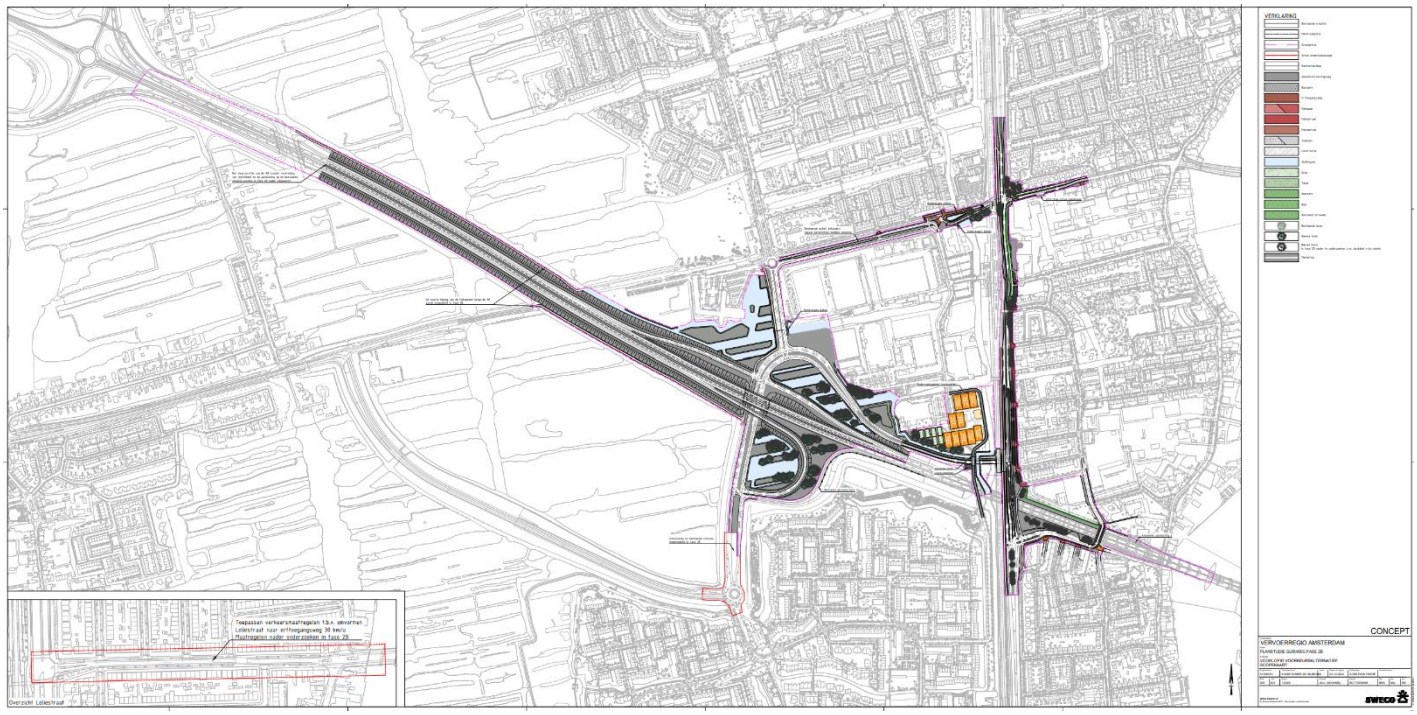
In de planstudiefase is de oplossingsrichting uitgebreid onderzocht. Het onderzoek naar realistische alternatieven heeft geleid tot de selectie van twee plan-MER alternatieven, de selectie van het voorlopig voorkeursalternatief en vervolgens het definitief voorkeursalternatief. Het voorlopig voorkeursalternatief is door de betrokken partijen in het bestuurlijk overleg Guisweg op 7 september vastgesteld. Het bestuur van de gemeente Zaanstad heeft vervolgens het alternatief vrijgegeven voor inspraak. In de maanden daaropvolgend is op basis van de consultatie van de omgeving en reacties van de betrokken (bestuurlijk) partijen gewerkt aan de optimalisatie van het voorlopig voorkeursalternatief.

Het voorlopig voorkeursalternatief is op een aantal punten gewijzigd om te komen tot het definitief voorkeursalternatief. Het wegontwerp is geoptimaliseerd, verkeersveiliger en eenduidiger gemaakt. Door de optimalisatie is het ook mogelijk bredere bermen toe te voegen aan het ontwerp. Aanvullende fietsroutes zijn toegevoegd om de verkeersveiligheid te verbeteren en de fietstunnel is (sociaal) veiliger en rolstoeltoegankelijk ontworpen. Daarnaast zijn voor de inpassing van de door het project geraakte tennis- en schietvereniging goede oplossingen gevonden en verwerkt in het ontwerp.

Om de technische haalbaarheid van het project te vergroten is daarnaast onderzoek gedaan naar de geotechniek, ondergrondse infrastructuur, de kunstwerken (tunnels), het spoorsysteem, het watersysteem en de groenopgave. Tot slot is een kostenraming opgesteld, waarmee kan wordt gesteld dat het project binnen het gewijzigde taakstellend budget van €164 miljoen te realiseren is. Op de volgende bladzijde is de scopekaart van het definitief voorkeursalternatief

weergegeven. Daaropvolgend het doorgelopen proces.

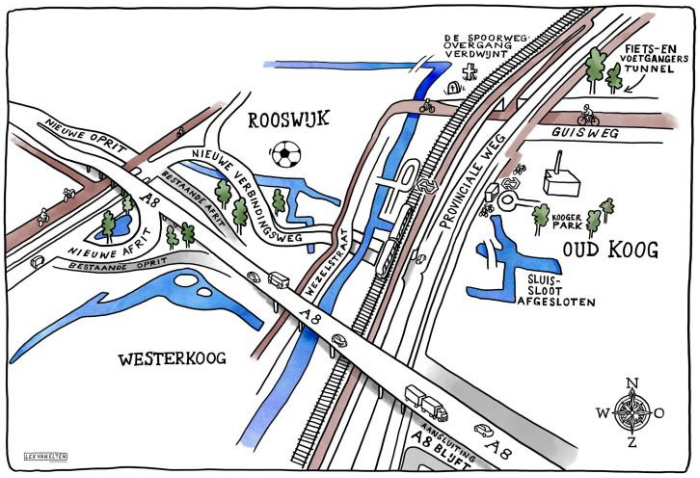
Scopekaart definitief voorkeursalternatief invoegen (nu nog concept)



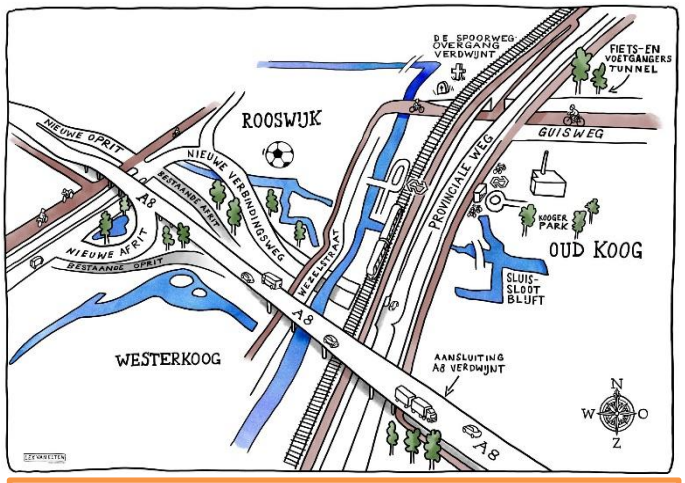
## TWEE PLANMER-ALTERNATIEVEN ONDERZOCHT

Om tot een definitief voorkeursalternatief te komen zijn verschillende alternatieven onderzocht. Twee alternatieven (Noord en Zuid) zijn onderzocht door middel van verschillende effectrapportage. In de planMER zijn verschillende onderdelen op het gebied van milieueffecten onderzocht. Als input voor de MER is gebruik gemaakt van verschillende type onderzoeken waaronder een verkeersrapportage, stikstofonderzoeken, archeologisch onderzoek, bodemonderzoek en dergelijk. Daarnaast zijn andersoortige effectrapportages opgesteld waaronder een beeldkwaliteitsplan, ontwerprapportage, quick scan maatschappelijke kostenbaten analyse en een economische effectrapportage. Met deze effectrapportages zijn zoveel mogelijk effecten inzichtelijk gemaakt om als informatie te betrekken bij de keuze voor een voorlopig voorkeursalternatief.

Uit de effectonderzoeken blijkt dat beide alternatieven voldoen aan het hoofddoel van het project Guisweg en in meer of mindere mate aan de nevendoelen. In de onderstaande tabel is een overzicht weergegeven.




Figuur 1.1 –Noorddelijke ligging nieuwe verbindingsweg




Figuur 1.2 – Zuidelijke ligging nieuwe verbindingsweg

| | Noordelijke ligging | Zuidelijke ligging |
|---|---|---|
| Hoofddoel -Verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg | Sterke verbetering van de veiligheid en bereikbaarheid voor zowel voetgangers, fietsers als autoverkeer | Sterke verbetering van de veiligheid en bereikbaarheid voor zowel voetgangers, fietsers als autoverkeer |
| Nevendoel – Verbeteren kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar- Amsterdam, waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid | Minder barrièrewerking, betere verkeersveiligheid, meer ruimte voor groen | Minder barrièrewerking, betere verkeersveiligheid, meer ruimte voor groen |
| Nevendoel – verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zaandijk Zaanse Schans en de directe omgeving | Betere ruimtelijke kwaliteit en fietsenstallingen aan de oostkant. Bereikbaarheid fietsers verbetert | Betere ruimtelijke kwaliteit en fietsenstallingen aan de oostkant. Bereikbaarheid fietsers verbetert |
| Nevendoel – Verbeteren van de A8-aansluitingen 2 en 3 ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied en de gemeente Zaanstad als geheel en tevens het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8 aansluitingen waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid | Autobereikbaarheid verbetert en blijft lokaal ook goed. Ruimtelijke kwaliteit, leefomgeving en ruimtelijk structuren aanzienlijk minder goed | Autobereikbaarheid, doorstroming A8 en verkeersveiligheid op de A8 verbeteren. Leefomgeving A8-aansluiting 2 verbetert sterk. Autobereikbaarheid lokaal minder goed |

Figuur 1.3

Uit deze opsomming kan bovendien worden geconcludeerd dat het alternatief Zuidelijke Ligging in beperkte mate beter invulling geeft aan de doelen van het project Guisweg. Hieronder is voor de overige effecten een korte samenvatting gegeven van conclusies en argumenten die belangrijk kunnen zijn voor een keuze tussen de twee alternatieven:

- Vanuit verkeersveiligheid bezien heeft de zuidelijke ligging een lichte voorkeur boven de noordelijke ligging. Dat is vooral het gevolg van het afsluiten van A8-aansluiting 2 en de eenvoudiger verkeerssituatie die daardoor op de Provincialeweg ontstaat.
- Vanuit de water en recreatie bezien is heeft de zuidelijke ligging de voorkeur boven de noordelijke ligging. Dat komt vooral omdat in de Noordelijke ligging de Sluissloot onderbroken wordt.
- In beide alternatieven verbetert de bereikbaarheid door de nieuwe onderdoorgang en door het volledig maken van A8-aansluiting 3, maar vanuit autobereikbaarheid bezien is er een lichte voorkeur voor de noordelijke ligging boven de zuidelijke ligging. Dat komt doordat A8-aansluiting 2 daarin openblijft. Voor de doorstroming op de A8 zelf is de Zuidelijke ligging juist gunstiger.
- Vanuit de bereikbaarheid van fietsers en voetgangers bezien heeft de zuidelijke ligging de voorkeur boven de noordelijke ligging. Dat heeft te maken met de mogelijkheden voor betere fietsverbindingen rondom de A8 en de Verzetstraat.
- Vanuit economisch perspectief van de detailhandel in het gebied bestaat een lichte voorkeur voor de noordelijke ligging boven de zuidelijke ligging, al zijn de economische effecten voor beide alternatieven beperkt. Het verschil komt doordat bij de Noordelijke ligging A8-aansluiting 2 openblijft.
- Vanuit ruimtelijke kwaliteit bezien heeft de zuidelijke ligging een sterke voorkeur boven de noordelijke ligging. Dat komt door de betere ligging van de verbindingsweg op het sportpark, doordat de Sluissloot openblijft, doordat de Pellekaanstraat kan worden gehandhaafd en door de ruimte die bij de A8/ Verzetstraat ontstaat.

## VOORLOPIG VOORKEURSALTERNATIEF

Op basis van de resultaten van de effectonderzoeken, hebben de projectpartners een gezamenlijke afweging gemaakt en gekozen voor het alternatief zuidelijke ligging als basis voor het voorlopig voorkeursalternatief van het project Guisweg. Dit voorlopig voorkeursalternatief is in een consultatieprocedure aan de omgeving voorgelegd. De reacties vanuit de omgeving zijn vervolgens meegenomen in het opstellen van een definitief voorkeursalternatief.

De belangrijkste argumenten om te kiezen voor zuidelijke ligging zijn de betere verkeersveiligheid, de betere bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers, de hogere kwaliteit van de leefomgeving, de aantrekkelijker openbare

ruimte en de meer toekomst vaste ruimtelijke structuur. Daarnaast is het beter functioneren van de A8 een belangrijk argument. Het alternatief met de zuidelijke ligging sluit bovendien beter aan bij de langetermijnvisie van de gemeente Zaanstad op het gebied, zoals onder andere weergegeven in het Zaans Mobiliteitsplan.

Het voorlopig voorkeursalternatief kent ook een aantal aandachtspunten. Door de maatregelen in het voorlopig voorkeursalternatief, zullen bepaalde verkeersstromen in het gebied veranderen. Dat heeft op verschillende plaatsen gunstige effecten op de leefbaarheid, maar kan lokaal ook negatieve effecten hebben. Daar waar onoverkomelijk negatieve effecten optreden, worden mitigerende maatregelen voorgesteld. Op bepaalde plaatsen in Oud-Koog en Oud-Zaandijk verminderd de autobereikbaarheid enigszins door het afsluiten van A8-aansluiting 2. Voor de detailhandel rondom A8-aansluiting 2 kan dat ook negatieve gevolgen hebben, vooral indien de detailhandel een meer regionale functie heeft.

De investeringskosten van het project vallen op een aantal punten hoger uit dan verwacht, waardoor een tekort aan investeringskosten dreigt. De partners hebben daarom een aantal bezuinigingen afgesproken, waarmee de verwachte investeringskosten uitkomen op ongeveer €164 miljoen (prijspeil eind 2021). Dat betekent dat we rekening moeten houden met een tekort aan investeringskosten van €26 miljoen. De projectpartners hebben aangegeven actief op zoek te gaan naar de dekking van dit extra benodigde budget. Inmiddels hebben de partner deze aanvullende bijdragen definitief toegezegd.

## ORGANISATIE EN VERVOLGPROCES

Het definitief  voorkeursalternatief in deze planstudierapportage en de Nota van Antwoord wordt voorgelegd ter vaststelling in de besturen. Later in 2023 wordt volgend op het besluit van een definitief voorkeursalternatief ook een bestuursovereenkomst voor de planuitwerkingsfase Guisweg ondertekend. Daarna kan de planuitwerkingsfase starten. Na de planuitwerkingsfase volgt de realisatiefase vanaf eind 2025 of begin 2026. Het project wordt naar verwachting in 2028 of 2029 opgeleverd.




Figuur 1.4

# 1 Inleiding



## 1.1 AANLEIDING EN VOORGESCHIEDENIS

### 1.1.1 AANLEIDING: SPOORWEGOVERGANG, STATIONSOMGEVING EN AANSLUITINGEN OP DE A8

De kruising van de Guisweg met het spoor en de Provincialeweg in Zaandijk, is al jaren een knelpunt in de doorstroming en zorgt bovendien voor veiligheidsrisico's. De verbinding tussen het hoofdwegennet (A8) en gemeentelijke wegennet in het gebied is onlogisch en inefficiënt. Beide A8-aansluitingen functioneren alleen van/naar Amsterdam en door de inrichting van A8-aansluiting 2 (Zaandijk) ontstaan bovendien gevaarlijke situaties en congestie op de A8. De ruimtelijke kwaliteit in het gebied is matig, zowel rondom de spoorwegovergang, het station als bij A8-aansluiting 2 in Zaandijk.

### 1.1.2 VERKENNING GUISWEG EN BESTUURSOVEREENKOMST

De eerste onderzoeken naar de knelpunten rondom de spoorwegovergang Guisweg, stammen al vanaf 2006. In de periode van maart 2018 tot en met maart 2019 is, op initiatief van de Vervoerregio Amsterdam, een gezamenlijke verkenning uitgevoerd. Op basis van die verkenning is een besluit genomen over een kansrijke oplossingsrichting als uitgangspunt voor de planstudie. Deze oplossingsrichting omvat een ongelijkvloerse kruising, waarbij het spoor op maaiveld blijft liggen en een weg- en fietsverbinding onder het spoor door gaan. Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg is eind 2019 door de projectpartners een bestuursovereenkomst (BOK) over de samenwerking in het kader van de planstudie ondertekend. Vervolgens is de planstudiefase gestart.

## 1.2 DOEL PLANSTUDIE, TUSSEN- EN EINDPRODUCTEN

### 1.2.1 HET DOEL IS HET VASTSTELLEN VAN EEN VOORKEURSALTERNATIEF

Het doel van de planstudie is het vaststellen van een voorkeursalternatief waar de problemen in het gebied mee worden verminderd en kansen worden benut. De keuze voor een voorkeursalternatief wordt ondersteund met alle benodigde achtergrondinformatie, zoals in ieder geval een ontwerp, een verkeerskundige analyse, een kostenoverzicht en een (milieu)effectbeoordeling. De resultaten van de planstudie hebben geen juridische status. De route naar vaststelling van een definitief voorkeursalternatief verloopt via een tweetal fasen.

### 1.2.2 FASE 1: VAN KANSRIJKE OPLOSSING NAAR REALISTISCHE ALTERNATIEVEN

De planstudiefase is gestart op 3 juni 2019 met het publiceren van de concept startnotitie die, na een reactietermijn, op 18 oktober 2019 door het bestuurlijk overleg Guisweg is vastgesteld. In de eerste fase wordt de stap gezet van een kansrijke oplossingsrichting naar concrete en realistische alternatieven. Deze stap is vastgelegd in de eindrapportage fase 1 en is vastgesteld in het bestuurlijk overleg van oktober 2020.

In Fase 1 zijn twee onderscheidende basisalternatieven kansrijk bevonden om verder te onderzoeken en af te wegen in fase 2 (1.2.3) van de planstudie Guisweg. Beide basisalternatieven dragen goed bij aan het oplossen van de knelpunten in de doorstroming en het verbeteren van de verkeersveiligheid en binnen het taakstellend budget te kunnen blijven.

**Basisalternatief 1 uit fase 1: Noordelijke Ligging**

In dit alternatief wordt de huidige spoorwegovergang Guisweg geamoveerd en getransformeerd in een aparte onderdoorgang voor fietsers en voetgangers onder de Provincialeweg en het spoor wordt gerealiseerd bij het station. Hierdoor gaat de nieuwe oost-west fietsstructuur via het station plaatsvinden in plaats van de Guisweg. Het noord-zuid fietspad langs de Provincialeweg kan met de fiets aan de hand worden bereikt met een fietstrap of fietsend via een kleine omweg door de Museumlaan.

Voor het autoverkeer blijft A8-aansluiting 2 behouden, in combinatie met de noordelijke ligging van de Verbindingsweg en de verdiepte T-aansluiting op de Provincialeweg. Hierbij wordt de Sluissloot afgesloten voor recreatievaart.

**Basisalternatief 2 uit fase 1: Zuidelijke Ligging**

Gelijk aan basisalternatief 1 zou ook bij dit alternatief de huidige spoorwegovergang Guisweg worden geamoveerd. In afwijking van alternatief 1 is hierbij echter een fietstunnel (onderdoorgang) in de Guisweg voorzien onder de spoorbaan en de provinciale weg ter plaatse van de huidige spoorwegovergang. Het noord-zuid fietspad langs de Provincialeweg wordt dan door middel van een T-splitsing aan de oost-west tunnel aangesloten. Eveneens kan met de fiets aan de hand de tunnel worden bereikt met de fietstrap aan de noord-oost zijde van het kruispunt Guisweg. In dit alternatief blijft de fiets- en waterstructuur grotendeels intact ten opzichte van de huidige situatie.

De wegstructuur wordt met een verdiepte T-aansluiting uitgevoerd met behoud van de Sluissloot, die dienst doet voor zowel de afwatering van het gebied alsook voor recreatievaart. Aansluiting 2 wordt afgesloten wat een positief effect heeft voor de doorstroming op de A8 en de Provincialeweg maar negatieve gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van Oud-Koog en op onderdelen van het onderliggende gemeentelijke wegennet.

**Plusopties om Basisalternatieven te verbeteren**
Afgesproken is dat in fase 2 enkele plusopties worden onderzocht om de Basisalternatieven mogelijk te versterken of verbeteren. De plusopties kunnen indien wenselijk, haalbaar en betaalbaar worden toegevoegd aan het voorlopig voorkeursalternatief dat wordt opgesteld. Het betreft onder andere: het verbeteren fietsverbinding aan de oostkant van de Provincialeweg , een extra rijstrook op de nieuwe verbindingsweg en het toevoegen van meer ruimtelijke kwaliteit aan de oost-west fietstunnel.

### 1.2.3 FASE 2: VAN ALTERNATIEVEN NAAR HET VASTSTELLEN VAN EEN VOORKEURSALTERNATIEF

**Fase 2A: uitwerken alternatieven en beoordeling**
In fase 2A van de planstudie zijn de alternatieven verder uitgewerkt in detail beoordeeld en afgewogen, zodat door bestuurders een voorlopig voorkeursalternatief kan worden vastgesteld. De rapportage Voorlopig Voorkeursalternatief betreft het eindresultaat van die fase en bevat de input voor het bestuurlijk besluit over het Voorlopig Voorkeursalternatief. De uit het bestuurlijk besluit gevolgde Voorlopig Voorkeursalternatief is vervolgens ter consultatie aan de omgeving voorgelegd, zodat de bestuurders hun besluit indien gewenst geheel of gedeeltelijk kunnen heroverwegen.

**Fase 2B: consultatie, aanscherping en uitwerking voorlopig voorkeursalternatief**
Het voorlopig voorkeursalternatief (zuidelijke variant) is nader uitgewerkt in planstudiefase 2B, inclusief de verwerking van de reacties uit de consultatie en bestuurlijke toetsing. Met behulp van de voorliggende rapportage nemen bestuurders hierbij een besluit over een definitief voorkeursalternatief. Vervolgens worden bestuurlijke afspraken gemaakt over de organisatie van de planuitwerkingsfase, zodat de planstudie kan worden afgerond en de planuitwerking kan worden opgestart.

## 1.3 VERVOLGPROCES NAAR REALISATIE

Na het afronden van de planstudiefase (met een besluit over een voorkeursalternatief als definitief voorkeursalternatief) volgt na ondertekening van de nieuwe bestuursovereekomst de planuitwerkingsfase (mei 2023). In de planuitwerkingsfase wordt onder meer het omgevingsplan/ bestemmingsplan gewijzigd. De stappen die in de planuitwerkingsfase volgen, hebben een juridische status. De documenten worden ter inzage gelegd en hierop kan formeel bezwaar en beroep worden aangetekend. Ook wordt een aannemer geselecteerd om de werkzaamheden uit te voeren. Afhankelijk van nader te volgen strategie in aanbesteding en contractering, kan naar verwachting de realisatie in 2025 á 2026 starten en zullen de werkzaamheden ongeveer 2 tot 3 jaar duren.

## 1.4 LEESWIJZER

Dit rapport betreft de beschrijving van het proces van de totstandkoming van het definitief voorkeursalternatief. Volgordelijk wordt de alternatievenstudie beschreven, de selectie van het voorlopig voorkeursalternatief en de doorgevoerde wijzigingen en optimalisaties in het definitieve voorkeursalternatief. In het volgende hoofdstuk worden allereerst de kaders van de planstudie Guisweg samengevat en teruggeblikt op planstudiefase 2A. Hoofdstuk 3 bevat vervolgens de kern van de alternatievenstudie, het inhoudelijk resultaat: de effectbeoordeling van de twee MER-alternatieven. In hoofdstuk 4 wordt (de selectie van) het voorlopig voorkeursalternatief beschreven. In hoofdstuk 5 wordt de consultatie en optimalisatie van het voorlopig voorkeursalternatief beschreven en wordt het definitief voorkeursalternatief gepresenteerd. In hoofdstuk zes volgt een toelichting op de organisatie van de planstudie. In het laatste hoofdstuk wordt een vooruitblik gedaan naar de planuitwerkingsfase en de producten die daarvoor moeten worden opgesteld.

# 2 Kaders van de planstudie



## 2.1 PROBLEMEN EN KANSEN

In de verkenning Guisweg en de eerste fase van de planstudie is een beeld verkregen van de knelpunten en mogelijke oorzaken hiervan. Er zijn met name knelpunten met betrekking tot de huidige verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast is er sprake van kansen voor dit gebied voor woningbouw en knooppuntontwikkeling.

**Problemen verkeersveiligheid en doorstroming verkeer rondom de spoorwegovergang**

De spoorwegovergang met de Guisweg vormt al jarenlang een knelpunt voor autoverkeer en fietsers. Het grote aantal treinen dat hier passeert, zorgt voor lange wachttijden en overlast in de omgeving. De lange wachttijden leiden ook tot veiligheidsrisico's, aangezien vooral fietsers regelmatig doorrijden terwijl de spoorwegbomen al sluiten. De inrichting van het kruispunt voor fietsers en voetgangers is onveilig en onduidelijk en daardoor ontstaan regelmatig gevaarlijke situaties. Bovendien groeit het aantal reizigers en bestaat er een sterke behoefte aan meer treinen op dit traject. ProRail werkt aan maatregelen om een hogere treinfrequentie mogelijk te maken. Dat kan in ieder geval niet zonder het verwijderen van de huidige spoorwegovergang.

**Problemen onlogische wegenstructuur**

In het plangebied zijn twee aansluitingen op de A8, die beide alleen van en naar Amsterdam toegankelijk zijn. De verknoping van het hoofdwegennet (snelweg) en onderliggend wegennet is daarmee onlogisch en inefficiënt. Door de korte in- en uitvoegstroken van aansluiting 2 op de A8 vlakbij de Coenbrug en de korte afstand tot aansluiting 3 (Zaandijk-West) ontstaan bovendien gevaarlijke situaties en congestie (file) op de A8. Aansluiting 2 op de Provincialeweg geeft overlast voor de omgeving: geluidshinder, verslechterde luchtkwaliteit en verminderde ruimtelijke kwaliteit.

**Problemen ruimtelijke kwaliteit rondom het station**

Het station Zaandijk Zaanse Schans heeft een gunstige ligging ten opzichte van de grote toeristische trekpleister Zaanse Schans. De potentie van het station wordt op dit moment echter niet optimaal benut. De ruimtelijke kwaliteit rondom het station is slecht, het niveau van de voorzieningen is laag en er heerst een gevoel van sociale onveiligheid.

**Problemen barrièrewerking infrastructuur**

De bundel van de N203/Provincialeweg (2x2 rijstroken) en de spoorlijn is in Zaanstad een barrière voor met name fietsers en voetgangers tussen de wijken rond de Zaan en nieuw westelijk Zaanstad. Er is een tekort aan (goede) oost-west verbindingen. In Koog aan de Zaan vormt de A8 ook een barrière tussen de wijken ten noorden en ten zuiden van de A8, waarbij de positionering van aansluiting 2 ervoor zorgt dat de parallelstructuur langs de Provincialeweg wordt onderbroken. In mindere mate vormt ook de Guisweg ten westen van de spoorlijn een barrière tussen de wijk Rooswijk, station Zaandijk Zaanse Schans en de sportverenigingen.

De ambitie is om met het project Guisweg ruimtelijke structuren te versterken en barrières te verminderen. De continuïteit van bepaalde (historische) verbindingen in het gebied speelt daarbij ook een rol. Een voorbeeld daarvan is de Guisweg als structurerende oost-west verbinding. Ook de Sluissloot is in dat kader belangrijk, zowel vanuit het perspectief van ruimtelijke kwaliteit als vanuit de waterberging en recreatievaart.

**Kansen gebiedsontwikkeling**

Naast de genoemde problematiek rond de Guisweg liggen er ook kansen op woningbouw en knooppuntontwikkeling rondom het station, zeker als de infrastructuur op orde is en de frequentie van de treinen toeneemt. De gemeente Zaanstad verkent hiervoor de mogelijkheden. De besluitvorming over het woningbouwtraject staat los van het project Guisweg, maar de twee worden op elkaar afgestemd. De financiering van het project Guisweg is niet afhankelijk van de woningbouw.

## 2.2 PROJECTDOELEN

Op basis van de bovenstaande analyse van problemen en kansen, hebben de samenwerkende partijen het volgende hoofddoel en bijbehorende nevendoelen benoemd in de planstudie Guisweg:

**Hoofddoel**

Verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg.

**Nevendoelen**

- Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising van de Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg, waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking en sociale veiligheid.
- Verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid,

ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zaandijk Zaanse Schans en de directe omgeving.
- Verbeteren van de A8-aansluitingen 2 en 3 ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied en de gemeente Zaanstad als geheel en tevens het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8 aansluitingen waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, geluid-soverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

## 2.3 SCOPE VAN HET PROJECT

Op basis van de verkenning Guisweg, die in maart 2019 is afgerond, is een kansrijke oplossingsrichting geselecteerd die het uitgangspunt vormt voor de scope van de planstudie Guisweg. Deze oplossingsrichting omvat de volgende onderdelen:

- De aanleg van een nieuw wegtracé: een verbindingsweg parallel aan de A8 voor autoverkeer vanaf A8-aansluiting 3, met een ongelijkvloerse spoorwegkruising en een verdiepte aansluiting op de Provincialeweg ter hoogte van de Pellekaanstraat;
- De aanleg van een verbinding voor fietsers en voetgangers onder het spoor en de Provincialeweg ter hoogte van de Guisweg;
- Het verbeteren van de toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit rondom station Zaandijk Zaanse Schans;
- Het volledig maken van A8-aansluiting 3 (Zaandijk-West) door het toevoegen van een op- en afrit van en naar het westen (nu is de aansluiting eenzijdig).
- Daarnaast wordt onderzocht of A8-aansluiting 2 (Zaandijk) wel of niet behouden kan blijven en of de leefbaarheid rondom de bestaande aansluiting kan verbeteren.

## 2.4 PLANNING EN BUDGET

Het bestuurlijk overleg Guisweg heeft op 13 maart 2022 het definitief voorkeursalternatief vastgesteld, waarna de besluitvorming bij betrokken partijen in de besturen kan plaatsvinden. Vervolgens zijn de partijen voornemens een Bestuursovereenkomst op te stellen en de planstudie Guisweg af te ronden bij de ondertekening hiervan voor de zomer van 2023. Vanaf dat moment start de planuitwerkingsfase, die enkele jaren zal duren. Het is de bedoeling om de realisatie van het project te laten starten vanaf 2025 (mogelijk 2026) en de maatregelen in 2028 à 2029 op te leveren en over te dragen aan de beheerders. Hiermee wordt gezorgd dat het hoogfrequent spoorvervoer op de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam tijdig kan worden ingevoerd.

In het kader van de Corridor Amsterdam – Hoorn en in de bestuurlijke afspraken bij de start van de planstudie Guisweg, is afgesproken een taakstellend budget te hanteren van €130 miljoen. Daarbovenop hebben de partners in 2022 afgesproken €26 miljoen aanvullend budget te organiseren. De partners hebben de dekking daarvan toegezegd en tevens afgesproken hun bijdrage te indexeren (met uitzondering van de Provincie Noord-Holand). Op basis van deze indexering bedraagt de toegezegde bijdrage (het taakstellend budget) als volgt:

| Budget | Inclusief BTW (Rijksdelen) | Exclusief BTW |
|---|---|---|
| Prijspeil 2018 | €130 miljoen | |
| Prijspeil 2021 (inclusief aanvullende bijdragen) | €164 miljoen | €154 miljoen |
| Prijspeil 2022 | €174 miljoen | €161 miljoen |

Het is mogelijk om voor het taakstellend budget het project Guisweg te realiseren (prijspeil 2022).

## 2.5 RAAKVLAKPROJECTEN EN-STUDIES

**Programma Hoogfrequent Spoorvervoer**

Op de Zaanlijn wordt door ProRail gewerkt aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waarbij een frequentieverhoging naar zes intercity's en zes sprinters mogelijk wordt gemaakt. De maatregelen vanuit PHS zijn naar verwachting eind 2027 gerealiseerd. De frequentieverhoging is alleen mogelijk als het veiligheidsprobleem op de spoorwegovergang Guisweg is opgelost. Voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is dit een van de redenen om een bijdrage te leveren aan het project Guisweg.

**Verbinding A8-A9**

De provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Zaanstad onderzoeken (samen met een aantal andere partners) de realisatie van een nieuwe wegverbinding tussen de A8 bij Westzaan en de A9 bij Heemskerk. Het doel is om de bereikbaarheid te verbeteren, net als de leefbaarheid langs het bestaande tracé. De verwachting is dat door de Verbinding A8-A9 de verkeersdruk op de A8 bij Zaandijk toeneemt, hiervoor wordt in het project Guisweg door middel van gevoeligheidsanalyses rekening mee gehouden.

**Programma OV-knooppunten – Maak Plaats!**

Het programma OV-Knooppunten is één van de uitvoeringsprogramma's van de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Daarin vormen de stations langs de Zaanlijn, waaronder station Zaandijk Zaanse Schans, één van de speerpunten. De omgeving rondom stations biedt goede locaties voor woningzoekenden, bedrijven en instellingen die zich in de Metropoolregio Amsterdam willen vestigen.

**Corridorstudie Amsterdam – Hoorn**
Rijk en regio hebben in het Bestuurlijk Overleg CAH van 29 maart 2019 een multimodaal mobiliteitspakket voor het corridorgebied Amsterdam-Hoorn afgesproken. In het mobiliteitspakket wordt de link gelegd tussen verschillende dossiers en verschillende projecten. Het project Guisweg maakt onderdeel uit van dit pakket, maar wordt als zelfstandig project aangestuurd en uitgevoerd. Er wordt afgestemd met de andere projecten in het pakket, waaronder de capaciteitsuitbreiding op de A7/A8 tussen Amsterdam en Hoorn.

**Regionale woningbouwopgave en MAAK. Zaanstad**
De beoogde gebiedsontwikkelingen nabij station Zaandijk Zaanse Schans zijn vastgelegd in de ontwikkelvisie van de gemeente Zaanstad: MAAK. Zaanstad. Voor de woningbouw zijn een betere bereikbaarheid en het vervangen van de spoorwegovergang de belangrijkste voorwaarden. Andersom is deze woningbouw geen voorwaarde voor de realisatie van het project Guisweg. De planvorming en besluitvorming over de gebiedsontwikkeling, worden georganiseerd door de gemeente Zaanstad.

**Stationsgebied en Gebiedsontwikkeling**
Tekst toevoegen op verzoek ProRail

**Busbrug De Binding**
In de gemeente Zaanstad wordt gewerkt aan de uitvoering van de permanente openstelling van busbrug De Binding tussen de wijken Westerwatering en Westerkoog. Permanente openstelling van de Binding heeft een effect op de verkeersstromen in de spitsperiodes (buiten de spitsperiodes is de Binding al opengesteld voor het verkeer). In de verkeersonderzoeken voor het project Guisweg is de openstelling een uitgangspunt en opgenomen in de referentiesituatie.

**De Coenbrug en A8**
Rijkswaterstaat heeft in 2020 een pakket aan maatregelen uitgevoerd om de (geluids-) overlast van de Coenbrug op de omgeving te beperken. Het effect van deze maatregelen zal worden meegenomen in de relevante effectbeoordelingen, om zo tot de juiste conclusies ten aanzien van de effecten van het project Guisweg te komen.

**Zaans Mobiliteitsplan**
De gemeente Zaanstad heeft het Zaans Mobiliteitsplan opgesteld. Het Zaans Mobiliteitsplan is het nieuwe strategische beleidskader voor mobiliteit. Het vervangt het Zaans Verkeer- en Vervoerplan uit 2009 en schetst de visie voor mobiliteit in Zaanstad tot aan 2040. Het dient als kader voor ruimtelijke ontwikkelingen en wordt de basis voor toekomstige (gewenste) investeringen in mobiliteit in Zaanstad. In het project Guisweg wordt aangesloten bij dit beleidskader.



Impressie Fietstunnel
(aanpassen)

# 3 Planstudiefase 2A: Effectanalyse MER-alternatieven




Versie 3.0 | september 2022

## 3.1 ONTWERPPROCES

Het doel van fase 2 van de planstudie Guisweg, is om een voorkeursalternatief te selecteren. Daartoe is het in eerste instantie belangrijk dat we voor de plan-MER de juiste alternatieven selecteren. In de plan-MER worden de effecten van de alternatieven bepaald en beoordeeld, zodat ze objectief met elkaar vergeleken kunnen worden. Vervolgens kunnen na de plan-MER de onderzochte onderdelen (varianten) van de alternatieven samengesteld worden tot een gewenst voorlopig voorkeursalternatief. In deze paragraaf is beschreven hoe de selectie van de Plan-MER alternatieven tot stand is gekomen.

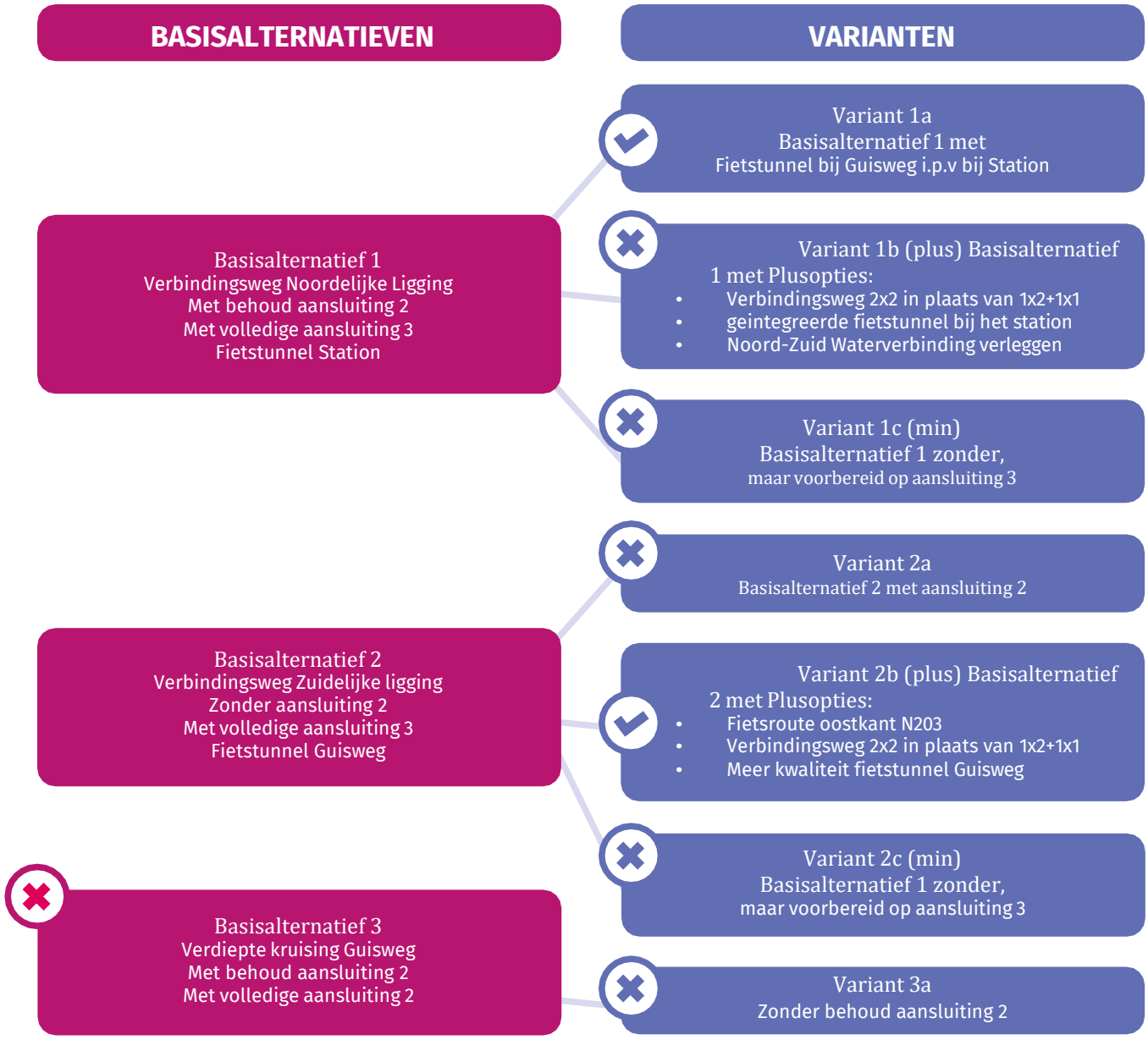
In het bestuurlijk overleg van 6 oktober 2020 is Fase 1 van de planstudie Guisweg afgerond. In dit bestuurlijk overleg is vastgesteld dat twee basisalternatieven en enkele plusopties onderzocht worden in fase 2 van de planstudie Guisweg. Daarnaast is nog een aantal openstaande onderzoeksvragen besproken:

- Zijn er onderdelen van de basisalternatieven en plusopties die nog eens tegen licht kunnen worden gehouden en mogelijk eerder kunnen afvallen om niet onnodig veel opties te onderzoeken?
- Vanwege de stikstofproblematiek is aanvullend onderzoek nodig naar betere of 'schonere' alternatieven.
- In hoeverre is het mogelijk de fietsroutes bij de kruising Guisweg/Provincialeweg te verbeteren: met name de uitwisseling tussen de oost-westroute en het noord-zuidfietspad;
- Is het mogelijk om aansluiting 2 in combinatie met de zuidelijke ligging van de verbindingsweg op te houden;
- Welke plusopties in welke MER-alternatieven onderzocht moeten worden.

Noot: tijdens uitwerking van fase 2 is vanwege de complexiteit van de scope besloten om een optimaliseringsslag toe te voegen. Deze optimaliseringsslag is fase 2B genoemd. De oorspronkelijke fase 2 is daarom hernoemd als fase 2A.
Het ontwerpproces in Fase 2A van de planstudie is vervolgens ingericht op het onderzoeken van de basisalternatieven, plusopties en aanvullende onderzoeksvragen. In eerste instantie is een Quick Scan opgesteld waarin is bepaald in hoeverre het zinvol is om alle variabelen mee te nemen in de MER-alternatieven. Vervolgens is een ontwerpnota opgesteld voor de te selecteren onderdelen in de MER-alternatieven. Het onderstaande schema geeft een overzicht van de drie alternatieven en de daarbij mogelijke varianten die zijn geïdentificeerd. Basisalternatieven 1 en 2 zijn vastgesteld in het bestuurlijk overleg van 6 oktober 2020, net als de plusopties die hieronder zijn genoemd. Op basis van de stikstofproblematiek hebben we ook gekeken naar een optioneel derde basisalternatief ('verdiepte kruising Guisweg') en minopties (aansluiting 3 niet volledig maken). Onderstaande selectie van basisalternatieven en varianten vormt de basis voor de afwegingen in de quick scans om te komen tot een goede selectie van MER-alternatieven.



Impressie Verdiepte T en herinrichting rondom aansluiting 2 (aanpassen?)




Figuur 1.5

In het schema zijn zoals gezegd ook de plusopties opgenomen. Voor het overzicht hieronder het lijstje plusopties dat in fase 1 door de partners is vastgelegd:

1. Fietsroute oostkant Provincialeweg tussen Stationsstraat en A8 (alleen basisalternatief 2);
2. Verbindingsweg 2x2 in plaats van 1x2+1x1;
3. Geïntegreerde fietstunnel met perrontunnel bij station (alleen basisalternatief 1);
4. Meer kwaliteit aan de fietstunnel toevoegen;
5. Noord-zuid waterverbinding verleggen achter het station (alleen basisalternatief 1).

Daarnaast zijn in de tabel de twee geselecteerde MER-alternatieven omcirkeld en is bij de afgevallen varianten een kruis gezet. Hoe tot deze keuze is gekomen wordt in de volgende paragraaf toegelicht.

## 3.2 ONTWERPANALYSE EN SELECTIE MER-ALTERNATIEVEN

In deze paragraaf volgt een samenvatting van de inhoudelijke resultaten van de ontwerpanalyse aan de hand van quick scans en overige ontwerpwerkzaamheden. Hierbij worden de belangrijkste ontwerponderdelen genoemd. Voor meer gedetailleerde en achterliggende informatie wordt verwezen naar de verschillende bijlagen.

**Volledig maken aansluiting 3:**

- Het volledig maken van aansluiting 3 is belangrijk om de bereikbaarheid in het plangebied te verbeteren, de A8 beter te benutten en de verkeersdruk in Wormerveer en Westzaan te beperken, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid daar verbetert. Dit is in lijn met de vastgestelde doelen van het project Guisweg.
- Het volledig maken van aansluiting 3 is een vast onderdeel van de scope van het project, maar vanwege de stikstofproblematiek is dit onderdeel toch heroverwogen. Op basis van de stikstofberekeningen en het advies van deskundigen is gebleken dat, het volledig maken van aansluiting 3 weliswaar meer stikstofdepositie tot gevolg heeft, maar dat het wel/niet meenemen van aansluiting 3 vanuit stikstofperspectief niet kritiek is.
- Op basis van het onderzoek is daarom geen reden om af te wijken van de scope en het doelbereik te handhaven conform de bestuursovereenkomst (BOK) en het volledig maken van aansluiting 3 in alle alternatieven op te nemen. Daarmee komen de hierboven genoemde varianten: Basisalternatief 1, zonder maar voorbereid op aansluiting 3 (1c) en Basisalternatief 2, zonder maar voorbereid op aansluiting 3 (2c) te vervallen.

**Noordelijke ligging in combinatie met handhaven aansluiting 2 (basisalternatief 1):**

- Bij basisalternatief 1, variant 1a, variant 1b en variant 1c is het qua ruimtebeslag lastig om de Provincialeweg, de verdiepte T-aansluiting en de huidige functionaliteit van de Pellekaanstraat te combineren.
- Dat betekent dat in dit alternatief een deel van de Pellekaanstraat niet als parallelweg voor autoverkeer gehandhaafd kan blijven.
- Er zijn ook andere nadelen aan de noordelijke ligging, zoals:
  - De Sluissloot zal niet meer gebruikt kunnen worden voor de waterhuishouding en door de recreatievaart.
  - Naast een nieuwe plek voor de Tennisvereniging Westzijderveld (ook in basisalternatief 2) zal ook voor de tennisvereniging KZTV zal ook een nieuwe locatie gevonden moeten worden. In de directe omgeving van de Verbindingsweg is onvoldoende ruimte hiervoor beschikbaar.
- Basisalternatief 1 (door de noordelijke ligging van de verbindingsweg daarin) is echter het enige alternatief waarbij aansluiting 2 behouden kan blijven en verkeerstechnisch ook functioneert. Daarom is besloten de noordelijke ligging van de verbindingsweg inclusief verdiepte-T mee te nemen in de MER-alternatieven. Specifiek betreft dit variant 1a (zie volgende punten)

**Fietsroute via het station (basisalternatief 1):**

- Deze fietsroute is niet goed inpasbaar bij de Julianabrug, op de Lagedijk en in de Stationsstraat. Projectpartners en stakeholders in de omgeving twijfelen daarnaast al langer of de fietsroute via het station in de scope opgenomen zou moeten worden.
- Een separate fietstunnel bij het station is niet wenselijk in het perspectief van de toekomstige gebiedsontwikkeling. Voor het alternatief - een goede, geïntegreerde (en duurdere) fietstunnel is op dit moment geen zicht op budget (plusoptie 3).
- Uit de quick scans blijkt dat de fietsroute via de Guisweg op alle punten beter scoort en daarom wordt voorgesteld de fietsroute via het station en bijbehorende plusopties (3 en 5) niet mee te nemen in de MER-alternatieven. Daarmee gaan de genoemde Basisalternatief 1 en varianten 1B/1C niet mee in de plan-MER (en variant 1A wel).

**Zuidelijke ligging in combinatie met handhaven aansluiting 2 (basisalternatief 2):**

- Uit de quick scans blijkt dat de zuidelijke ligging van de verbindingsweg niet te combineren is met het handhaven van A8-aansluiting 2. Deze optie is nader bekeken, aangezien daarmee de mogelijkheid zou ontstaan om aansluiting 2 te handhaven, zonder de nadelen van de noordelijke ligging.
- Fysiek gezien past een dergelijke verkeersoplossing weliswaar nog net in de beschikbare ruimte, maar qua verkeersveiligheid (vooral vanaf Verzetstraat) en verkeersafwikkeling (vooral door terugslag van de A8) functioneert deze oplossing niet. Variant 2A valt daarmee af.

**Fietsroute via de Guisweg (basisalternatief 2):**

- De fietsroute bij de Guisweg met een oost-west fietstunnel kan goed functioneren. Bij de uitwerking van de ontwerpen is een aantal kansen en knelpunten geconstateerd.
- Het is niet mogelijk om een ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer te maken (in de tunnel) met alle richtingen verbonden.
- Het is wel mogelijk om het noord-zuid fietsverkeer op maaiveld te behouden en met een hellingbaan aan de noordzijde van de Guisweg het oost-west fietspad in de tunnel te bereiken. Zodoende kan direct en fietsbare uitwisseling tussen de tunnel en het noord-zuidfietspad plaatsvinden.
- De rolstroeltoegankelijkheid van de fietstunnel is nog onvoldoende. Rolstoelen kunnen gebruik maken van de fietstunnel, maar vanwege de hellingshoek die gebruikt wordt voor fietsers is dit te steil. Voetgangers kunnen gebruik maken van de trappen. Een alternatieve route is via de liften van het station beschikbaar, maar oplossingen nabij de Guisweg zijn ook denkbaar en kunnen in een latere projectfase worden onderzocht.
- Een plusoptie blijft een mogelijkheid om meer kwaliteit aan de tunnel toe te voegen door bijvoorbeeld schuine wanden, open ruimtes of een bredere tunnelmond realiseren (met meer kosten).

**Oplossing fietsverkeer én autoverkeer bij Guisweg (basisalternatief 3):**

- Deze oplossing is in het verleden al vaker aan de orde geweest en steeds niet verder uitgewerkt omdat er onvoldoende ruimte beschikbaar is binnen de bestaande verkeersruimte.
- In het project Guisweg is deze oplossing vanwege de stikstofproblematiek opnieuw bekeken. Met deze oplossing zouden de verkeersstromen in het gebied nauwelijks veranderen ten opzichte van de huidige situatie en daarmee zou de stikstofdepositie ook bijna niet toenemen. Deze oplossing heeft ook andere voordelen, bijvoorbeeld de concentratie van beide onderdoorgangen op een locatie.
- Het gebrek aan ruimte op de locatie kan worden beperkt door een potentiële grondaankoop van cacaofabriek Olam. Dit is besproken en onderzocht (maar niet in kosten geraamd).
- In de nadere uitwerking van het ontwerp is echter gebleken, dat deze oplossing binnen de scope en het taakstellend budget van het project Guisweg niet op een veilige manier kan worden ingepast. Dat is het gevolg van steile hellingen, beperkt zicht op het kruispunt, de aanwezigheid van de brandweerkazerne, inritten van bedrijven en de stationstunnel. De combinatie van bovengenoemde aspecten leidt tot een onacceptabele situatie ten aanzien van de verkeersveiligheid.
- Ook wat betreft de bouwfasering ontstaan in dit alternatief grote knelpunten, onder meer voor de nood- en hulpdiensten. Een van deze knelpunten is de vraag in hoeverre de Guisweg van oost naar west gedurende de bouw open kan blijven.
- De totale investeringskosten zijn circa 15% hoger dan basisalternatief 1 en 2 exclusief grondverwerving van Olam, terwijl dit nog geen veilig uitgewerkt alternatief is.
- Een veilige variant van dit alternatief, heeft een zeer grote negatieve impact op de omgeving en leidt tot een grote overschrijding van het taakstellend budget. Een uitgebreide variant zou betekenen dat de stationstunnel komt te vervallen, net als de aansluitingen van Olam, de brandweerkazerne, de Wezelstraat en de begraafplaats. Als deze issues hebben ongewenste negatieve effecten en brengen zeer hoge kosten met zich mee.
- Basisalternatief 3 vervalt op basis van dit onderzoek als haalbaar alternatief.
- Het onderzoek dat gedaan is naar het basisalternatief 3 is noodzakelijk voor de verdere stikstofprocedure (ADC-Toets) en het onderzoek naar potentieel schonere alternatieven (A). Op dit moment zijn er geen schonere alternatieven (dan de eerder vastgestelde basisalternatieven 1 en 2) bekend en beschikbaar en daarmee kan de stikstofprocedure voor de beschikbare alternatieven worden voortgezet.

**Vaarroutes:**

- De huidige vaarroutes via de Sluissloot in Oud-Koog verbindt de wijk met de gebieden ten westen van het spoor. In de huidige situatie is een doorvaarbare duiker in de Sluissloot aanwezig. De wens is om deze vaarroute in stand te houden. In de verschillende alternatieven gelden de volgende aandachtspunten.
- In basisalternatief 1 komt de vaarroute te vervallen door de noordelijke ligging van de nieuwe verbindingsweg en de T-aansluiting op de Provincialeweg.
- In basisalternatief 2 is de vaarroute onder het spoor en de Provincialeweg te handhaven. Een bevaarbaar aquaduct over de Verbindingsweg is in het ontwerp opgenomen.

**Fietsroute aan de oostkant van de Provincialeweg (plusoptie 1) :**

- Deze plusoptie heeft veel toegevoegde waarde voor fietsers en voetgangers, terwijl de extra kosten redelijk beperkt zijn. Daarom is om deze plusoptie meegenomen als onderdeel van de MER-alternatieven.
- Er wordt daarbij onderscheid gemaakt in drie onderdelen:

  a. Tussen de Guisweg (Parklaan) en het station: hier is nu alleen een smal trottoir, waar veel fietsers gebruik van maken en waar de ruimtelijke kwaliteit zeer beperkt is. Dit onderdeel maakt onderdeel uit van de basisalternatieven. Met het behoud van de bestaande bebouwing van Olam is de beschikbare ruimte hier te beperkt om een volledig vrij liggend en breed fietspad te creëren. Het is in ieder geval mogelijk om het huidige trottoir volledig obstakelvrij te maken en in te richten met een smal voet- en fietspad.

  b. Tussen het station en de Kaarsenmakersstraat (Pellekaanstraat): de Pellekaanstraat zelf kan in de huidige situatie al goed gebruikt worden door fietsers, maar er is geen fietsvoorziening tot aan het station, mede door de aansluiting van de Museumlaan op de Provincialeweg. Dit deel kan het beste gecombineerd worden met basisalternatief 2 (zuidelijke ligging). In basisalternatief 1 (noordelijke ligging) is het profiel van de Pellekaanstraat op onderdelen te krap.

  c. Tussen de Kaarsenmakersstraat en de Verzetstraat (A8) tot aan de kruising met de Pinkstraat: door hier een fietsroute te creëren ontstaat een veel betere verbinding tussen de wijken ten noorden en ten zuiden van de A8. Dit deel kan alleen worden gecombineerd met basisalternatief 2 (en variant 2B/2C) aangezien in dat alternatief de A8-aansluiting 2 komt te vervallen.

Op basis van de ontwerpanalyses is hiermee gekomen tot twee plan MER-alternatieven, die de gewenste onderzoeks-informatie kunnen opleveren. Deze alternatieven komen overeen met de in de tabel op pagina 23 opgenomen varianten 1a en 2b. Voor het opheffen van de spoorweg-overgang Guisweg en het verbeteren van de bereikbaarheid van het plangebied, zijn we daarmee tot de conclusie gekomen dat er één hoofdoplossing haalbaar is. Deze hoofdoplossing bestaat uit een fietstunnel onder de huidige spoorwegovergang bij de Guisweg. Voor het autoverkeer wordt een volledige A8-aansluiting 3 gecombineerd met een nieuwe verbindingsweg tussen de Guisweg (west) en de Provincialeweg. Deze verbindingsweg ligt deels verdiept en sluit met een verdiepte T-aansluiting op de Provincialeweg aan.

Deze hoofdoplossing kent twee mogelijke sub-alternatieven: de noordelijke of zuidelijke ligging van de verdiepte T-aansluiting op de Provincialeweg in combinatie met het openhouden of afsluiten van aansluiting 2. Daarnaast zijn er nog een aantal plusopties dat onderzocht worden, waaronder het verbeteren van de fietsinfrastructuur langs de oostkant van de Provincialeweg (plusoptie 1).

De verbindingsweg kan in beide alternatieven worden uitgevoerd met of zonder plusoptie 2: het verbreden van de verbindingsweg tot 2x2 rijstroken. Op basis van het verkeersonderzoek lijkt dit niet nodig te zijn. In de alternatieven is standaard een verbindingsweg met twee rijstroken richting het oosten en één rijstrook richting het westen opgenomen (2+1).

Daarnaast is, naar aanleiding van reacties van de betrokken partijen en uit de omgeving, de mogelijkheid verkend om de uitwisseling tussen het noord-zuidfietspad en de nieuwe fietstunnel te verbeteren. Het is gelukt om een beter ontwerp uit te werken dan de 'luie fietstrap' (uit fase 1): een hellingbaan aan de noordzijde van de Guisweg, parallel aan de Provincialeweg. Deze variant met een hellingbaan is in plaats van een fietstrap als standaard in de alternatieven opgenomen.

De gedetailleerde scope van de PlanMER-alternatieven wordt beschreven in de volgende paragraaf.

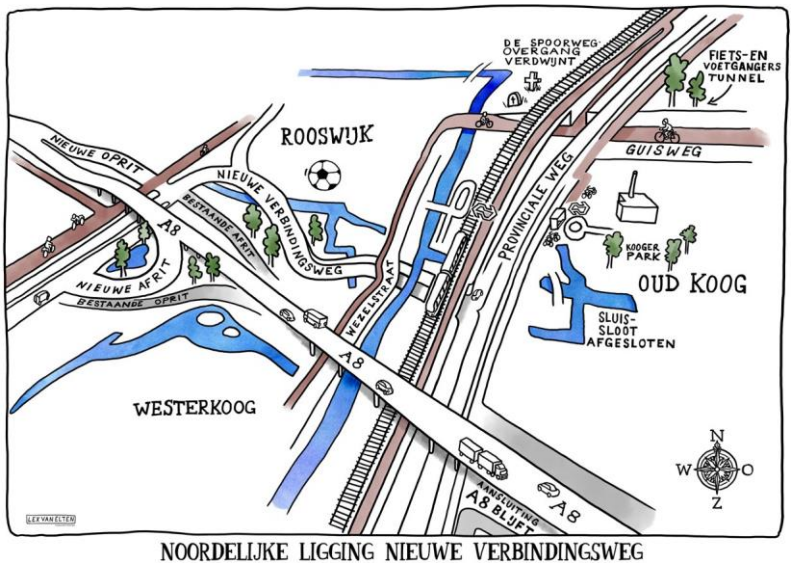
## 3.3 SCOPE PLANMER-ALTERNATIEVEN

De twee planMER Alternatieven zijn hernoemd naar Alternatief Zuid en Alternatief Noord. In de onderstaande tabel zijn de grootste onderdelen van de twee alternatieven opgenomen. In de daaropvolgende scopekaarten een gedetailleerdere uitwerking.

Figuur 1.6

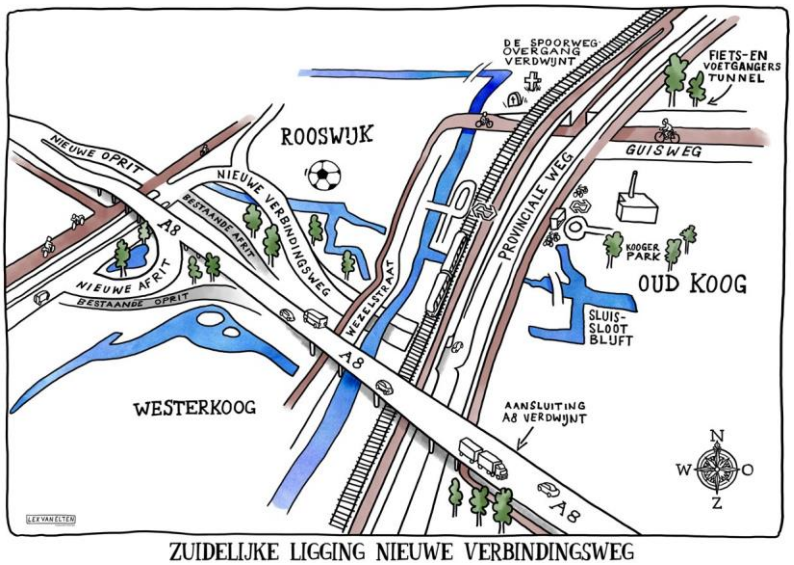
| MER-Alternatief | Zuid (Zuidelijk Tracé) | Noord (Noordelijk Tracé) |
|---|---|---|
| Verbindingsweg en aansluitingen A8 | Verdiepte-T zuidelijke ligging | Verdiepte-T noordelijke ligging |
| | Aansluiting 3 volledig maken | Aansluiting 3 volledig maken |
| | Aansluiting 2 opheffen | Aansluiting 2 openhouden |
| Fietsverbinding | Fietstunnel Guisweg (oost-west) | Fietstunnel Guisweg (oost-west) |
| | Hellingbaan uitwisseling NZ-OW | Hellingbaan uitwisseling NZ-OW |
| | Fietspad oostelijk zijde Provincialeweg-Guisweg-station | Fietspad oostelijk zijde Provincialeweg-Guisweg-station |
| | Fietspad station-Kaarsemakersstraat-Verzetstraat – kruising Pinkstraat/Breestraat | Behoud huidige situatie Station - Verzetstraat |
| Waterverbinding | Aquaduct over verbindingsweg (Sluissloot behouden) | Aquaduct over verbindingsweg (Sluissloot afgesloten) |
| Station | Herinrichting stationsplein oostkant | Herinrichting stationsplein oostkant |
| Tennisverenigingen | Nieuwe locatie voor tennisvereniging Westzijderveld nabij (en al dan niet gecombineerd met) KZTV | Nieuwe locatie voor tennisvereniging Westzijderveld en KZTV buiten het projectgebied |

Figuur 1.7 – Overzichtskaart scope MER - Alternatief Noord (bijlage E2 voor detailscope)

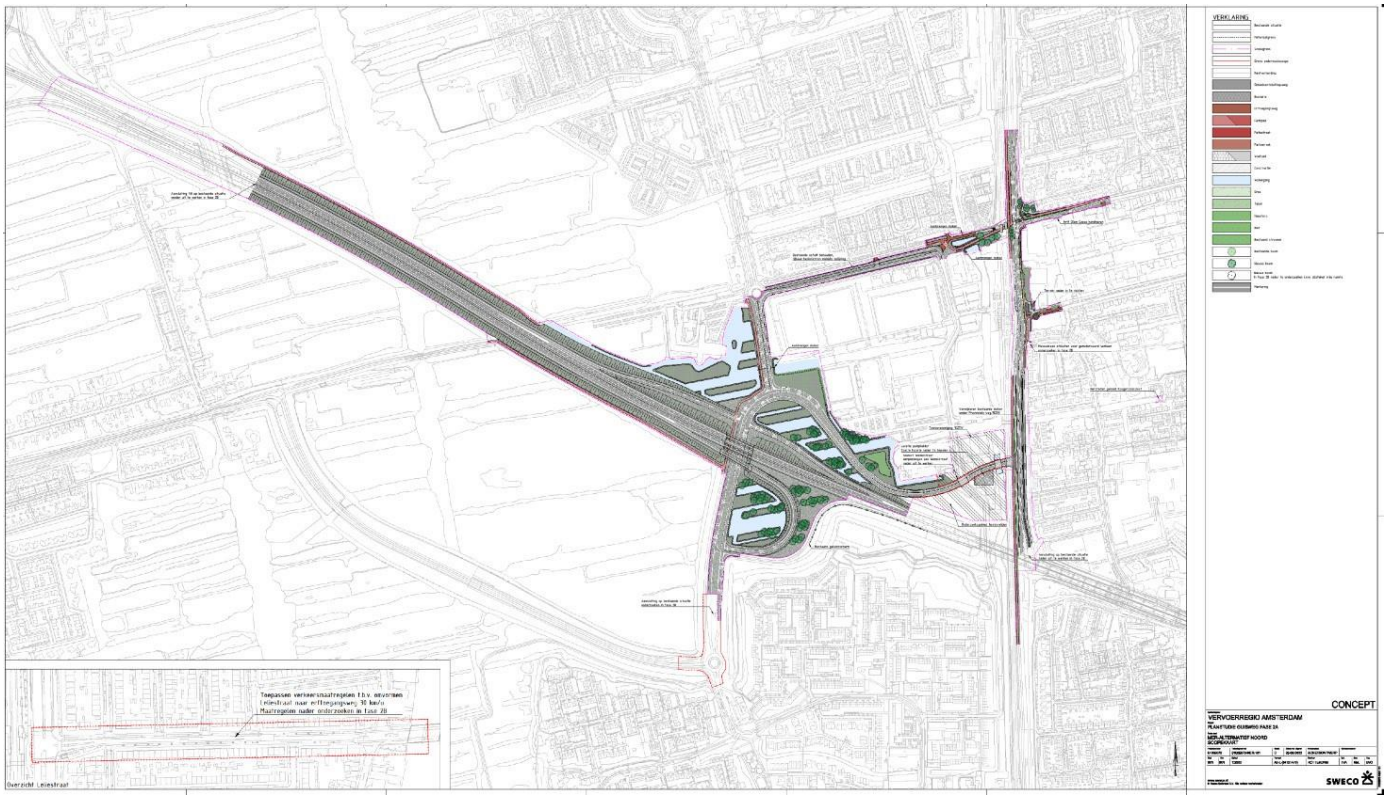


NOORDELIJKE LIGGING NIEUWE VERBINDINGSWEG

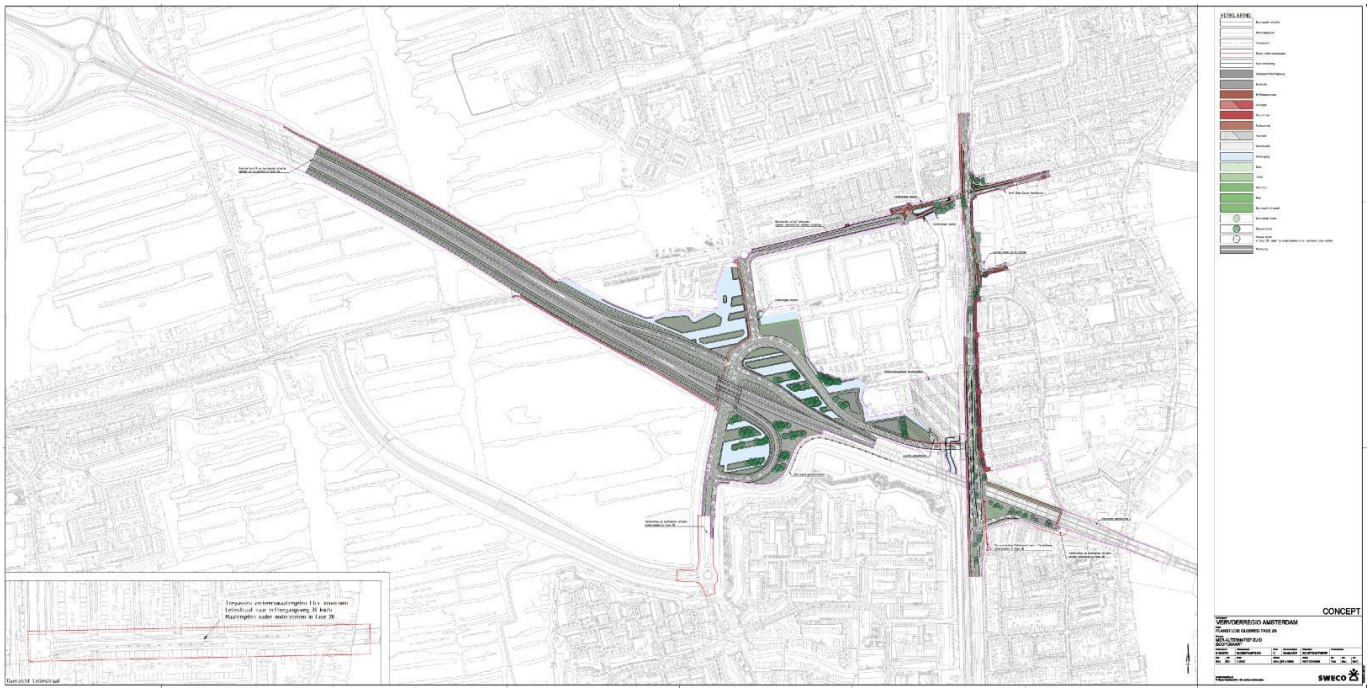
Figuur 1.8 – Overzichtskaart scope MER - Alternatief Zuid (bijlage E3 voor detailscope)



ZUIDELIJKE LIGGING NIEUWE VERBINDINGSWEG




Figuur 1.9 – Detailscope scope MER – Alternatief Noord




Figuur 2 – Detailscope scope MER – Alternatief Zuid

## 3.4 ONDERZOEKS- EN EFFECTRAPPORTAGES

De planMER-Alternatieven Noord en Zuid vormen de basis voor alle effectrapportages. Naast de planMER is zijn de alternatieven ook gebruikt om onderzoek naar te doen in de Social Impact Assessment (SIA), de verkeersonderzoeken, de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA), de Economische Effectanalyse (EEA) en de kostenramingen.

In deze paragraaf volgen samengevat de conclusies uit deze rapportages. Een uitgebreidere toelichting is te vinden in de achterliggende rapportages (bijlagen A t/m K).

### 3.4.1 VERKEERSONDERZOEK

In de planstudiefase wordt doorlopend onderzoek gedaan naar de effecten op het verkeer van alternatieven, onderzoeksvarianten, plusopties en dergelijk. In het verkeersonderzoek zijn in deze fase de verkeerskundige effecten van de projectalternatieven onderzocht (Noord en Zuid). Daarnaast zijn de effecten van het realiseren van een volledige aansluiting op de A8 (aansluiting 3) onderzocht, als onderdeel van de alternatieven. Voor het verkeerskundig onderzoek zijn verschillende verkeersmodellen en instrumenten gebruikt. In de bijlage A wordt hierover meer toegelicht. De verkeersgegevens zijn als input gebruikt voor onder andere de plan-MER, de quick scan MKBA en de Economische Effectanalyse. Daarnaast zijn de verkeersonderzoeken gebruikt om de ontwerpen van de alternatieven te toetsen (en eventueel aan te passen) op het verkeerskundig functioneren.

De huidige (2018) en toekomstige verkeerssituatie (2040) in het studiegebied is geanalyseerd, zonder en met het project Guisweg. In het zichtjaar 2040 is rekening gehouden met alle vastgestelde ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de omgeving, waarmee bijvoorbeeld het aantal inwoners in het gehele gebied tot 2040 groeit met 20%. In de huidige situatie bestaan een aantal knelpunten, en die knelpunten verergeren door de groei van het verkeer in de toekomst:

- De spoorwegovergang zorgt voor vertraging en lange wachtrijen voor het auto- en fietsverkeer. Hierdoor ontstaan verkeersonveilige situaties. In de toekomst worden deze wachtrijen en de bijbehorende vertraging veel langer.
- De doorstroming op de A8 is matig en in de spitsen zit de snelweg aan de maximumcapaciteit. De invoegstrook van aansluiting 2 zorgt voor remgolven op de A8. In de toekomst zorgt de drukte op de A8 in de ochtendspits voor terugslag en file op de Provincialeweg (bij aansluiting 2) en de Guisweg (bij aansluiting 3).
- Op verschillende rotondes in het gebied zijn sporadisch wachtrijen voor fiets- en autoverkeer. In de toekomst worden deze wachtrijen in de spitsen langer.

De projectalternatieven Noord en Zuid zijn ook geanalyseerd en vergeleken ten opzichte van de referentie voor het zichtjaar 2040. De effecten per alternatief variëren en in beide alternatieven ontstaan in de nieuwe projectsituatie door het afsluiten van de spoorwegovergang en het aanleggen van de nieuwe verbindingsweg verschillen. Door de aanleg van de fietstunnel op de Guisweg in beide alternatieven verandert voor de fietsbereikbaarheid in het gebied weinig ten opzichte van de referentie. Reistijden in het gebied voor wegverkeer veranderen echter wel, afhankelijk van de herkomst en bestemming zijn hier plussen en minnen te zien in de reistijd. Per saldo verbetert de bereikbaarheid in het gebied in beide alternatieven. Ook de doorstroming op het hoofdwegennet verbeterd. Het beeld varieert wel voor de alternatieven.

Voor het alternatief Noord zijn onder andere deze conclusies opgenomen:

- Het afsluiten van de spoorwegovergang bij de Guisweg heeft een positief effect op de doorstroming op de Provincialeweg en de Guisweg. Ook verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers.
- Het noordelijke deel van de kruising op de Provincialeweg ter hoogte van Aansluiting 2 lijkt net als in de referentiesituatie niet goed te werken in de ochtendspits. Het samenvoegende verkeer vanuit het noorden vanaf de Provincialeweg en de nieuwe Verbindingsweg geeft problemen. Een deel van het verkeer wil naar de toerit van Aansluiting 2 en moet dan (één of twee stroken) opschuiven naar het linker opstelvak. Hiervoor is de ruimte beperkt. Daarbij komt dat de file op de A8, via de toerit, terugslaat naar deze kruising. Er ontstaan blokkerende stromen en lange wachtrijen.
- De noordelijke switch en de kruisingen op de nieuwe Verbindingsweg en de Verbindingsweg zelf, lijken de verkeersstromen goed te kunnen verwerken.
- De kruisingen rond Aansluiting 3 kunnen het verkeer ook verwerken.
- Het volledig maken van Aansluiting 3 heeft een aantrekkende werking voor verkeer vanuit omliggende wijken.
- Ook heeft het een effect op regionale routes. Er treedt een verschuiving op van de lokale routes via de N203 (Wormerveer) en de N515 (Westzaan) naar de hoofdroute via de A8/N8.

Voor het alternatief Zuid zijn onder andere deze conclusies opgenomen:

- Het afsluiten van de spoorwegovergang bij de Guisweg heeft een positief effect op de doorstroming op de Provincialeweg en de Guisweg. Ook verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers.
- De kruisingen op de Provincialeweg en de nieuwe Verbindingsweg en de Verbindingsweg zelf, lijken de verkeersstromen goed te kunnen verwerken.
- Het afsluiten van Aansluiting 2 heeft een positief effect op de doorstroming op het oostelijk deel van de A8, omdat er geen toestroom meer is vanaf de toerit (geen verstoring door invoegend verkeer en een afname van de hoeveelheid verkeer). Wel zorgt de afsluiting er voor dat het drukker wordt bij Aansluiting 3 en dat verkeer vanuit Zaandam meer binnendoor naar de A8/A7 rijdt (via knooppunt Zaandam) .
- De file op de A8 slaat in de ochtendspits net als in de referentiesituatie terug via de toerit van Aansluiting 3. In combinatie met het drukker worden van de onderliggende wegen rond deze aansluiting, ontstaan daar langere wachtrijen en blokkerende stromen.
- Het volledig maken van Aansluiting 3 heeft een aantrekkende werking voor verkeer vanuit omliggende wijken.
- Ook heeft het een effect op regionale routes. Er treedt een verschuiving op van de lokale routes via de N203 (Wormerveer) en de N515 (Westzaan) naar de hoofdroute via de A8/N8.

### 3.4.2 PLAN-MER

Voor de alternatieven Noord en Zuid zijn de (milieu-) effecten van de alternatieven onderzocht en hoe deze bijdragen aan de projectdoelstellingen. In het algemeen kan worden gesteld dat op het niveau van doelbereik en (milieu)effecten beperkte verschillen zijn tussen de projectalternatieven. De bestaande verschillen kunnen grotendeels worden verklaard aan de hand van het verschil in het behouden of afsluiten van aansluiting 2 en de(ontwerptechnische) gevolgen daarvan.

**Doelbereik**

De MER-Alternatieven voldoen beide aan het hoofddoel. De veiligheidsproblemen bij de spoorwegovergang Guisweg worden in beide alternatieven opgelost en tegelijkertijd verbetert de bereikbaarheid door het weghalen van deze barrière. Daarnaast wordt een bijdrage geleverd aan de veiligheid en bereikbaarheid door het volledig maken van aansluiting 3 en de verschuiving van verkeer naar het veiligere hoofdwegennet. Het afsluiten van aansluiting 2 in Alternatief Zuid heeft geen effect op dit doelbereik, hoewel er wel andere plussen en minnen zijn dan in Alternatief Noord: het afsluiten van de aansluiting 2 draagt bij aan de veiligheid en de doorstroming op de A8, maar vermindert de lokale bereikbaarheid.

Beide alternatieven voldoen ook in meer of mindere mate aan de nevendoelen. Zo wordt de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising Guisweg in Zaandijk verbeterd door minder geluid en betere verkeersveiligheid. Verdere verbetering is ook mogelijk door een zorgvuldige inrichting van de vrijgekomen ruimte (Guisweg tussen spoor en Wezelstraat). Ook verbetert in beide alternatieven het functioneren van de A8 door het volledig maken van aansluiting 3. Met het verwijderen van aansluiting 2 in Alternatief Zuid functioneert de A8 nog wat beter. In Alternatief Noord verandert de kwaliteit van de leefomgeving rondom de aansluitingen niet, in Alternatief Zuid liggen hier bij aansluiting 2 kansen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

Voor wat betreft de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving Zaandijk Zaanse Schans is in de MER opgenomen dat de ruimtelijke kwaliteit verbetert en ook de bereikbaarheid van fietsers verbetert en wordt aan deze doelstelling invulling gegeven. In het Beeldkwaliteitsplan (paragraaf 3.4.6) wordt nader onderbouwd dat in beide alternatieven de ruimtelijke kwaliteit door een herinrichting van het stationsplein Oost verbeterd. Ook de fietsbereikbaarheid naar het station wordt beter. In het Alternatief Zuid is dit door het toevoegen van de fietsroute Station – Verzetstraat nog iets beter.

Uit deze opsomming kan worden geconcludeerd dat Alternatief Zuid in beperkte mate beter invulling geeft aan de doelen van het project Guisweg.

**Effectbeoordeling**

De MER-alternatieven verschillen in beperkte mate voor wat betreft de effectbeoordeling. In de onderstaande tabel alle onderzochte effecten en de beoordeling. Afhankelijk van de waarde die gehecht wordt aan de verschillende criteria kan beoordeeld worden of Alternatief Noord of Alternatief Zuid beter scoort. Indien alle criteria een gelijke waarde zouden hebben kan voorzichtig geconcludeerd worden dat Alternatief Noord per saldo meer negatieve effectbeoordelingen heeft dan Alternatief Zuid.

| Aspect/Criterium | Referentie | Alternatief Noord | Alternatief Zuid |
|---|---|---|---|
| Verkeer | | | |
| Bereikbaarheid autoverkeer | 0 | ++ | + |
| Bereikbaarheid openbaar vervoer | 0 | 0/- | 0/- |
| Bereikbaarheid fietsers en voetgangers | 0 | + | + |
| Verkeersveiligheid autoverkeer | 0 | + | ++ |
| Verkeersveiligheid fietsers en voetgangers | 0 | + | + |
| Robuustheid | 0 | + | 0/+ |
| Toekomstvastheid | 0 | + | 0/+ |
| woon- en leefmilieu | | | |
| Geluid | 0 | 0 | 0 |
| Trillingen | 0 | 0 | 0 |
| Luchtkwaliteit | 0 | 0 | 0 |
| Externe veiligheid | 0 | 0 | 0 |
| Gezondheid | 0 | 0 | 0 |
| Sociale Aspecten | 0 | 0/+ | + |
| Natuur | | | |
| Natura 2000 | 0 | - | - |
| NNN | 0 | 0 | 0 |
| Weidevogelleefgebied | 0 | - | - |
| Beschermde soorten | 0 | -- | -- |
| Houtopstanden | 0 | -- | -- |
| Landschap, cultuurhistorie, archeologie en ruimtekwaliteit | | | |
| Landschap | 0 | - | - |
| Cultuurhistorie | 0 | - | 0 |
| Archeologie | 0 | 0/- | 0/- |
| Ruimtelijke kwaliteit | 0 | 0/+ | + |
| Bodem en water | | | |
| Bodem | 0 | 0/- | 0/- |
| water | 0 | -- | 0/- |
| Ruimtelijke functies en ontwikkelingen | | | |
| Ruimtelijke functies | 0 | -- | - |
| Ruimtelijke ontwikkelingen | 0 | - | 0/- |
| Klimaat en Duurzaamheid | | | |
| Klimaat | 0 | 0/- | 0/- |
| Duurzaamheid | 0 | 0/+ | 0/+ |

Figuur 2.1 - Overzicht effectbeoordeling

Het grootste effectverschil zit bij het criterium Water:

- Voor het aspect water leidt Alternatief Noord tot een zeer negatief effect vanwege de blokkade van de Sluissloot en de aanvullende en compenserende waterhuishoudkundige voorzieningen die daarvoor nodig zijn, als ook het verdwijnen van de recreatieve vaarverbinding.

Andere effectverschillen zijn beperkter.

- Bereikbaarheid autoverkeer, robuustheid en toekomstvastheid scoren in Alternatief Noord door het openhouden van aansluiting 2 beperkt beter dan in Alternatief Zuid.
- Verkeersveiligheid autoverkeer, sociale aspecten en ruimtelijke kwaliteit in Alternatief Zuid scoren door het afsluiten van aansluiting 2 beperkt beter dan in Alternatief Noord.
- Alternatief Zuid scoort neutraal bij Cultuurhistorie, maar negatief bij Alternatief Noord door het afsluiten van de Sluissloot.
- Ruimtelijke functies en Ruimtelijke Ontwikkeling scoren in Alternatief Zuid beperkt beter (of minder slecht) dan in Alternatief Noord, met name door de impact op de tennisvereniging(en) en beschikbare ruimte om deze goed in te passen.

Opvallend effect voor beide alternatieven is verder de neutrale score op woon- en leefmilieu aspecten. Voor geluid is in beide alternatieven een zeer klein positief effect dat leidt tot de beoordeling neutraal. Voor trillingen worden geen relevante veranderingen verwacht. De luchtkwaliteit verschilt in de alternatieven slechts zeer beperkt met de referentiesituatie en dit geldt ook voor Gezondheid.

Daarnaast is de negatieve score op de Natuur-criteria opvallend. De effecten van beide alternatieven zijn vergelijkbaar en negatief. De toename van stikstofdepositie op Natura2000-gebieden maakt dat voor beide alternatieven een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is en dat daarvoor de ADC-toets moet worden doorlopen. Dit gebeurt in de Planuitwerkingsfase. Beide alternatieven leiden tot relatief grote effecten op beschermde soorten en op houtopstanden door de doorsnijding van het bosgebied tussen de A8 en het zwembad.

Voor wat betreft duurzaamheid is er geen verschil tussen de alternatieven. In de MER (en verder te lezen in bijlage F) is opgenomen hoe duurzaamheid in deze planstudiefase is uitgewerkt. Met de methode Duurzaam GWW is in een Ambitiewebsessie de ambitie van het project bepaald en zijn concrete maatregelen geïdentificeerd die in de volgende fase(s) kunnen worden uitgewerkt en onderzocht.

**Passende beoordeling stikstofdepositie**

Er is ook een zogenaamde 'passende beoordeling stikstofdepositie' opgesteld. De voorgenomen ontwikkeling veroorzaakt een toename aan stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur binnen 7 Natura 2000-gebieden. Voor de habitattypen en/of leefgebieden van kwalificerende soorten waarvoor geldt dat de KDW wordt overschreden, is onderzocht of de berekende toename aan stikstofdepositie kan leiden tot een in ecologische zin aantoonbare aantasting van de kwaliteit of oppervlakte verlies van het stikstofgevoelige areaal. Op basis van een gebied-specifieke analyse kan worden geconcludeerd dat significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Eilandspolder kunnen worden uitgesloten. Voor de overige 6 Natura 2000-gebieden geldt dat significant negatieve gevolgen als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling voor de instandhoudingsdoelstellingen van ten minste één habitattype of leefgebied van een kwalificerende soort niet zijn uit te sluiten. Er dient daarom te worden gekeken naar mitigerende maatregelen om significant negatieve gevolgen te voorkomen. Als mitigatie geen optie is, is de voorgenomen ontwikkeling op grond van artikel 2.8 lid 4 Wnb alleen vergunbaar bij ontbreken van Alternatieven, een Dwingende reden van Groot openbaar belang en bij voldoende Compensatie (ADC-toets). Mitigatiemaatregelen en het vervolgproces zullen in de volgende fase worden uitgewerkt.

### 3.4.3 SOCIAL IMPACT ASSESSMENT

SIA is een methode gericht op het analyseren, monitoren en eventueel mitigeren van sociale en economische gevolgen van complexe projecten. Met behulp van de SIA wordt de sociale impact van het project bepaald voor de nabije leefomgeving. Zowel de impact van de noordelijke als de zuidelijke variant zijn onderzocht. De SIA is opgesteld op basis van het binnen het project gevoerde proces met een focusgroep (30 leden) van betrokken omwonenden/ belanghebbenden en een peiling (911 inzendingen) onder de bevolking in de wijken rondom het project.

In de SIA is gekeken naar de volgende sociale effecten:

- Veranderingen in de bereikbaarheid van werk, school, voorzieningen, familie en vrienden e.d. en daarmee samenhangende veranderingen in reisgedrag;
- Effecten op het vertrouwen in politici en de overheid;
- Effecten op omgevingsfactoren zoals geluid, luchtkwaliteit, verkeersdrukte en de invloed daarvan op welbevinden;
- Concrete zorgen.

Per effect is gekeken naar mogelijke mitigerende maatregelen. Deels zijn dit (ontwerp-)oplossingen die vanuit het project zelf zijn ontwikkeld, deels zijn het suggesties vanuit de focusgroep of de peiling.




Figuur 2.2 Onderzoeksgebied sociale effecten project Guisweg

**Sociale Impact: resultaten**

De meeste mensen in de focusgroep ervaren geen/beperkte veranderingen in de bereikbaarheid, bijvoorbeeld omrijden naar de sportvelden. De afsluiting van aansluiting 2 in alternatief Zuid is in dat alternatief een aanvullend element wat door de meeste betrokkenen negatief wordt gewaardeerd. In de peiling geeft iets meer dan de helft van de respondenten aan dat reisgedrag gaat veranderen. In de opmerkingen wordt zowel omrijden vanwege het sluiten van de spoorwegovergang (beide alternatieven) als omrijden vanwege het vervallen van aansluiting 2 (alternatief Zuid) benoemd. In relatie tot het vertrouwen in de overheid geven de meeste respondenten aan voldoende over het project te worden geïnformeerd. In de open opmerkingen wordt echter wel regelmatig gevraagd om meer informatie, vooral ook tijdige aankondiging van bijeenkomsten en een goede terugkoppeling van besluiten naar de bewoners. Een deel van de respondenten mist informatie over alternatieven die eerder binnen het project zijn afgevallen, zoals een verdiepte ligging van het spoor, maar nog wel vanuit de gemeenteraad in Zaanstad worden aangedragen. In de focusgroep komen wel twijfels naar boven of de impact op de tenniscomplexen en de mogelijk afsluiting van de Sluissloot in alternatief Noord wel voldoende zwaar worden meegewogen. Dit raakt het vertrouwen bij een eventuele keuze voor alternatief Noord.

In de focusgroep wordt (beperkt) meer hinder voor omgevingsfactoren verwacht ten gevolge van het project. In de peiling verwachten de meeste respondenten niet meer of minder hinder, en de groepen die wel meer of minder hinder verwachten zijn ongeveer even groot.
De meeste leden van de focusgroep geven concrete zorgen aan. Beide alternatieven leiden tot concrete zorgen over hun huis (tijdens de uitvoering) en hun woonomgeving in de nieuwe situatie. Dit komt vooral naar voren bij bewoners uit Westerkoog, in Rooswijk wordt de situatie na realisatie met minder zorgen tegemoet gezien. In de peiling geeft een minderheid van de respondenten (circa een derde) aan zich concrete zorgen te maken.

De verschillen tussen de alternatieven zijn beperkt. In alternatief Zuid wordt wat meer effect op bereikbaarheid/ reisgedrag verwacht. Het verwijderen van aansluiting 2 leidt voor een aantal relaties tot een grotere reisafstand. Maar ook de nadelen van het openlaten van aansluiting 2, zijnde de afsluiting van de Sluissloot en het grotere effect op de tenniscomplexen worden herkend en aangegeven.

In onderstaande tabellen zijn de resultaten van de beoordeling van de sociale effecten vanuit de peiling en de focusgroep weergegeven.

| Criterium | Alternatief Noord | Alternatief Zuid | Toelichting beoordeling |
|---|---|---|---|
| Veranderingen in de bereikbaarheid | 0/- | - | De meeste mensen ervaren geen/beperkte veranderingen in de bereikbaarheid, bijvoorbeeld omrijden naar de sportvelden. De afsluiting van aansluiting 2 in alternatief zuid is in dat alternatief een aanvullend element dat door de meeste betrokkenen negatief wordt gewaardeerd. |
| Effecten op vertrouwen | 0/- | 0 | Alternatief Noord scoort negatief vanwege de extra effecten op de tennisbanen en de afsluiting van de Sluissloot. |
| Effecten op Omgevingsfactoren | 0/- | 0/- | In beide alternatieven wordt (beperkt) meer hinder verwacht door meer verkeer. |
| Concrete zorgen | - | - | Beide alternatieven leiden tot concrete zorgen bij de leden van de focusgroep over hun huis (tijdens de uitvoering) en hun woonomgeving in de nieuwe situatie. Dit komt vooral naar voren bij bewoners uit Westerkoog, in Rooswijk wordt de situatie na realisatie met minder zorgen tegemoet gezien. |

Figuur 2.3 - Beoordeling sociale effecten op basis van de focusgroep

| Criterium | Alternatief Noord | Alternatief Zuid | Toelichting beoordeling |
|---|---|---|---|
| Veranderingen in de bereikbaarheid | 0/- | - | Iets meer dan de helft denkt dat reisgedrag gaat veranderen. In de opmerkingen wordt zowel omrijden vanwege het sluiten van de spoorwegovergang (beide alternatieven) als omrijden vanwege het vervallen van aansluiting 2 (alternatief Zuid) benoemd. |
| Effecten op vertrouwen | 0 | 0 | De meeste respondenten geven aan voldoende over het project te worden geïnformeerd. In de open opmerkingen wordt wel regelmatig gevraagd om meer informatie, vooral ook tijdige aankondiging van bijeenkomsten en een goede terugkoppeling van besluiten naar de bewoners. Een deel van de respondenten mist informatie over alternatieven die eerder binnen het project zijn afgevallen, zoals een verdiepte ligging van het spoor, maar nog wel vanuit de gemeenteraad in Zaanstad worden aangedragen.. |
| Effecten op Omgevingsfactoren | 0 | 0 | De meeste respondenten verwachten niet meer of minder hinder, en de groepen die wel meer of minder hinder verwachten zijn ongeveer even groot. |
| Concrete zorgen | - | - | Een minderheid van de respondenten (circa een derde) geeft aan zich concrete zorgen te maken. |

Figuur 2.4 - Beoordeling sociale effecten op basis van de peiling

Uit de analyses blijken dat de verschillen tussen de focusgroep en de groep respondenten op de peiling niet groot zijn. Ook de verschillen tussen de alternatieven zijn niet groot. Beide groepen verwachten het grootste verschil te zien bij de veranderingen in de bereikbaarheid van alternatief Zuid en daarin de omrijdeffecten door het afsluiten van aansluiting 2.
Opmerkelijk is wel het verschil in de beoordeling met de planMER resultaten op het aspect veranderingen in de bereikbaarheid: met name de permanent gesloten spoorwegovergang zorgt voor een negatieve beoordeling.

In de SIA zijn ook mitigerende maatregelen opgenomen. Mitigerende maatregelen zijn maatregelen die effecten van het project voorkomen of verzachten. De benoemde maatregelen zijn een inventarisatie van mogelijke maatregelen die wel of niet door het project (in het voorkeursalternatief) en buiten het project (door de gemeente) kunnen worden getroffen.



Impressie A8-Aansluiting 3

**Mitigerende maatregelen: resultaten**

| Criterium | Voorgestelde mitigerende maatregelen |
|---|---|
| Veranderingen in de bereikbaarheid | • De afrit van aansluiting 2 in stand houden, uitsluitend in verbinding met de Kaarsenmakersstraat; de bereikbaarheid van de winkels en andere bedrijven rond de Raadhuisstraat/A8 blijft dan ongewijzigd.<br>• Een aanvullende gelijkvloerse fietsovergang over de Provincialeweg direct ten noorden van het kruispunt met de Guisweg (locatie huidige fietsovergang) zodat fietsers die vanuit de Guisweg het Noord-Zuidfietspad op willen niet eerst de tunnel in hoeven.<br>• Een aanvullende gelijkvloerse fietsovergang over de Provincialeweg ter hoogte van de Museumlaan zodat fietsers die vanuit de Museumlaan het Noord-Zuidfietspad op willen niet eerst de tunnel in hoeven.<br>• Een ruim, open en goed verlicht ontwerp van de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid.<br>• Cameratoezicht in de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid;<br>• Het optimaliseren van de fietsgoten bij het station (grotere afstand tot de wand; ook bij de gewone trappen). |
| Effecten op vertrouwen | • In keuze VKA elementen/voorkeuren uit omgevingsproces meenemen (zoals fietstunnel bij Guisweg en niet bij station) en VKA helder uitleggen.<br>• Nogmaals onderbouwd uitleggen dat een verdiepte spoorligging veel duurder is en dat hiervoor bij de projectpartners onvoldoende budget beschikbaar is.<br>• Monitoring en evaluatie.<br>• Bouwcommunicatie.<br>• Focusgroep betrokken houden in fase uitwerking VO, contractering en realisatie.<br>• Omwonenden betrekken bij inrichting (en beheer) vrijkomende ruimte Guisweg tussen spoor en Wezelstraat. |
| Effecten op Omgevingsfactoren | • Extra geluidschermen, realiseren van bovenwettelijk pakket, bijvoorbeeld ophogen geluidschermen langs de A8 en (laag) geluidscherm of diffractor tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en in het verlengde daarvan tot het Stationsplein Oost.<br>• Aanvullende bomen en struiken in de stroken tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en tussen het fietspad en de spoorlijn.<br>• Vrijkomende ruimte Guisweg tussen spoor en Oud-Heinstraat/Wezelstraat groen inrichten.<br>• Meer groen op de hoek Guisweg-Parklaan-Provincialeweg nabij de nieuwe trap naar de tunnel.<br>• Herinrichten Stationsplein-Oost met meer bomen.<br>• Herinrichting zone langs A8 met meer groen na amoveren aansluiting 2 in alternatief Zuid.<br>• Maximumsnelheid op groter deel van de Provincialeweg terug naar 50 km/uur (buiten scope project; wens is doorgegeven aan de gemeente Zaanstad). |
| Concrete zorgen | **Veiligheid**<br>• De afrit van aansluiting 2 in stand houden, uitsluitend in verbinding met de Kaarsenmakersstraat; de toegang van vrachtverkeer naar Tate&Lyle blijft dan ongewijzigd.<br>• Een ruim, open en goed verlicht ontwerp van de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid.<br>• Cameratoezicht in de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid.<br>• Een veilige fietsoversteek op de Guisweg ter hoogte van de uitrit van de tunnel voor fietsers richting Zaanse Schans.<br>• Herinrichten verkeersruimte onder viaduct A8 (kruispunt Pinkstraat-Verzetstraat).<br>• T-splitsing bij Wildeman/Glazenmaker omzetten naar rotonde om het verkeer te stimuleren de gewenste route te rijden.<br>• Rotondes op de aansluitingen Prunuslaan en Witte Veerstraat op de Provinciale weg ten noorden van het plangebied; (buiten scope project; wens is doorgegeven aan de gemeente Zaanstad).<br>**Bereikbaarheid**<br>• De afrit van aansluiting 2 in stand houden, uitsluitend in verbinding met de Kaarsenmakersstraat; en de toerit in stand houden alleen vanaf de Verzetstraat. dat voorkomt omrijden van bestemmingsverkeer van en naar Oud-Koog via aansluiting 3.<br>• Keerlus voor auto's op het Stationsplein – oost verruimen.<br>**Verkeer**<br>• Invoeren maximumsnelheid 30 km/uur op traject Leliestraat/Willem Alexanderbrug in alternatief Zuid om de toename van het verkeer door de Leliestraat te beperken. |

| | |
|---|---|
| | • Afritten van aansluiting 3 zodanig inrichten, dan wel VRI op de aansluiting zodanig inregelen, dat verkeer wordt gestimuleerd om naar Verbindingsweg/Provincialeweg te gaan in plaats van naar Westerkoog.<br>• T-splitsing bij Wildeman/Glazenmaker omzetten naar rotonde om het verkeer te stimuleren de gewenste route te rijden<br>**Geluidsoverlast**<br>• Extra geluidschermen, realiseren van bovenwettelijk pakket, bijvoorbeeld ophogen geluidschermen langs de A8 en (laag) geluidscherm of diffractor tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en in het verlengde daarvan tot het Stationsplein Oost.<br>• Wanden verdiepte ligging Verbindingsweg/Provincialeweg voorzien van geluidsabsorberend materiaal.<br>**Luchtkwaliteit**<br>• Aanvullende bomen en struiken in de stroken tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en tussen het fietspad en de spoorlijn.<br>**Pellekaanstraat**<br>• Inrichten als fietsstraat<br>**Sluissloot**<br>• Inrichten van een vervangende ligplaats voor bewoners Oud Koog in de watergang ten zuiden van het station en ten westen van de spoorweg, te bereiken via de Wezelstraat (autoverkeer) en de onderdoorgang bij het station (langzaam verkeer).<br>**Uitvoering Project**<br>• Nieuwe tennisbanen realiseren voorafgaand aan de aanleg van de verbindingsweg.<br>• Behouden bereikbaarheid gedurende de uitvoering.<br>• Onderzoek fundering woningen/ nulmeting woningen voorafgaand aan realisatie in verband met mogelijke schade door graafwerkzaamheden en samenhangende veranderingen in de grondwaterstand. |

Figuur 2.5 - Mitigerende maatregelen op basis van de focusgroep en peilingen

### 3.4.4 QUICK SCAN MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN BATEN ANALYSE

In de vorm van een Quick-scan zijn de maatschappelijke kosten en baten (MKBA) van het project Guisweg geanalyseerd (bijlage B). De studie analyseert de twee alternatieven die ook in de planstudie voor het project Guisweg centraal staan; het alternatief noordelijke ligging en het alternatief zuidelijke ligging.
Beide alternatieven zijn een combinatie van deelmaatregelen en hebben een breed scala aan effecten. De uitgevoerde analyses laten zien dat met name het ongelijkvloers maken van de kruising van het spoor met de Guisweg tot substantiële baten leidt. In de huidige situatie staat verkeer veelvuldig te wachten voor de overweg, en werkt dit ook door op de verkeersafwikkeling op aangrenzende wegen. Beide alternatieven nemen deze wachttijd weg en verbeteren de verkeersdoorstroming in de directe omvang. Daarnaast verbetert de verkeersveiligheid ter plekke wat ook tot substantiële baten leidt. Ook de doorstroming op het hoofdwegennet (inclusief de A8) verbeterd.

Uit de analyse komt naar voren dat de maatschappelijke baten in alternatief Noord opwegen tegen de kosten. Het alternatief Noord heeft in het scenario WLO hoog een saldo van kosten en baten van €5 miljoen positief wat correspondeert met een baten-kosten verhouding van 1,0. Het alternatief Zuid heeft een saldo van kosten en baten van €78 miljoen negatief, wat correspondeert met een baten-kostenverhouding van 0,7. In alternatief Zuid zijn daarbovenop mogelijk nog extra baten voor de (verbeterde) doorstroming op de A8, wegens gebrek aan betrouwbare onderzoeksgegevens.

In de vergelijking tussen beide alternatieven resulteren voor het alternatief noordelijke ligging betere uitkomsten dan voor het alternatief zuidelijke ligging. Dit is primair een gevolg van de lagere bereikbaarheidsbaten in het alternatief zuidelijke ligging. De andere kosten en baten kennen een vergelijkbare orde van grootte. De lagere bereikbaarheidsbaten zijn weer een gevolg van het vervallen van aansluiting op de A8 in het alternatief zuidelijke ligging. Dit leidt voor een substantieel aantal weggebruikers tot een in reistijd en afstand langere route wat de positieve bereikbaarheidsbaten, waaronder een betere doorstroming op Provincialeweg en de A8, van dit alternatief deels compenseert. Aandachtspunt hierbij is dat specifiek het alternatief noordelijke ligging negatieve effecten op de recreatievaart, op de waterhuishouding en op de waterkwaliteit in het gebied heeft. Deze effecten zijn kwalitatief opgenomen en komen niet in de cijfermatige uitkomsten tot uiting.

Een belangrijke toevoeging is dat met het ongelijkvloers maken van de kruising van het spoor met de Guisweg een grote stap gezet wordt naar de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) op het baanvak Amsterdam – Alkmaar. Ambitie is om ieder uur met 6 Intercity's plus 6 Sprinters per uur per richting te rijden, tegenover 4 Intercity's en 4 Sprinters nu. Deze baten zijn niet opgenomen. Een indicatieve analyse van de baten van frequentieverhoging voor de treinreizigers op het baanvak Amsterdam – Alkmaar laat echter zien dat deze baten substantieel zijn en naar verwachting groter zijn dan de bereikbaarheidsbaten van het project Guisweg.

### 3.4.5 ECONOMISCHE EFFECTANALYSE

In deze rapportage (bijlage C) zijn in de vorm van een quick-scan de economische effecten van het project Guisweg geanalyseerd. De studie laat zien dat de ondernemingen, in zowel Zaanstreek als geheel als in het invloedsgebied van het project, gebaat zijn bij een goede bereikbaarheid over de weg voor vracht- en personenvervoer. Uit de analyses komt daarnaast naar voren dat het vestigings- en ondernemersklimaat in de Zaanstreek voor verbetering vatbaar is, maar niet dat de bereikbaarheid over de weg in de Zaanstreek een meer dan gemiddeld punt van aandacht is in vergelijking met andere regio's in Nederland.

Het project Guisweg grijpt in op de bereikbaarheid van het gebied, wat vervolgens doorwerkt op het functioneren van de economie. Dit betreft zowel de bereikbaarheid met de auto als met de fiets. De totale effecten voor autoverkeer zijn in het project vele malen groter dan voor het fietsverkeer. In de quick scan economische analyse staan daarom de effecten op de autobereikbaarheid en de weerslag ervan op de economie centraal. De uitgevoerde verkeersanalyses laten zien dat het project voor verschillende weggebruikers de bereikbaarheid verbetert, maar dat deze voor anderen juist verslechterd. Positieve effecten worden daarmee deels gecompenseerd door negatieve bereikbaarheidseffecten. Per saldo verbetert echter de bereikbaarheid. Deze verbetert het meest in het alternatief Noord. In het alternatief Zuid zijn de bereikbaarheidswinsten circa 70% minder dan in het alternatief Noord. Dat is een direct gevolg van het vervallen van aansluiting 2 in het alternatief, wat de positieve effecten van het project als geheel deels compenseert.

Op regionaal economisch niveau stimuleren beide alternatieven de regionale economie. Op basis van kentallen is een inschatting van deze effecten gemaakt. Per saldo zijn er beperkte positieve effecten in de afname van transportkosten voor het bedrijfsleven en een toename van de banen in de regio. De effecten op bedrijven en ondernemingen in de directe omgeving van de Guisweg zijn ook geanalyseerd. Interviews met ondernemingen en ondernemersverenigingen vormen de basis hiervoor en zijn onderworpen aan een analyse door Arcadis. Voor vijf deelgebieden zijn de lokaal-economische effecten bepaald.

| DEELGEBIED | ALTERNATIEF NOORDELIJKE LIGGING | ALTERNATIEF ZUIDELIJKE LIGGING |
|---|---|---|
| 1. Guisweg oostelijk van spoor | + | 0/+ |
| 2. Industrie tussen Guisweg en A8 | + | -/0 |
| 3. Detailhandel noordelijke A8 | + | + |
| 4. Detailhandel historische kern: | | |
| • Onderneming met buurtfunctie | 0/+ | 0 |
| • Specialistische ondernemingen | 0/+ | 0/+ |
| • Albert Heijn | -/0 | - |
| 5. Oostelijk van Julianabrug | 0 | 0 |
| **Totaal** | **+** | **0** |

Figuur 2.6 - Lokaal-economische effecten in de omgeving van de Guisweg

Geïnterviewde ondernemers verwachtten, uitzonderingen daargelaten, dat beide alternatieven in het algemeen een zeer beperkt effect hebben op de bedrijfsvoering en omzet van de ondernemingen in het gebied. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief zijn er echter wel verschillen tussen de alternatieven. In het alternatief Noord is de autobereikbaarheid beter en afhankelijk van het type onderneming wordt hier meer of minder waarde aan gehecht. De effecten voor het alternatief Zuid lopen uiteen. Voor veel ondernemingen in het gebied heeft het laten

vervallen van aansluiting 2 maximaal een marginaal negatief effect. Dit effect wordt bovendien naar verwachting voor veel ondernemingen gecompenseerd door de verbeterde verkeerssituatie in het gebied door het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang en het volledig maken van aansluiting 3. Specifiek voor sommige bedrijven heeft dit negatieve effecten vanwege het belang van optimale autobereikbaarheid of resulteert dit in bijvoorbeeld hogere transportkosten.

In aanvulling op de bovenstaande effecten zijn ook overige economische effecten geanalyseerd. Als gevolg van de verbeterde ruimtelijke kwaliteit door verschillende maatregelen in het project Guisweg is een beeld te zien, waarbij rond aansluiting 2 Alternatief Zuid beperkt beter scoort.

| LOCATIE / MAATREGEL | ALTERNATIEF NOORDELIJKE LIGGING | ALTERNATIEF ZUIDELIJKE LIGGING |
|---|---|---|
| 1. Omgeving station Zaandijk-Zaanse schans | + | + |
| 2. Omgeving aansluiting 2 met A8 | 0 | + |
| 3. Verbetering fietsinfrastructuur | + | + |

Figuur 2.7 - Effecten op ruimtelijke kwaliteit

### 3.4.6 BEELDKWALITEITSPLAN

In het Beeldkwaliteitsplan (bijlage D) is de inpassing van de projectalternatieven in de bestaande omgeving nader uitgewerkt. Het beeldkwaliteitsplan geeft richting aan de inpassing en uitstraling van de ingrepen in de verkeersstructuur in Zaandijk en Koog aan de Zaan, specifiek de Guisweg, Provincialeweg en de rijksweg A8 met zijn afslagen. De ruimtelijke uitgangspunten en richtlijnen zijn leidraad en inspiratie voor verdere uitwerking (landschappelijk, stedenbouwkundig en architectonisch) en detaillering door de ontwerpers.

De alternatieven en de gekozen verkeerskundige oplossingsrichting worden beschreven inclusief de vraagstukken over de inpassing daarbij. De principes voor de te bereiken beeldkwaliteit zijn uitgewerkt. Hiermee dient de huidige en toekomstige ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd te worden. Voor vier onderdelen is dit nader beschreven: de fietstunnel in de Guisweg, de aanpassing aan de Provincialeweg, de A8 met de gewijzigde afslagen en de mogelijk te verdwijnen aansluiting 2 en de open tunnelbak tussen de aansluiting 3 en de Provincialeweg.

### 3.4.7 KOSTENANALYSE

Voor de MER-alternatieven zijn kostenramingen uitgewerkt. De kostenramingen zijn aangepast naar een recent prijspeil (2021) en de meest recente inzichten op het gebied van risico's, kosten-kentallen en (risico)percentages en scope-onderdelen. De kostenramingen voor de MER-alternatieven zijn opgesteld op basis van de (schets)ontwerpen die beschikbaar zijn. De totale investeringskosten zijn voor Alternatief Noord geraamd op €168,9 miljoen en Alternatief Zuid geraamd op €169,6 miljoen (inclusief en exclusief BTW voor betreffende onderdelen). Deze investeringskosten hebben een variatiecoëfficiënt van 23% en liggen met 70% zekerheid in de bandbreedte tussen de €129 en €212 miljoen. Hoewel de investeringskosten nauwelijks verschillen in totaal zijn per onderdeel wel plussen en minnen zichtbaar. In Alternatief Zuid wordt aansluiting 2 afgesloten en het slopen hiervan en herinrichten van de beschikbare ruimte brengt kosten met zich mee dit ontbreken in Alternatief Noord. Ook het (alleen) in Alternatief Zuid toevoegen van de fietsroute aan de oostzijde van de Provincialeweg is een het verschil. Tegelijkertijd is het kunstwerk voor de verdiepte T in de Alternatief Noord kostbaarder dan in Alternatief Zuid, waardoor de kostenramingen weer dichter bij elkaar liggen.

De ramingen zijn betrokken bij het selecteren van het voorlopig voorkeursalternatief en het voorsorteren op een waarschijnlijk benodigd investeringsbudget. Het voorlopig voorkeursalternatief wordt vervolgens uitgewerkt naar een definitief voorkeursalternatief en de daarbij op te stellen definitieve kostenraming. De definitieve kostenraming wordt gebruikt om de totale investeringskosten voor het project vanaf de planuitvoeringsfase vast te stellen.

# 4 Selectie voorlopig voorkeursalternatief



## 4.1 CONCLUSIES NUT & NOODZAAK EN DOELBEREIK

### 4.1.1 INLEIDING

Het project Guisweg is een ingewikkelde puzzel gebleken, waarin de beperkte ruimte rondom de spoorwegovergang en de Provincialeweg zeer bepalend is voor de mogelijkheden om de geconstateerde problemen rondom de spoorwegovergang op te lossen. De basis van het project is het opheffen van de spoorwegovergang en het realiseren van alternatieve verbindingen voor autoverkeer, fietsers en voetgangers. Een onderdoorgang voor het autoverkeer ter plaatse van de huidige spoorwegovergang blijkt in de beperkte ruimte onmogelijk en daarom is gekozen voor een oplossing waarbij de onderdoorgang voor autoverkeer dicht bij de A8 komt te liggen.

Met het opheffen van de spoorwegovergang ontstaat ook de mogelijkheid om het stedelijk wegennet beter op de A8 aan te sluiten. Bovendien zijn er kansen om de kwaliteit van de leefomgeving in het gebied te verbeteren. Al met al is een breed gedragen project ontstaan, waar de betrokken partners achter staan en meer verder willen.

### 4.1.2 VEILIGHEID EN BEREIKBAARHEID RONDOM DE SPOORKRUISING

Uit de effectonderzoeken is gebleken, dat de realisatie van het project Guisweg rondom de locatie van de bestaande spoorwegovergang tot een sterke verbetering van de veiligheid en bereikbaarheid voor zowel voetgangers, fietsers, autoverkeer als treinreizigers leidt. Dat geldt voor beide alternatieven. Daarmee wordt het hoofddoel van het project gerealiseerd. Deze effecten zijn vooral het gevolg van het ongelijkvloers kruisen van het spoor, maar ook de wat eenvoudiger en overzichtelijker kruispunten in het gebied dragen daar aan bij.

### 4.1.3 KWALITEIT LEEFOMGEVING RONDOM DE SPOORKRUISING

Een van de nevendoelen van het project Guisweg is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising met de spoorlijn Alkmaar- Amsterdam. Daarbij wordt onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

In beide alternatieven levert het project Guisweg op deze punten verbeteringen op. Zo vermindert de barrièrewerking van het spoor en de Provincialeweg. Dit komt met name door de ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers tussen oost en west met het spoor én de Provincialeweg. Ook de vermindering van het aantal rijstroken op de Provincialeweg en een extra oversteekmogelijkheid heeft een positief effect. Hierdoor verbetert ook de verkeersveiligheid in het gebied.

Behalve door het vervallen van de spoorwegovergang, verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers ook doordat er rondom de Provincialeweg meer ruimte ontstaat voor goede voorzieningen. Een voorbeeld is de betere verbinding voor fietsers aan de oostkant van de Provincialeweg. Doordat de Provincialeweg wordt versmald, wordt het autoverkeer minder dominant en ontstaat meer ruimte voor groen aan weerzijden van de huidige spoorwegovergang. Op een aantal plaatsen wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht.

Er zijn ook een aantal zorgpunten. Zo blijft de ruimte op en rondom de Provincialeweg op bepaalde punten erg krap en is het in het project Guisweg nog niet op alle onderdelen mogelijk om de ideale situatie te realiseren, bijvoorbeeld de breedte van een fietspad of het inpassen van een fietsoversteek. Waar mogelijk worden daarvoor vervolgstudies gestart. Een ander aandachtspunt is dat de sociale veiligheid in de nieuwe fietstunnels. Daarom zorgen we voor goede zichtlijnen en voldoende daglicht en verlichting.

### 4.1.4 KWALITEIT BEREIKBAARHEID EN LEEFOMGEVING STATION

Een ander nevendoel van het project Guisweg is het verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zaandijk Zaanse Schans en de directe omgeving daarvan. In overleg met ProRail, NS en de gemeente Zaanstad is ervoor gekozen om te focussen op het stationsplein aan de oostkant van het station. Aan de westkant van het station en de stationstunnel zal vanuit een vervolgproject aandacht worden besteed.

In beide alternatieven wordt de kwaliteit van de openbare ruimte op het stationsplein aan de oostkant verbeterd door het plein opnieuw in te richten en de fietsenstallingen te optimaliseren. Ook wordt de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers verbeterd door goede verbindingen aan te bieden naar de Guisweg en naar de Pellekaanstraat.

Een ander positief effect van het project Guisweg betreft de verbeterde mogelijkheden voor knooppuntontwikkeling en ruimtelijke ontwikkelingen. Ten eerste nabij station Zaandijk Zaanse Schans (woningbouwplannen Wezelstraat, Stationsplein) door de verbeterde bereikbaarheid voor openbaar vervoer (trein), fietsers en autoverkeer. Ten tweede in regionaal verband, door het wegnemen van één

van de grootste belemmeringen voor het verhogen van de treinfrequenties op de Zaanlijn. Dat kan woningbouwambities rondom de diverse stations bevorderen, maar zeker ook grootschalige woningbouw in de regio Alkmaar / Heerhugowaard.

### 4.1.5 BEREIKBAARHEID EN LEEFOMGEVING RONDOM A8-AANSLUITINGEN

Het derde nevendoel van het project Guisweg is het verbeteren van de bereikbaarheid door de A8-aansluitingen te optimaliseren. Het gaat daarbij zowel om de bereikbaarheid van het plangebied als de gemeente Zaanstad als geheel. Bovendien ontstaat daarbij een kans om de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8 aansluitingen te verbeteren, waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Beide alternatieven hebben een positief effect op de autobereikbaarheid. Dat is het gevolg van het volledig maken van A8-aansluiting 3. Bij de noordelijke ligging is daarnaast de lokale autobereikbaarheid in Oud-Koog en Oud-Zaandijk beter, aangezien A8-aansluiting 2 open blijft. Bij de zuidelijke ligging is de doorstroming van het verkeer dat (al) op de A8 rijdt beter, aangezien er een aansluiting minder op de A8 is en daardoor minder in- en uitvoegende bewegingen zijn.

Door het optimaliseren van de A8-aansluitingen, neemt op een aantal plaatsen de verkeersdruk flink af. Het betreft onder meer Wormerveer, Westzaan, de Guisweg bij Rooswijk, de Wezelstraat/De Glazenmaker en de Provincialeweg in Zaandijk. Op een aantal plaatsen neemt de verkeersdruk juist toe, bijvoorbeeld op de A8 ten westen van Zaandijk, op de Provincialeweg in Koog aan de Zaan, op de Westerkoogweg/De Wildeman en (bij de zuidelijke ligging) op de Leliestraat. Indien nodig worden maatregelen genomen om de doorstroming te garanderen en de overlast te beperken.
De zuidelijke ligging is wat betreft de leefomgeving rondom de aansluitingen aanzienlijk gunstiger. Dat heeft te maken met het beperktere ruimtegebruik op het sportpark en het wegvallen van A8-aansluiting 2. Dat laatste levert ruimte voor groen en openbare ruimte op, beter doorzicht en minder geluidsoverlast. Ook verbetert de verkeersveiligheid op en rond de A8 daardoor.

### 4.1.6 SAMENVATTING DOELBEREIK ALTERNATIEVEN

Zoals hierboven omschreven, voldoen de MER-Alternatieven beide aan het hoofddoel en in meer of mindere mate aan de nevendoelen. In de onderstaande tabel is een overzicht weergegeven.

| | Noordelijke ligging | Zuidelijke ligging |
|---|---|---|
| Hoofddoel -Verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg | Sterke verbetering van de veiligheid en bereikbaarheid voor zowel voetgangers, fietsers als autoverkeer | Sterke verbetering van de veiligheid en bereikbaarheid voor zowel voetgangers, fietsers als autoverkeer |
| Nevendoel – Verbeteren kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar- Amsterdam, waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid | Minder barrièrewerking, betere verkeersveiligheid, meer ruimte voor groen. | Minder barrièrewerking, betere verkeersveiligheid, meer ruimte voor groen. |
| Nevendoel – verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zaandijk Zaanse Schans en de directe omgeving | Betere ruimtelijke kwaliteit en fietsenstallingen aan de oostkant. Bereikbaarheid | Betere ruimtelijke kwaliteit en fietsenstallingen aan de oostkant. Bereikbaarheid fietsers verbetert. |
| Nevendoel – Verbeteren van de A8-aansluitingen 2 en 3 ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied en de gemeente Zaanstad als geheel en tevens het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8 aansluitingen waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid. | Autobereikbaarheid verbetert en blijft lokaal ook goed. Ruimtelijke kwaliteit, leefomgeving en ruimtelijk structuren aanzienlijk minder goed. | Autobereikbaarheid, doorstroming A8 en verkeersveiligheid op de A8 verbeteren. Leefomgeving A8-aansluiting 2 verbetert sterk. Autobereikbaarheid lokaal minder goed. |

Figuur 2.8



Impressie project Guisweg overzichtskaart

Uit deze opsomming kan bovendien worden geconcludeerd dat het alternatief Zuidelijke Ligging in beperkte mate beter invulling geeft aan de doelen van het project Guisweg.

## 4.2 KEUZE NOORDELIJKE OF ZUIDELIJKE LIGGING

### 4.2.1 WAARDERING VAN EFFECTEN

De keuze tussen de noordelijke en de zuidelijke ligging van de verbindingsweg is een afweging tussen verschillende doelen en belangen, zowel voor de projectpartners als voor de stakeholders in de omgeving. Voor een aantal doelen en belangen is hieronder kort aangegeven welke keuze daar goed bij zou kunnen passen. Daarbij is ingezoomd op de aspecten waarop de noordelijke en de zuidelijke ligging van elkaar verschillen.

**Verkeersveiligheid**

Vanuit verkeersveiligheid heeft de zuidelijke ligging een lichte voorkeur boven de noordelijke ligging. Groot voordeel van de zuidelijke ligging is dat met het vervallen van A8-aansluiting 2 op de A8 zelf een verkeersveiligere situatie ontstaat door minder weefbewegingen. Ook op Provincialeweg ontstaat door minder afslagen een veiligere verkeerssituatie. Een nadeel is dat een deel van het vrachtverkeer naar Tate&Lyle een andere route rijdt via de Verzetstraat en de Pinkstraat. Extra verkeer rondom A8-aansluiting 3 is goed te verwerken, aangezien hier voldoende ruimte is voor een verkeersveilige weginrichting.

**Milieueffecten**

De MER-alternatieven verschillen in beperkte mate voor wat betreft de milieueffectbeoordeling. Daarmee geeft de MER niet gelijk een aanzet tot keuze tussen de alternatieven. Bijvoorbeeld is bij beide alternatieven de score neutraal op woon- en leefmilieu aspecten (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, gezondheid). Ook bij Natuur zijn de effecten van beide alternatieven vergelijkbaar (beide negatief).

**Water & recreatie**

Vanuit water en waterrecreatie bezien heeft de zuidelijke ligging de voorkeur boven de noordelijke ligging. Dat komt doordat bij de noordelijke ligging de Sluissloot wordt afgesloten en de afwatering via een gemaal op de Zaan zal moeten plaatsvinden. Dat maakt het gebied, met name Oud-Koog noord, kwetsbaarder voor wateroverlast. Het afsluiten van de Sluissloot betekent bovendien dat er geen recreatievaart meer mogelijk is vanuit Oud-Koog.

**Autobereikbaarheid**
In beide alternatieven verbetert de bereikbaarheid door de nieuwe onderdoorgang en door het volledig maken van A8-aansluiting 3. Doordat de wachttijden voor de spoorwegovergang vervallen en nieuwe routemogelijkheden ontstaan wordt gemiddeld gezien veel rijtijdwinst verwacht. Op een aantal lokale relaties kan de rijtijd met de auto juist wat toenemen, maar de fiets is daar een goed alternatief.

Vanuit autobereikbaarheid bezien is er een lichte voorkeur voor de noordelijke ligging boven de zuidelijke ligging. Dat verschilt echter wel voor de verschillende doelgroepen. De noordelijke ligging is gunstiger voor de autobereikbaarheid van inwoners en bedrijven in onder meer Oud-Koog en Oud-Zaandijk. Dat komt doordat A8-aansluiting 2 open blijft.

De zuidelijke ligging is gunstiger voor het verkeer dat gebruik maakt van de A8, aangezien daar de doorstroming verbetert ten gevolge van het afsluiting van A8-aansluiting 2. Bovendien verbetert bij de zuidelijke ligging de doorstroming op de Provincialeweg enigszins, doordat een van de kruispunten bij de aansluiting komt te vervallen.

**Bereikbaarheid fietsers en voetgangers**
Vanuit de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers bezien heeft de zuidelijke ligging de voorkeur boven de noordelijke ligging. Dat heeft er mee te maken dat er bij de zuidelijke ligging door het vervallen van A8-aansluiting 2 rondom de Provincialeweg en de Verzetstraat meer ruimte ontstaat voor de realisatie van fietsverbindingen, bijvoorbeeld parallel aan de oostkant van de Provincialeweg tussen de Pellekaanstraat en de Parallelweg. Ook ontstaan er mogelijkheden om de aansluiting van de Verzetstraat op de Pinkstraat gunstiger in te richten voor fietsers en voetgangers.

**Economische effecten**
Vanuit economisch perspectief van de detailhandel in het gebied bestaat een lichte voorkeur voor de noordelijke ligging boven de zuidelijke ligging, al zijn de economische effecten voor beide alternatieven beperkt. Het verschil heeft te maken met het vervallen van de A8-aansluiting 2 en de autobereikbaarheid die daardoor ter plaatse vermindert. Dat geldt ook voor de industriële bedrijven in Oud-Koog, maar in mindere mate aangezien het op de lange rijtijden van het vrachtverkeer relatief een klein verschil betekent. De analyses hebben de met focus op de effecten van veranderende autobereikbaarheid, terwijl de detailhandel ook kan profiteren van de verbeterde leefomgeving door het vervallen van A8-aansluiting 2 en de iets betere bereikbaarheid van fietsers en voetgangers. Door het volledig maken van A8-aansluiting 3 neemt de autobereikbaarheid richting het westen toe.

**Ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving**
Vanuit ruimtelijke kwaliteit bezien heeft de zuidelijke ligging de sterke voorkeur boven de noordelijke ligging. Door het vervallen van A8-aansluiting 2 en de bijbehorende viaducten langs de A8, ontstaat ruimte voor een aantrekkelijke herinrichting van de openbare ruimte en voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Onder het viaduct van de A8 zelf zal sprake zijn van meer licht en beter doorzicht. Verder zal de geluidsoverlast van de A8 ter plaatse afnemen, aangezien het verkeer op de toerit niet meer optrekt en de geluidschermen bovenop de A8 volledig gesloten kunnen worden.

In de noordelijke ligging wordt verder de Sluissloot als historische doorgaande verbinding worden afgesloten, wordt de continuïteit van de Pellekaanstraat onderbroken en zouden de recreatieve functies aan de westkant van het spoor meer worden versnipperd, waardoor bijvoorbeeld voor de tennisvereniging KZTV een nieuwe locatie gevonden zou moeten worden. De zuidelijke ligging levert voor de lange termijn ontwikkelingen in het projectgebied een logischer ruimtelijke structuur op.

### 4.2.2 KEUZE VOOR ZUIDELIJKE LIGGING
Op basis van bovenstaande invalshoeken hebben de projectpartners een gezamenlijke afweging gemaakt en gekozen voor het alternatief zuidelijke ligging als voorlopig voorkeursalternatief van het project Guisweg. Dit voorlopig voorkeursalternatief wordt in een consultatieprocedure aan de omgeving voorgelegd. Op basis van de reacties vanuit de omgeving nemen de projectpartners een besluit over een definitief voorkeursalternatief.

De belangrijkste argumenten om te kiezen voor zuidelijke ligging zijn de betere verkeersveiligheid, de betere bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers, de hogere kwaliteit van de leefomgeving, de aantrekkelijker openbare ruimte en de meer toekomst vaste ruimtelijke structuur. Daarnaast is het beter functioneren van de A8 een aanvullend argument. Het alternatief met de zuidelijke ligging sluit bovendien beter aan bij de langetermijnvisie van de gemeente Zaanstad op het gebied, zoals onder andere weergegeven in het Zaans Mobiliteitsplan.

De zuidelijke ligging van de verbindingsweg is gunstiger voor de ruimtelijk indeling van het sportpark. Aangezien de

verbindingsweg dan dichter tegen de A8 aanligt. Dat betekent dat in ieder geval een van de tennisverenigingen (KZTV) in het gebied ter plaatse kan blijven functioneren en er zijn ook mogelijkheden om extra tennisbanen te realiseren, zodat het verlies van de andere tennisvereniging (Westzijderveld) kan worden gecompenseerd. Voor de langere termijn ontwikkelkansen in het gebied (bijvoorbeeld woningbouw), is het belangrijk dat de zuidelijke ligging zorgt voor minder versnippering.

De mindere autobereikbaarheid in Oud-Koog en Oud-Zaandijk ten opzichte van de noordelijke ligging is op zich niet wenselijk, maar is wel acceptabel aangezien goede alternatieve routes worden aangeboden. Voor de kortere afstanden binnen het gebied, wordt het gebruik van de auto iets minder aantrekkelijk, maar tegelijkertijd biedt het gebruik van de fiets op sommige routes een beter alternatief.

Voor een aantal ondernemingen in het gebied kan het laten vervallen van A8-aansluiting 2 een beperkt negatief effect hebben. Dat speelt vooral als de onderneming een meer regionale functie heeft, een specialistisch karakter heeft en/of als werknemers van de aansluiting gebruik maken. Vanuit het project blijven we uiteraard met de ondernemers in gesprek over de voortgang van het project.

Door het vervallen van A8-aansluiting 2, zullen bepaalde verkeersstromen in het gebied veranderen. Een van de effecten is dat meer verkeer uit Koog aan de Zaan via de Bernhardrotonde de A7 en A8 op wil. Op de Leliestraat en de Willem Alexanderbrug leidt dat zonder mitigerende maatregelen tot teveel extra autoverkeer. Door deze verbinding in te richten als 30 km/u-zone, blijft de hoeveelheid autoverkeer goed beheersbaar.

Ook ten gevolge van de het volledig maken van A8-aansluiting 3, zullen verkeersstromen veranderen. Er zal veel minder verkeer via de Provincialeweg in Wormerveer en de N515 in Westzaan worden afgewikkeld, hetgeen gunstig is voor de leefbaarheid ter plaatse. Rondom A8-aansluiting 3 zullen de verkeersstromen ten gevolge van het voorkeursalternatief toenemen. Door de juiste indeling van opstelstroken, moet worden voorkomen dat het verkeer vastloopt en de A8 blokkeert. Ter plaatse is voldoende ruimte om extra capaciteit te realiseren. Mogelijk moeten ook bij de rotonde N515 maatregelen worden genomen, al zorgt het project Guisweg daar juist voor een lichte afname van de verkeersbelasting.

## 4.3 BUDGET EN INVESTERINGSKOSTEN VOORKEURSALTERNATIEF

### 4.3.1 INVESTERINGSKOSTEN HOGER DAN VERWACHT

Ten behoeve van de afronding van fase 2A van de planstudie Guisweg (de selectie van het voorlopig voorkeursalternatief), zijn voor de alternatieven geactualiseerde kostenramingen opgesteld. De kosten vallen op een aantal punten hoger uit dan verwacht, waardoor een tekort aan investeringskosten dreigt.

De hogere kosten zijn het gevolg van:

- De generieke stijging van de bouwkosten in de afgelopen jaren;
- Een ophoging van eenheidsprijzen en risicopercentages in het project;
- Een verschil tussen de regels omtrent BTW-afdracht tussen rijk en regio.

De verwachte investeringskosten van beide alternatieven komen voor prijspeil eind 2021 uit op ongeveer €170 miljoen, waarbij rekening gehouden moet worden met een bandbreedte van ongeveer 23% in verband met onzekerheden en risico's.

Om het project ondanks de hogere investeringskosten te kunnen realiseren, zijn de partners op zoek gegaan naar een combinatie van bezuinigingen en het beschikbaar stellen van extra middelen. De partners hebben aangegeven moeite te hebben met de benodigde bezuinigingen, maar zijn gezamenlijk wel tot een akkoord gekomen. Wat betreft de bezuinigingen is gekozen voor een beperking van de investeringen in het Stationsplein en een beperking van de investeringen in het verbreden van de rijstroken op de A8.

De verwachte investeringskosten komen daarmee op ongeveer €164 miljoen voor prijspeil eind 2021. De investeringskosten zijn voor beide alternatieven nagenoeg gelijk. Wederom moet rekening gehouden moet worden met een bandbreedte van ongeveer 23% in verband met onzekerheden en risico's.

### 4.3.2 DEKKING INVESTERINGSKOSTEN

In het kader van de Corridor Amsterdam – Hoorn en in de bestuurlijke afspraken bij de start van de planstudie Guisweg, is afgesproken een taakstellend budget te hanteren van €130 miljoen. De partners hebben de dekking daarvan toegezegd en tevens afgesproken hun bijdrage te indexeren. Op basis van deze indexering bedraagt de toegezegde bijdrage (het taakstellend budget) eind 2021 €138 miljoen.

Ook de komende jaren zal de bijdrage van de partners worden geïndexeerd (dus opgehoogd), maar aangezien nog niet bekend is wat de stijging van de bouwkosten zal zijn, is nog niet bekend of deze indexering voldoende zal zijn om de hogere bouwkosten te compenseren. Voor de situatie van eind 2021 zijn alle gegevens inmiddels bekend en moeten we rekening houden met een tekort aan investeringskosten van €26 miljoen.

De projectpartners hebben aangegeven actief op zoek te gaan naar de dekking van dit extra. Volgens de afgesproken verdeelsleutel, zouden de partners het volgende extra budget moeten vrijmaken:

- Gemeente Zaanstad: €1,8 miljoen;
- Provincie Noord-Holland: €1,0 miljoen;
- Ministerie van I&W: €11,2 miljoen;
- Vervoerregio Amsterdam: €12,0 miljoen.

De partijen hebben de aanvullende bijdragen bestuurlijk toegezegd en/of vastgesteld. In 2023 wordt het gewijzigde taakstellend budget vastgelegd in een bestuursovereenkomst voor de planuitwerkingsfase.

## 4.4 SAMENSTELLING VOORLOPIG VOORKEURSALTERNATIEFF

Op basis van de voorgenomen keuze voor de zuidelijke ligging als voorlopig voorkeursalternatief en de hierboven genoemde bezuinigingen, wordt in de paragrafen hieronder de samenstelling van het voorlopig voorkeursalternatief omschreven. De samenstelling en scope van het voorlopig voorkeursalternatief is ook weergegeven in een scopekaart (zie ook bijlage E), waarbij ook een beeld wordt gegeven van de inpassing in de omgeving.

### 4.4.1 FIETSTUNNEL EN KRUISPUNT PROVINCIALEWEG – GUISWEG-WEST

- Afsluiten en verwijderen spoorwegovergang
- Fietstunnel tussen het fietspad in de Guisweg-oost (tegenover Olam) en Guisweg-west kruispunt Wezelstraat. Voetgangersvoorziening en fietsbare hellingbaan naar noord-zuid fietspad langs het spoor.
- Herinrichten openbare ruimte ten westen van de spoorwegovergang tot en met de kruising met de Wezelstraat. Inclusief waterverbinding noord-zuid. Tussen de rotonde Fortuinweg en de Wezelstraat wordt de Guisweg aangepast op de gewijzigde functie van de weg met een extra aansluiting op de parallelweg en het afstrepen van rijstroken.
- Herinrichting kruispunt Provincialeweg – Guisweg-oost, inclusief aansluitende wegen en de openbare ruimte rondom het kruispunt en de aansluiting op de fietstunnel.

### 4.4.2 PROVINCIALEWEG / STATIONSOMGEVING

- Herinrichting Provincialeweg naar een rijstrook per richting tussen de Guisweg en de verdiepte aansluiting van de nieuwe verbindingsweg.
- Herinrichting bestaande voetpad tussen de Guisweg en het stationsplein aan de oostkant. Doordat de Provincialeweg smaller wordt, ontstaat er ruimte voor een fietspad en trottoir direct langs de bebouwing van Olam.
- Verbetering van de fietsbereikbaarheid aan de oostkant van station Zaandijk Zaanse Schans, waarbij een continue fietsroute langs de Provincialeweg wordt gerealiseerd, goed wordt aangesloten op de fietsvoorzieningen ter plaatse van het station en het fietsparkeren wordt geoptimaliseerd.
- Herinrichting bestaande voetpad tussen het stationsplein aan de oostkant en de Pellekaanstraat. Doordat de Provincialeweg smaller wordt, ontstaat er ruimte voor een fietspad en trottoir
- Bushalte op de oostelijke rijbaan (richting Wormerveer) verplaatsen naar de zuidkant van het stationsplein.
- Aansluiting Museumlaan op de Pellekaanstraat in plaats van de Provincialeweg.

### 4.4.3 VERBINDINGSWEG

- Zuidelijke ligging van de nieuwe verbindingsweg tussen A8-aansluiting 3 en de Provincialeweg.
- Herinrichting Provincialeweg: doorgaande rijstroken op maaiveld aan de kant van de Pellekaanstraat. Rijstroken naar de nieuwe verbindingsweg verdiept aan de kant van het spoor. Eenvoudig kruispunt met verkeerlichten verdiept.
- Waterverbinding ten behoeve van afwatering en kleinschalige recreatievaart over de verbindingsweg
- Viaduct van de Wezelstraat en het fietspad over de nieuwe verbindingsweg
- Herinrichting tennispark KZTV waar ook ruimte gevonden moet worden voor voldoende tennisbanen voor de tennisvereniging Westzijderveld, waarvan het terrein nodig is voor de verbindingsweg

### 4.4.4 A8-AANSLUITING 3

- Nieuwe toerit en afrit richting het westen bij A8-aansluiting 3, inclusief aansluitende wegen en fietspaden
- Herinrichting A8 tussen aansluiting 3 en aansluiting 4 om de nieuwe toerit en afrit goed aan te laten sluiten op de bestaande weg, waarbij als taakstellende bezuiniging wordt meegenomen dat de rijstroken op de A8 zelf niet worden verbreed.

- Aansluiting van de nieuwe verbindingsweg op de Guisweg bij A8-aansluiting 3, waarbij de doorgaande richting van oost naar zuid wordt
- Aansluiting van de Guisweg richting de Fortuinweg op de nieuwe verbindingsweg, waarbij op het kruispunt verkeerslichten worden toegepast
- Herinrichting kruispunten van de A8-aansluiting op de Guisweg, waarbij beide kruispunten zullen worden uitgevoerd met verkeerslichten

### 4.4.5 A8-AANSLUITING 2

- Afsluiten A8-aansluiting 2, inclusief het saneren van de daardoor overbodig geworden infrastructuur
- Herinrichten A8 door het aanpassen van belijning, vangrails, bebording en geluidschermen
- Herinrichten openbare ruimte die vrij komt op maaiveld, inclusief fietsroute van de Pellekaanstraat naar de Pinkstraat en indien mogelijk naar de Parallelweg
- Om teveel extra verkeer door de Leliestraat en over de brug te voorkomen, wordt deze route afgewaardeerd naar 30 km/u en waar nodig heringericht

### 4.4.6 MITIGERENDE MAATREGELEN SIA

- De mitigerende maatregelen die voortkomen uit de SIA die binnen de scope van het project te verwerken zijn worden uitgewerkt en opgenomen
- De mitigerende maatregelen buiten het projectgebied worden overgedragen aan de gemeente om nader te agenderen en te onderzoeken
- De overige mitigerende maatregelen worden in Fase 2B geanalyseerd en per maatregel wordt besloten of deze kan worden toegevoegd in het voorkeursalternatief



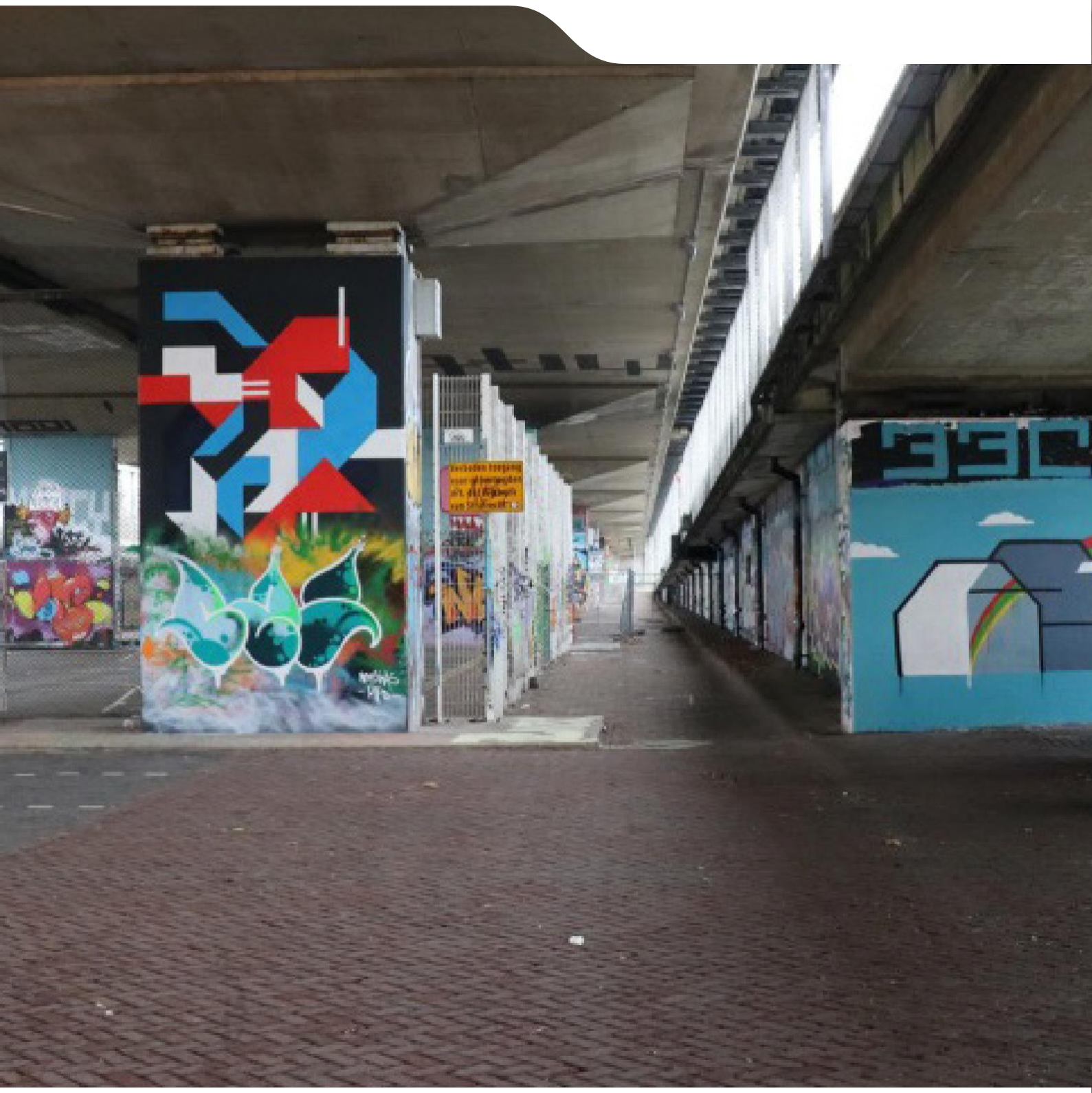

Figuur 2.9 – scopekaart voorlopig voorkeursalternatief

## 4.5 SAMENSTELLING VOORLOPIG VOORKEURSALTERNATIEFF

Het voorlopig voorkeursalternatief is uitgewerkt in fase 2B (zie hoofdstuk 5) van de planstudie en wordt in de planuitwerkingsfase verder uitgewerkt. Bij de uitwerking worden meer details inzichtelijk gemaakt en wordt in elke stap duidelijker welke invulling van het ontwerp mogelijk is of mogelijk wordt gemaakt.

In fase 2A is een aantal aandachtspunten geïdentificeerd. Een voorbeeld daarvan is een betere inpassing, sociale veiligheid en kwaliteit van de fietstunnel aan de westkant van de Guisweg. Het is wenselijk om uit te werken welke opties er zijn om de ruimtelijke kwaliteit van de fietstunnel te verbeteren ten opzichte van het huidige ontwerp. Een ander voorbeeld is de fietsverbinding tussen Pellekaanstraat en de Parallelweg. Dat is een ruimtelijke structuur en een verbetering van de bereikbaarheid die meerwaarde aan het gebied geeft. De inpassing van deze fietsverbinding is echter complex en hangt samen met de nader uit te werken inpassing van de Verdiepte T.

# 5 Planstudiefase 2B: Consultatie, optimalisatie en vaststellen voorkeursalternatief



## 5.1 DOEL VAN FASE 2B: CONSULTEREN, optimaliseren EN VASTSTELLEN

### 5.1.1 CONSULTEREN

Fase 2B is primair bedoeld om de omgeving en diverse betrokkenen te consulteren over het voorlopig voorkeursalternatief en het op basis daarvan te verbeteren. Consulatie van de omgeving heeft plaatsgevonden in het najaar van 2022, nadat de bestuurlijk betrokken partijen de documenten vrij hebben gegeven voor de inspraak. In een consultatieperiode van zes weken is het projectteam Guisweg in gesprek geweest met de omgeving en verschillende betrokken partijen en is de kans geboden een reactie te geven op het voorlopige voorkeursalternatief. De zuidelijke ligging is tijdens de consultatie gepresenteerd als het door de besturen vastgestelde voorlopig voorkeursalternatief. Echter is ook de noordelijke ligging als voorlopig afgevallen variant besproken en tegen het licht gehouden.

Een consultatie gaat verder dan informeren. Het is nadrukkelijk de bedoeling om omgeving en belanghebbenden te betrekken om ideeën en kanttekeningen te geven over meegenomen uitgangspunten en uitwerkingen. De omgeving kent het eigen gebied immers het beste en wordt tijdens de consultatie betrokken als ervaringsdeskundige. Hierbij kunnen waar mogelijk elementen van de noordelijke variant dienen als ingrediënten om tijdens de optimalisatie van de zuidelijke variant mee te nemen. Alle vragen, opmerkingen en zienswijzen die we hebben ontvangen, zijn verzameld en behandeld in de Nota van Antwoord. Bij het behandelen van reacties is geanalyseerd in hoeverre ideeën of opmerkingen meegenomen kunnen worden in het geoptimaliseerde voorkeursalternatief. Hierbij zijn analyses gedaan op het gebied van onder meer techniek, kosten, hinder en bouwtijd, veiligheid, kwaliteit en risico's. Een overzicht van aanpassingen naar aanleiding van de reacties is opgenomen in de Nota van Antwoord. De Nota van Antwoord wordt door de betrokken partijen vastgesteld en vrijgegeven door de gemeente Zaanstad als bevoegd gezag.

### 5.1.2 OPTIMALISEREN

Zoals hierboven beschreven is de consultatie in fase 2B gebruikt om de omgeving te informeren en bovenal ook om de omgeving te betrekken en hun kennis te benutten. Aan de hand van de ontvangen reacties en voortschrijdende inzichten van het projectteam worden door de partners goedgekeurde en afgewogen elementen nader uitgewerkt. Doel is om het voorlopig voorkeursalternatief te optimaliseren tot het definitief voorkeursalternatief.

In fase 2A zijn beide alternatieven (de noordelijke en de zuidelijke ligging) op het niveau van schetsontwerp uitgewerkt. De nadruk in deze fase lag op het toetsen van de functionaliteit, inpasbaarheid, de maatschappelijke effecten en het inzichtelijk maken van het onderscheid tussen de alternatieven, om zo een goede keuze voor een voorkeursalternatief mogelijk te maken. Het uitwerkingsniveau van de in fase 2A ontwikkelde alternatieven was conform de definitie van de RVOI (Regeling van de Verhouding (samenwerking) tussen Opdrachtgever en Ingenieursbureau) niveau Schetsontwerp, dit is relatief laag. De onzekerheden worden door risicovoorzieningen (voorzien-onvoorzien) en marges (onvoorzien-onvoorzien) in raming en ontwerpbeschrijvingen afgehecht.

Fase 2B brengt een nadere verdiepingsslag aan in de uitwerking van het voorlopig voorkeursalternatief en neemt de ideeën en voorkeuren van de omgeving mee, waar dit past bij de opgave van het project. Het projectteam analyseert voorafgaand aan toepassing van optimalisaties de wenselijkheid op een aantal vlakken, zoals technische haalbaarheid, maatschappelijk belang, kosten, hinder en bouwtijd, veiligheid en kwaliteit. De optimalisaties worden risicogestuurd in het voorkeursalternatief meegenomen, met als doel de grootste onzekerheden op het gebied van kosten, techniek en ruimtelijke inpassing te minimaliseren of zelfs weg te nemen. Sommige onderdelen van het voorlopig voorkeursalternatief worden nader gedetailleerd en op verschillende vlakken vinden verdiepende onderzoeken plaats. Met de resultaten daarvan kunnen de bandbreedtes van de geraamde kosten (onvoorzien-onvoorzien), en de risicoreservering (voorzien-onvoorzien) afnemen wat de trefzekerheid van de kostenraming ten goede komt. Daarnaast wordt de nadere uitwerking (optimalisaties) ook ingezet om het ontwerp nader af te stemmen op de procedures van Rijkswaterstaat en ProRail om een soepele doorloop ervan te garanderen.

### 5.1.3 VASTSTELLEN

Met het verwerken van de Nota van Antwoord en de reviews door partijen wordt met behulp van de voorliggende rapportage het (geoptimaliseerde) voorlopig voorkeursalternatief definitief vastgesteld door het bestuurlijk overleg Guisweg en vervolgens de besturen van de betrokken partijen. Na de vaststelling is hiermee het definitief voorkeursalternatief bepaald dat uitgangspunt is voor de planuitwerkingsfase en de bijbehorende bestuursovereenkomst.

## 5.2 Optimalisatie onderdelen

De optimalisaties die we in Fase 2B zijn doorgevoerd, hebben als doel de nuttige elementen uit de consultatie te verwerken, de kwaliteit van het voorlopig voorkeursalternatief te verhogen tegelijkertijd met het verkleinen van risico's en onzekerheden. Op basis van deze uitgangspunten zijn de volgende onderdelen nader uitgewerkt:

### Wegontwerp

Het wegontwerp is op een aantal onderdelen gewijzigd. Per saldo is het wegontwerp hierdoor veiliger, efficiënter en beter ingepast.

De meest opvallende is dat de 'Switch' uit het ontwerp is gehaald. In het alternatief zuidelijke ligging werd dit als noodzakelijk gezien, primair vanwege het tekort aan ruimte onder het viaduct van de A8 en ter aansluiting van het kruispunt Verzetstraat. De rijbanen moesten daarbij worden gewisseld en rijstroken zodanig geconfigureerd dat alle richtingen binnen de bestaande ruimte kon worden ingepast. Deze inrichting werd door wegontwerpers, beheerders en omgeving als niet wenselijk ervaren. De weginrichting van de tunnelbak op de Provincialeweg uit het alternatief noordelijke ligging werd als beter ervaren. Door een tweetal wijzigingen is het gelukt een ontwerp zonder Switch mogelijk te maken binnen het voorlopig voorkeursalternatief:

- De rijstrookbreedtes zijn geoptimaliseerd (versmald). Vanwege de vastgestelde ontwerp snelheid van de rijstroken van 50km/u is een bijbehorende rijstrookbreedte van 2,90 m toegepast.
- De beschikbare ruimte onder het viaduct van de A8 is door middels van grondradar opgemeten. Deze ruimte is meer dan in fase 2A ingeschat.

De combinatie van beide factoren maakt een simpelere configuratie van rijstroken mogelijk. Een bijkomend voordeel hierbij is dat de nieuwe configuratie een grotere afstand van de T-tunnelbak (Verbindingsweg) mogelijk maakt tot aan het spoor. Dit zorgt voor betere bouwbaarheid door meer bouwruimte en minder interferentie met het spoor(baan)lichaam.

Aan het wegontwerp zijn vervolgens nog meer optimalisaties doorgevoerd:

- Het kruispunt Verzetstraat is geoptimaliseerd in veiligheid, overzichtelijkheid en doorstroming. De switch is uit het ontwerp gehaald wat zorgt voor een betere en logischere aansluiting op het kruispunt Verzetstraat. De cyclustijd van de verkeerregel-installatie zorgt voor een geoptimaliseerde afwikkeling van het wegverkeer.
- Toevoeging van een fietspad in zuid-noordelijke richting aan de oostzijde van de Provinciale weg nabij de Verzetstraat zonder dat dit een nadelig effect heeft op de cyclus-/afwikkeltijd van het kruispunt.
- Verbeterde inpassing van project-elementen die in het ruimtelijk inpassingsplan van gemeente Zaanstad als waardevol worden beschouwd, zoals:
  - De inpassing van fiets-/voetpad aan de oostzijde van de Provincialeweg nabij de kruising met de Guisweg en Olam.
  - De westzijde van de tunnelbak in de Guisweg is sociaal veilig en ruimtelijk ingepast in de omgeving op basis van het ruimtelijk inpassingsplan. Hiertoe wordt een van de wanden als flauw talud en groen uitgevoerd. Hierdoor wordt het tunnelelement verbonden met de (toekomstige) buiteninrichting;
  - Het voetpad aan de noordzijde van de Olam in de Guisweg wordt waar mogelijk verbreed;
  - De berm in de Pellekaanstraat wordt verbreed waardoor waardevol groen kan worden toegevoegd;
  - Er wordt rekening gehouden met ruimtereservering (mogelijkheid tot) aanleg van een toekomstige aansluiting van de Verbindingsweg naar de Wezelstraat;
  - Reconstructie van de Pinkstraat met aanleg van aan weerszijden vrijliggende fietspaden.
  - Aanleg en aansluiting van fietspaden-stelsel rondom Provinciale weg, Verzetstraat (zuidzijde), Pinkstraat, langs de A8 en Kaarsemakersstraat.
- De inrichting van het kruispunt Wezelstraat, Guisweg en dr Mulderstraat.
- De fiets-/voetgangerstunnel in de Guisweg (onder de Provinciale weg) is geschikt gemaakt voor minder valide gebruikers. Hiertoe is een volwaardig voetpad in het tunnelprofiel ingepast dat van maaiveld tot maaiveld naast het fietspad meeloopt. Daarnaast zijn de hellingspercentage's van de tunneltoeritten verkleind tot 4% wat gebruik door minder validen

mogelijk maakt. De tunnel lengte is daarbij niet of nauwelijks gewijzigd doordat we de gehele tunnelbak omhoog hebben getransleerd als gevolg van optimalisatie (verdunning) van de bovengelegen tunnel-dekken. Ook de fietsverkeer T-aansluiting vanuit de noordzijde van de Provinciale weg aansluitend op de (oost-west) tunnel in de Guisweg, heeft een flauwere helling maar is in lengte niet of nauwelijks aangepast. De laatste 10 meter van de fietstoerit zijn vlak gemaakt om snelheidsproblemen te voorkomen en zichtbaarheid te vergroten.
In het hart van de tunnel –ter plaatse van de T-aansluiting- is de sociale veiligheid verbeterd. Zo is een aansluitingsplein toegevoegd met verbeterde zichtbaarheid en openheid vanuit alle drie de aansluitende takken. Tijdens de planuitwerkingsfase wordt nog nader gekeken naar verhoging van sociale veiligheid door toepassing van verlichting en decoratie van wanden.

- Op basis van een globale beschouwing van verkeersveiligheid op de kruispunten in de omgeving van het project is een aantal kruispunten geselecteerd om nader te onderzoeken en te bepalen of maatregelen genomen (kunnen) worden om deze kruispunten te verbeteren. Zoals:
- De lengte van de verbindingsweg & T splitsing tunnelbak is verkleind door translatie omhoog door verslanken van de tunneldekken (spoor, aquaduct spoorsloot, rijbaan N203, doorgaand fietspad) en verbetering van hellingspercentages.
- Nadere uitwerking van de contouren rondom het te fuseren terrein van de tennisverenigingen Westzijderveld en KZTV. In afstemming met de twee tennisverenigingen is een geoptimaliseerde ligging en indeling verkregen van de tennis- en padelbanen. Om ruimte hiervoor te maken wordt de Wezelstraat gereconstrueerd als fietsstraat en verplaatst.

## GEOTECHNISCH ONDERZOEK EN ADVIES

De ondergrond in Zaanstad heeft kenmerkende slappe grondlagen. Dit brengt grote onzekerheden met zich mee met name voor ondergronds bouwen in deze slappe ondergrond. De eigenschappen van de grond en het grondwater kunnen lokaal erg verschillen en zijn daardoor van grote invloed op het ontwerp en de bouwbaarheid van de kunstwerken en wegfunderingen. In deze fase 2B is aanvullend geotechnisch onderzoek verricht, waarmee de eigenschappen van de ondergrond in beeld zijn gebracht. Na analyse van de uit het geotechnisch onderzoek volgende data, wordt een trefzekere bouwmethodiek gekozen die niet alleen zekerheid biedt voor aanleg van het projectresultaat maar ook de effecten op de omgeving minimaliseert. De bedoelde risico's hebben met name betrekking op de te kiezen bouwmethoden, –materialen en -volgorde. Hoewel dit met name keuzes zullen zijn die voor een groot deel liggen bij de bouwer/aannemer die immers specialist is op dat gebied, worden er reeds in het ontwerp keuzes gemaakt die rekening houden met het minimaliseren van de risico's zoals, duurdere trilling-arme fundering-technieken en retour-bronbemaling om grondwater in de directe omgeving zoveel mogelijk ongemoeid te laten. Daarnaast wordt er in de raming en risicoprofiel rekening gehouden met robuustere hulpmaterialen zoals damwanden die de grond in worden gedrukt (silent piler) en stempelramen die zorgdragen voor een stabiele bouwkuip en verminderd effect op omgeving zoals de spoorbaan.

In samenspraak met het omgevingsloket is in deze fase een start gemaakt met monitoring van een groot aantal omgevingsobjecten. Deze monitoring zal gedetailleerde informatie opleveren waarmee we de geotechnische omgevingsrisico's in samenspraak met de aannemer/bouwer nog verder zullen minimaliseren. Vanwege de grote invloed van de ondergrond op de bouwmethode en de daarmee samenhangende risico's en hinder naar de omgeving, blijft geotechniek en geohydrologie een belangrijk aandachtspunt voor een goed doordachte aanpak om nader te detailleren in de vervolgfase.

## KUNSTWERKEN

Zowel de Fiets-/voetgangerstunnel alsook de autotunnel (T-bak) zijn geoptimaliseerd in lengte en hellingen. Door de bovenlangs gelegen tunneldekken te verslanken worden de tunnels tientallen centimeters omhoog getransleerd wat de totale opvoerhoogte doet afnemen. Ruimte, comfort en afname van bouwmaterialen, -tijd en –hinder zijn hiervan het positieve effect. De fietstunnel blijft even lang omdat we de kleinere totale opvoerhoogte omzetten in een flauwere helling wat toegankelijkheid voor minder validen mogelijk maakt. Zoals hierboven beschreven, zijn de wegontwerp breedtes aangepast op basis van veilig en comfortabel gebruik behorend bij de ontwerp-rijsnelheden. De rijstrookbreedte van 2,90m. is overal in het ontwerp (lokale wegen) doorgevoerd, op de provinciale weg alsook op de aansluitende wegen zoals de verbindingsweg. Hierdoor neemt de binnen de tunnel te reserveren ruimte eveneens af. De tunnelbreedte alsook de tunnelwanden zijn geoptimaliseerd als gevolg van gedetailleerdere uitwerking van materiaalgebruik en constructieve eigenschappen. Als groot voordeel van de nieuwe configuratie rijstroken in combinatie met de slankere tunnel is een het mogelijk om de Provincialeweg gedurende de bouw van de tunnel voor twee richtingen in dienst te houden (2-0 systeem, zie BLVC).

## FUNCTIONEEL INTEGRAAL SYSTEEMONTWERP (FIS)

De mogelijke negatieve beïnvloeding van de spoorbaan door bouw van de tunnelbak en hulpwerk (of andere onderdelen) dient volgens de spoorwegwet in het zogenaamde Functioneel Integraal Systeemontwerp (FIS) nader gedetailleerd te worden beschouwd. Onzekerheden in de geotechnische en geohydrologische situatie die kunnen leiden tot risico's voor de stabiliteit van het spoor, krijgen daarom ruime aandacht in het FIS. Ook de bouwbaarheid van de spoorkruisende onderdelen komt hierbij aan de orde. Dit betreft behoud van de functionaliteit en het ongehinderd functioneren van het spoor in brede zin onder invloed van in het ontwerp aan te brengen onderdelen zoals tunnelbak (haaks en parallel op het spoor), Verbindingsweg, hulpwerk, e.d. De verbeterde wegconfiguratie heeft niet alleen de switch overbodig gemaakt, ook is de tunnelbak (T-bak) parallel aan de spoorbaan op grotere afstand van deze spoorbaan geprojecteerd. Nadelige interferentie van de (bouw van) de langsligging van de tunnel in de provinciale weg op de spoorbaan wordt daardoor fors geminimaliseerd en niet langer als groot raakvlak gezien in dit FIS. Het Functioneel Integraal Systeemontwerp is vooral gebaseerd worden op de verdiepte kruisingen haaks onder het spoor door de zogenoemde "spoor-dragende onderdelen".

## ONDERGRONDSE INFRASTRUCTUUR

Het projectgebied kent vele complexe kabel- en leidingenroutes. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in NUTS voorzieningen (gas, elektra, water) en telecom/data kabels. De uitvoering en de eindligging van het projectresultaat Guisweg heeft grote raakvlakken met de ondergrondse infra. Naast fysieke interferentie van gelegen kabels en leidingen op het projectresultaat, stellen beheerders van kabels en leidingen eisen ten aanzien van ligging en bereikbaarheid van hun kabels en leidingen. In deze fase 2B is aanvullend onderzocht waarop deze raakvlakken invloed uitoefenen op het projectresultaat Guisweg op het gebied van (bouw)techniek, kosten en risico's. Om inzicht te krijgen in de benodigde omleggingen/verplaatsingen en de daarmee gemoeide raakvlakken is in fase 2B een volledige inventarisatie gemaakt op basis van de KLIC (Kabels en leidingen informatie centrum) van alle ondergrondse infra in relatie tot het projectresultaat. De hieruit volgende raakvlakken met project Guisweg zijn in het kader van de nadeel compensatieregeling van Zaanstad doorgerekend en in de kostenraming opgenomen. In die compensatieregeling zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente als grondeigenaar en de in de grond liggende ondergrondse infra over nadeelcompensatie of schadevergoeding als gevolg van het verleggen van kabels en leidingen om infrastructuurprojecten mogelijk te maken. De hoogte van de compensatie die moet worden betaald aan de leiding eigenaren hangt af van de termijn dat de ondergrondse infra reeds is afgeschreven.

De nodige gesprekken met partijen met de grootste raakvlakken hebben reeds plaatsgevonden. In de planuitwerkingsfase zullen nadere afspraken over verleggingen, voorkeurstrace's, planning, kosten en "werk met werk" worden gemaakt.

## ONDERZOEK WATERBERGING EN OPPERVLAKTEWATERSYSTEEM

Het projectgebied kent een complex en kwetsbaar oppervlaktewatersysteem, dat gedeeltelijk voor recreatie wordt gebruikt. Om de werking ervan te kunnen blijven garanderen, tijdens en na de uitvoering, wordt in fase 2B voor het hele projectgebied een waterbalans opgesteld. Watercompensatie van 15% van de toename van het verharde oppervlakte is, zoals door het hoogheemraadschap geëist, verwerkt in het projectontwerp. In deze fase 2B is onderzoek gedaan naar bestaande waterlopen, deze zijn in kaart gebracht en in verband gebracht met het omliggende netwerk. Er is onderscheid gemaakt tussen (op dit moment) bevaarbare en niet bevaarbare waterlopen. Ook is er overleg geweest met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier over de ontwerpaanpassingen ter plaatse van het projectgebied. Er is een nadere analyse gemaakt van provinciaal, regionaal en lokaal beleid op het gebied van waterrecreatie en de positie van dit project in het beleid en (beoogde) vaarnetwerk. Uit deze onderzoeken volgt dat een (bevaarbaar) naviduct ter plaatse van de spoorsloot over de tunnel van de Verbindingsweg als waardevol wordt beschouwd en is derhalve toegevoegd aan de projectscope. De toegevoegde locaties voor de oppervlaktewater berging zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat de cultuurhistorische lijnen in het landschap daar waar mogelijk worden gehandhaafd en versterkt.

## GROENSTRUCTUUR EN COMPENSATIE

PM

## AANVULLEND STIKSTOFONDERZOEK

De mogelijkheden om tot een haalbaar traject te komen vanuit de problematiek van de stikstofdepositie zij nader onderzocht. Aangezien significante effecten op basis van het project Guisweg niet kunnen worden uitgesloten kan het project alleen doorgang vinden indien er (A) geen alternatieven zijn met minder effecten, er (D) sprake is van dwingende redenen van openbaar belang en (C) de effecten

worden gecompenseerd. Dit wordt gedaan middels een ADC-toets. Bij een positieve toetsing moet dus aan alle voorwaarden worden voldoen. Voor het project Guisweg lijkt dit juridisch en beleidsmatig kansrijk en haalbaar. Compensatie is echter complex en tijdrovend, maar ook haalbaar. In de volgende projectfase dient een uitgebreid compensatieplan te worden opgesteld met de gebiedsbeheerders om de definitieve haalbaarheid hiervan te toetsen.

### QUICK SCAN BLVC

De bouwmethodes en uitvoeringsfasering zijn van grote invloed op de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC) tijdens de uitvoering. Pas in de planuitwerkingsfase wordt een volledig BLVC-plan opgesteld maar een inventarisatie heeft plaatsgevonden die inzicht geeft in de aard en omvang van de te nemen maatregelen tijdens de uitvoering van het project.

De oost-west verbinding Guisweg is van groot belang, vooral ook voor nood- en hulpdiensten. De verschillende optimalisaties die hierboven zijn beschreven, maken een bouwfasering in de vorm van een 2-0 systeem mogelijk. Dit betekent dat de Provincialeweg met een rijstrook per richting berijdbaar blijft tijdens de bouw van de tunnel. Omdat de spoorwegovergang de enige plek is waar het mogelijk is om van Rooswijk/Westerkoog naar Oud Koog te gaan, zal deze in dienst blijven tijdens de werkzaamheden van de verdiepte-T. Op het moment dat de verdiepte-T gereed is, zal deze dienen als de nieuwe oost-west verbinding. Dat betekent dat de Guisweg pas afgesloten kan worden voor autoverkeer nadat de nieuwe verbindingsweg is gerealiseerd. Het fietsverkeer kan gedurende de bouwperiode van de fietstunnel gedeeltelijk gebruik blijven maken van de spoorwegovergang. Een beperkte tijd, in de volgende fase nader uit te werken hoe lang, zal het fietsverkeer mogelijk moeten omfietsen via de fietstunnel bij de Blaasbalgstraat en eventueel gebruik maken via de trappen van de stationstunnel.

Het spoorverkeer dient te allen tijde doorgang te kunnen vinden met uitzondering van geplande buitendienststellingen en treinvrije perioden waar spoorbaan activiteiten plaatsvinden. Het aanvragen van deze “uit dienst nemingen” van het spoor voor het bouwen en voorbereiden van de spoordragende kruisingen worden in de planuitwerkingsfase nader uitgewerkt en geformaliseerd.

Afrit 2 kan pas afgesloten worden als de verbindingsweg en de verdiepte T gereed zijn. Om dat te bereiken moet de huidige afrit van aansluiting 3 verplaatst zijn. Het logische gevolg in die fasering is dat eerst afrit 3 gereed is en vervolgens kan afrit 2 afgesloten worden.

### KOSTENANALYSE EN GEACTUALISEERDE KOSTENRAMING

De in Fase 2B nader uitgewerkte en onderzochte onderdelen maken het mogelijk in de kostenraming minder onzekerheden op te nemen. In plaats van kentallen kunnen bijvoorbeeld meer gedetailleerde hoeveelheden worden opgenomen. Ook kunnen opslag (onvoorzien-onvoorzien)- en risicopercentages (voorzien-onvoorzien) nauwkeuriger worden ingeschat of worden inmiddels beheerst. Het in deze fase verkregen verbeterde inzicht in de ondergrondse infra bijvoorbeeld geeft grotere zekerheid over de te reserveren daadwerkelijke kosten en doet de onzekerheidsreservering afnemen. Figuur ***PM** geeft dit schematisch weer. Door de juiste inschatting van onzekerheden (marges) neemt het risico op te lage inschattingen af. Nadere detaillering geeft grotere duidelijkheid over de directe- en indirecte kosten waardoor onzekerheidsreserveringen kunnen afnemen. Door de onzekerheden in de raming in juiste balans met toegenomen kennis van het projectresultaat te houden, zijn de uiteindelijke (investerings-)kosten trefzeker en toekomstbestendig in beeld gebracht. Desalniettemin mag het duidelijk zijn dat er ondanks deze nauwlettende samenstelling van de SSK-raming ook een aantal maatschappelijk-economische situaties zijn opgetreden die niet te voorspellen waren maar wel consequenties hebben op de totale benodigde investeringen van de partners. Met name door stijgingen van de energieprijzen zijn de hieraan gekoppelde stijging van bouw- en materialenkosten de consequentie.

Op basis van de op dit moment beschikbare informatie is het beschikbare taakstellende budget (prijspeil 2021) van €164 miljoen is volgens de kostenraming voldoende om het project (prijspeil 2021) te kunnen realiseren. De indexatie van het budget in 2022 is achter gebleven bij de gestegen (te verwachten) bouwkosten. Ingeschat wordt echter dat ook het geïndexeerde budget prijspeil 2022 (€174 miljoen), door de doorgevoerde optimalisaties in het ontwerp en risicoprofiel, voldoende zijn om het project te kunnen realiseren. Indien de hoogte van de indexatie in 2023 of later in de tijd niet wordt aangepast, kan het taakstellend projectbudget onvoldoende zijn om het project te realiseren. In de bestuursovereenkomst voor de planuitwerking worden afspraken gemaakt, hoe hiermee om te gaan.

# 6 Organisatie en samenwerking



Versie 3.0 | september 2022

## 6.1 BETROKKEN PARTNERS

De Vervoerregio is namens de partijen de initiatiefnemer voor de planstudie en werkt hierin nauw samen met de dezelfde partners als tijdens de verkenning: gemeente Zaanstad, ProRail, Rijkswaterstaat, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en provincie Noord-Holland. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) is verantwoordelijk voor de wegen die zij in beheer heeft en de waterhuishouding. Met HHNK wordt tijdens de planstudie afgestemd hoe oplossingen het best passen binnen haar beheerbelangen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Tevens is NS, als beheerder van station Zaandijk Zaanse Schans betrokken.

## 6.2 BESLUITVORMINGSSTRUCTUUR

De besluitvorming over de planstudie Guisweg vindt plaats in een aantal overleggen:

- Begeleidingsgroep Guisweg (ambtelijk), waarin de inhoudelijk deskundigen van de partners ongeveer elke 6 weken bij elkaar komen en waarin besluiten voor het managementoverleg worden voorbereid;
- Managementoverleg Guisweg (ambtelijk), waarin afdelingshoofden / directeuren van de partners ongeveer elke 3 maanden bij elkaar komen en waarin besluiten voor het bestuurlijk overleg worden voorbereid;
- Bestuurlijk overleg Guisweg, waarin de verantwoordelijke bestuurders van de partners bij elkaar komen en keuzes maken over de aansturing van het project, dit in afstemming met de verantwoordelijke bestuursorganen van de partners en raden en staten.

## 6.3 PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

De communicatie over het project Guisweg is gestart bij aanvang van de verkenning in maart 2018. Tijdens de planstudie is de communicatie naar en met de omgeving verder uitgebreid, onder andere met de start van een participatietraject met de focusgroep. De communicatielijn uit de planstudiefase 1 is doorgezet in fase 2, de verkenningsfase. Voor planfase 2 zijn de volgende doelen voor communicatie en omgevingsmanagement gesteld:

- Het verwerven van voldoende draagvlak uit de omgeving/stakeholders voor het voorkeursalternatief (VKA) en het selectieproces voor het VKA.
- Optimalisatie alternatieven door het gebruik maken van de kennis en ervaring van de omgeving. De omgeving denkt mee over de mogelijke sociale effecten van de alternatieven en mogelijke mitigerende maatregelen.

### 6.3.1 WERKZAAMHEDEN TIJDENS FASE 2A

**Communicatie ten aanzien van draakvlak**

Enerzijds wordt actief gecommuniceerd naar de omgeving over de stand van zaken van het project doormiddel van diverse kanalen, zoals de projectpagina Guisweg. zaanstad.nl en de maandelijkse digitale nieuwsbrief. Er vinden op reguliere basis gesprekken plaats met de wijkmanagers in het projectgebied, de tennisverenigingen KZTV en TV Westzijderveld, OLAM en de nood- en hulpdiensten.

Er is ingezet op intensivering van de communicatie met bewoners en ondernemers die grote impact zullen ervaren het project. Een start is gemaakt met de bijeenkomst van de ondernemers rondom aansluiting 2 en een bijeenkomst voor de bewoners van Westerkoog. Onze aandacht gaat ook uit naar bewoners die direct impact zullen ervaren door de infrastructurele aanpassingen, zoals de bewoners van de Parklaan, de Pellekaanstraat, de bezitters van een boot aan de Sluissloot en het gebied rondom aansluiting 3.
Er zijn ook projectbrede bijeenkomsten gehouden, om bewoners in het gehele projectgebied te informeren over de stand van zaken van het project.

**Communicatie ten aanzien van input sociale effecten**

Er is input opgehaald over de mogelijke risico's van het project, de sociale effecten en de mogelijke mitigerende maatregelen. Deze input heeft geleid tot een SIA-rapportage. Dit is gedaan middels 2 bijeenkomsten van de focusgroep en 2 peilingen die breed zijn uitgezet in de omgeving. De focusgroep bestaat uit 30 leden, verspreid over het projectgebied. Een derde focusgroepbijeenkomst heeft in mei 2022 plaatsgevonden. De peilingen zijn uitgezet in september 2021 en januari 2022. De eerste peiling is ingevuld door 846 omwonenden. De tweede peiling door 911 bewoners in het projectgebied.

### 6.3.2 WERKZAAMHEDEN TIJDENS FASE 2B

De communicatie en participatie in planfase 2b staat in het teken van het breed consulteren van de omgeving. Doel is om input te ontvangen op het voorlopig voorkeursalternatief vanuit de omgeving, die het gebied immers het beste kent. Deze input is benut om het voorkeursalternatief te optimaliseren en beter te laten passen bij de omgeving.

**Inspraakperiode**

Tijdens een inspraakperiode van 15 september tot 1 november 2022 is de omgeving in staat gesteld te reageren op de vrijgegeven stukken. Dit kon via de website guisweg.zaanstad.nl en via de mail guisweg@vervoerregio.nl.
Via diverse kanalen <welke> is deze reactieperiode bekend

gemaakt. Daarnaast is een inloopavond georganiseerd op 5 oktober 2022. Op deze inloopavond is de omgeving ook uitgenodigd om een reactieformulier in te vullen, middels kaartjes waarop een QR-code staat met directe link naar het formulier.
In totaal heeft de inspraakperiode 225 reacties opgeleverd. 4 via de mail en 221 via het formulier. Hiervan zijn een aantal reacties dubbel of zonder enige inhoud, waardoor er ruim 200 unieke reacties zijn ontvangen. De reacties zijn zeer uiteenlopend, variërend van 1 korte kreet tot uitvoerig gedocumenteerde stukken. Alle reacties zijn beschouwd en behandeld. Beantwoording is opgenomen in de Nota van Antwoord.

De reactieperiode heeft een zeer breed palet aan onderwerpen opgeleverd, veel ervan draagt bij aan de kwaliteit van het ontwerp of levert aanknopingspunten voor het aanscherpen van onderbouwingen van gemaakte keuzes. Veelvoorkomende thema's zijn: in de eerste plaats aansluiting 2. Over het geplande verwijderen van aansluiting 2 lopen de reacties uiteen van positief en begripvol tot negatief en ronduit boos. Zorgen over extra reistijd of een toename van (vracht-)verkeer in Oud-Koog worden het meest genoemd in relatie tot het verwijderen van deze aansluiting. Een veelvoorkomend onderwerp gerelateerd aan aansluiting 2 is de Krommenieër Schietvereniging. Deze huurt ruimte in de afritconstructie van aansluiting 2, waar hun schietbaan zich bevindt. Hierbij is de grote zorg dat zij hun locatie kwijtraken bij sloop van deze constructie waardoor de vereniging zou ophouden te bestaan. Andere thema's die regelmatig terugkomen is de veiligheid/kwaliteit van de fietstunnel, de weglayout in het ontwerp (met name de nu vervallen switch) en een toename van verkeersdrukte op alternatieve routes. De doorgevoerde optimalisaties naar aanleiding van de inspraakperiode zijn opgenomen in de Nota van Antwoord.

**Specifieke stakeholders**
In planfase 2b zijn met diverse stakeholders ook één op één gesprekken geweest. Er is een sessie georganiseerd met KZTV en TV Westzijderveld waarin we gewerkt hebben aan een optimale inrichting van hun tennisveld. Met Tate & Lyle en de Bedrijvige Bij is gesproken over de inrichting van de Pinkstraat en hun plannen voor het aanpassen van hun inritten. Ook zijn er gesprekken geweest met de Vereniging tot Ongeschonden Behoud Westzijderveld, betreffende de gevolgen van het project op Westzijderveld.

In planfase 2b is ook uitgebreid gesproken met de Krommenieër Schietvereniging. Zoals genoemd maakt men zich zorgen over de voorgenomen sloop van aansluiting 2. Samen met de vereniging wordt gezocht naar mogelijke oplossingen. Dit is uitgewerkt in de Verkenning Krommenieër Schietvereniging. Een definitieve keuze is nog niet gemaakt, maar als eerste tegemoetkoming is besloten de locatie in ieder geval tot 2029 te behouden zodat zij weten dat ze niet dakloos worden bij de start van het project.

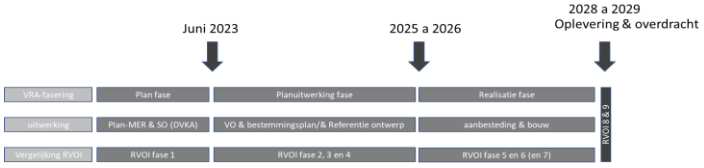
# 7 Planuitwerkingsfase

## 7.1 Afronding Planstudiefase

De Vervoerregio Amsterdam hanteert een fasering waarbij we met deze fase 2B aan het einde zijn gekomen van de planstudiefase. Na de definitieve vaststelling van het voorkeursalternatief en het ondertekenen van de bestuursovereenkomst door de betrokken partijen kan de planstudiefase worden afgerond en wordt het project ‘gepromoveerd’ naar de planuitwerkingsfase. Elke betrokken partij heeft hiervoor een eigen besluitvormingsproces dat wordt doorlopen. Met het afronden van de planstudiefase eindigt de fase waarin studiebudget van de partners wordt aangesproken en start de fase waarin vanuit het projectbudget de planuitwerkingsfase (en later de realisatiefase) wordt gefinancierd.

## 7.2 Start Planuitwerkingfase

De planuitwerkingfase is de volgende projectfase om te komen tot de realisatie van het project. Deze fase kent normaal gesproken geen grote wijzigingen meer in de scope, planning en kosten van het project. Het is tijd voor de bevestiging van gemaakte afspraken en het nader uitwerken van het voorkeursalternatief. De projecttrekker werkt in afstemming met de wegbeheerder(s) het voorkeursalternatief gedetailleerder uit, zodat de ruimtelijke procedures kunnen worden doorlopen, volgende participatie kan plaatsvinden en de vergunningen kunnen worden aangevraagd. De partijen maken alles gereed om tot realisatie over te gaan; de contractdocumenten worden vervaardigd die in de volgende fase van het project proces “de realisatiefase” kunnen worden gebruikt voor de aanbesteding. In grote lijnen hebben we de volgende processchema voor ogen. Voor de volledigheid wordt de projectfasering van de Vervoerregio doorgezet, een simpele weergave van de producten benoemd en een vergelijking gemaakt met de destijds door de RVOI gehanteerde fase indeling.




## 7.3 Aanpak Planuitwerkingfase

De dynamiek van samenwerking tussen de projectpartners in een voorbereidingsfase is beduidend anders en minder kritisch als het gaat over verantwoordelijkheden, bevoegdheden en risico's dan in een realisatiefase. De realisatiefase immers wordt gekenmerkt door een dynamiek waarbij na aanbesteding ook de uitvoerende partij (opdrachtnemer/aannemer) een grote rol speelt in de samenwerking. De bestuurlijke overeenkomst met het Governance model wordt daarom aan het einde van deze planstudie specifiek en op maat gemaakt voor enkel de planuitwerkingsfase. Omdat de dynamiek van de Planuitwerking het meest lijkt op die van de Planstudiefase en om onduidelijkheid in vermenging van de twee volgende fasen te voorkomen, wordt de bestuurlijke overeenkomst met het governance model geënt en in grote lijnen gelijk gehouden met de bestaande bestuurlijke overeenkomst en samenwerkingsmodel. Ook het plan van aanpak wordt in deze fase specifiek geschreven enkel voor de planuitwerkingfase maar uiteraard met een doorzicht op de realisatiefase. Op dit moment zijn er immers nog logischerwijs een aantal onduidelijkheden in de projectscope die nader moeten worden uitgewerkt in de volgende fase (zoals de omvang van het spoordragende gedeelte maar ook de scopedelen van Rijkswaterstaat). Opdrachtgeverschap, penvoering en onderlinge samenwerkingsafspraken worden nog nader bepaald onder invloed van wetgeving, belangen, risico's en keuze's van de partners maar zijn tegelijkertijd van grote invloed op de aanpak in de realisatiefase gericht op het contractsysteem, de aanbestedingsmethode en de uiteindelijke strategie inzet in de bouwfase. Daarom wordt een aanpak gericht op het op juiste wijze doorlopen en voltooien van de planuitwerkingfase geadviseerd en voorgesteld als beste aanpak. Zodra de belangrijkste puzzelstukken zijn geïnventariseerd en op de plaats zijn gelegd, wordt in de planuitwerkingfase een hernieuwd en scherper op de Realisatiesfase toegespitst plan van aanpak, samenwerkings- en governancemodel samengesteld.

In het plan van aanpak van de planuitwerkingsfase wordt naar de mogelijkheden in inkoopstrategie gekeken. De inkoopstrategie (manier van aanbesteden van het project) is namelijk van belang voor de wijze van diepgang en

inhoudelijke samenstelling van producten. De planuitwerking wordt dan ook afgestemd op de in het inkoopadvies beschreven strategie. Aan het einde van de planuitwerking wordt deze strategie voorafgaand aan de aanbesteding nogmaals tegen het licht gehouden en afgewogen.

De planuitwerkingfase heeft de volgende doelen:
Het uitwerken van de laatste details van de voorkeursoplossing binnen de vastgelegde kaders & het taakstellend budget en de uitwerking naar een compleet voorontwerp waar alle betrokken partijen zich in kunnen vinden. De doelstelling van een voorontwerp is:

- om de projectscope en het ruimtegebruik van bouwfase en eindsituatie vast te leggen en op basis waarvan een raming met een onzekerheidsmarge van +/- 20% kan worden afgegeven;
- Het doorlopen van de planologische- en vergunningenprocedures, waaronder de project-MER en het aanpassen van het bestemmingsplan/omgevingsplan;
- Omgevingsparticipatie planuitwerking;
- Het voorbereiden van de contractstukken t.b.v. aanbesteding en de realisatiefase;

Hierbij worden onder andere de producten als een programma van eisen (klant eis specificatie) en contractstukken voor de aanbesteding uitgewerkt, definitieve aanvragen voor beschikking(en), afspraken over de risicoverdeling en een plan van aanpak voor de realisatiefase. In de planuitwerking worden bij het uitwerken van de ontwerpen en het doorlopen van de planologische procedures naast de verkeerskundige en ruimtelijke inpassing ook invulling gegeven aan:

- de invulling van de compensatiemaatregelen voor natuur en milieu (waaronder stikstof e.d.);
- Inkoopadvies Realisatiefase;
- Plan van Aanpak Realisatiefase;
- Bestuursovereenkomst met samenwerkings- en governance-model Realisatiefase.

ZNSTD Vervoerregio Amsterdam ProRail Provincie Noord-Holland Rijkswaterstaat Ministerie van Infrastructuur en Milieu Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

P.R.W.E. Chorus

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144278

chorusp@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

- 8 MAART 2023

**Kenmerk**

1985864/1985867

**Uw kenmerk**

**Betreft: Vaststelling definitief voorkeursalternatief Guisweg**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om het definitieve voorkeursalternatief voor de Guisweg vast te stellen.

***Aanleiding***

Op 13 maart 2023 heeft een Bestuurlijk Overleg plaatsgevonden over de Guisweg, de gelijkvloerse spoorwegovergang ten noorden van station Zaandijk Zaanse Schans. In dit overleg is aan de deelnemende partijen, te weten Rijkswaterstaat, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, gemeente Zaanstad en provincie Noord-Holland gevraagd akkoord te gaan met het ter vaststelling voorleggen van het definitieve voorkeursalternatief voor de Guisweg aan het college van B&W van de gemeente Zaanstad. De gedeputeerde Water, Wadden, RO en Wonen heeft namens de provincie Noord-Holland deelgenomen aan dit overleg.

***Planstudie Guisweg***

In 2019 zijn de gemeente Zaanstad, provincie Noord-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord en de Vervoerregio Amsterdam de planstudie Guisweg gestart. Het doel van de planstudie is het vaststellen van een voorkeursalternatief, waarmee de problemen in het gebied worden verminderd en kansen worden benut. De projectpartners hebben voor het project Guisweg gezamenlijk een taakstellend budget van €130 miljoen toegezegd. GS hebben in december 2018 besloten hiervoor vanuit het programma OV-knooppunten een bedrag van maximaal €5 miljoen te reserveren.

In de loop van 2021 bleek dat het project te maken zou krijgen met een aanzienlijk investeringstekort. Oorzaken hiervoor zijn te laag ingeschatte eenheidsprijzen en risicopercentages in 2020 en de sterk gestegen bouwkosten. In het Bestuurlijk Overleg van 6 december 2021 is de bereidheid uitgesproken hiervoor op zoek te gaan naar extra budget. Daarbij is het uitgangspunt gehanteerd dat de financierende partijen naar rato van hun eerdere bijdrage (i.e. voor provincie Noord-

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Holland een aandeel van 4%) een extra bijdrage leveren om de benodigde dekking rond te krijgen.

Voor de provincie komt dit neer op een extra bijdrage van € 1 miljoen. Op 14 februari 2023 hebben GS besloten om hiervoor € 1 miljoen te reserveren vanuit het OV fonds.

***Definitief voorkeursalternatief Guisweg***

Eind 2022 is het voorlopig voorkeursalternatief ter inzage gelegd voor de omgeving. De binnengekomen reacties op het voorlopige voorkeursalternatief zijn verwerkt en daar waar mogelijk opgenomen in het definitieve voorkeursalternatief. Het definitieve voorkeursalternatief is de variant met de zogenoemde zuidelijke ligging van de verbindingsweg (zie bijlage 1).

Ten opzichte van het voorlopige voorkeursalternatief is er een aantal optimalisaties doorgevoerd. De belangrijkste zijn:

- Versmalling wegprofiel; de rijstroken van de Provinciale weg zijn als gevolg van snelheidsverlaging van 70 km/per uur naar 50 km/per uur versmald met 60 centimeter;
- Meer ruimte voor groen, fietspaden en voetpaden;
- Verbeterde veiligheid en doorstroming als gevolg van aangepast wegontwerp Provincialeweg;
- De fiets-/ voetgangers tunnel Guisweg is toegankelijk gemaakt voor mensen met een beperking en beter ingepast in de omgeving westzijde.

***Vervolg***

Op 14 maart wordt het definitieve voorkeursalternatief ter vaststelling aangeboden aan het college van B&W van gemeente Zaanstad. Op 6 april volgt de vaststelling in de gemeenteraad. Daarmee is de planstudiefase formeel afgerond en start de zogenaamde Planuitwerkingsfase. In deze fase wordt onder meer het omgevingsplan/bestemmingsplan gewijzigd. Voor de Planuitwerkingsfase wordt tevens een nieuwe bestuursovereenkomst opgesteld waarin onder andere afspraken worden gemaakt over het samenwerkings -en governance model voor de Realisatiefase.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

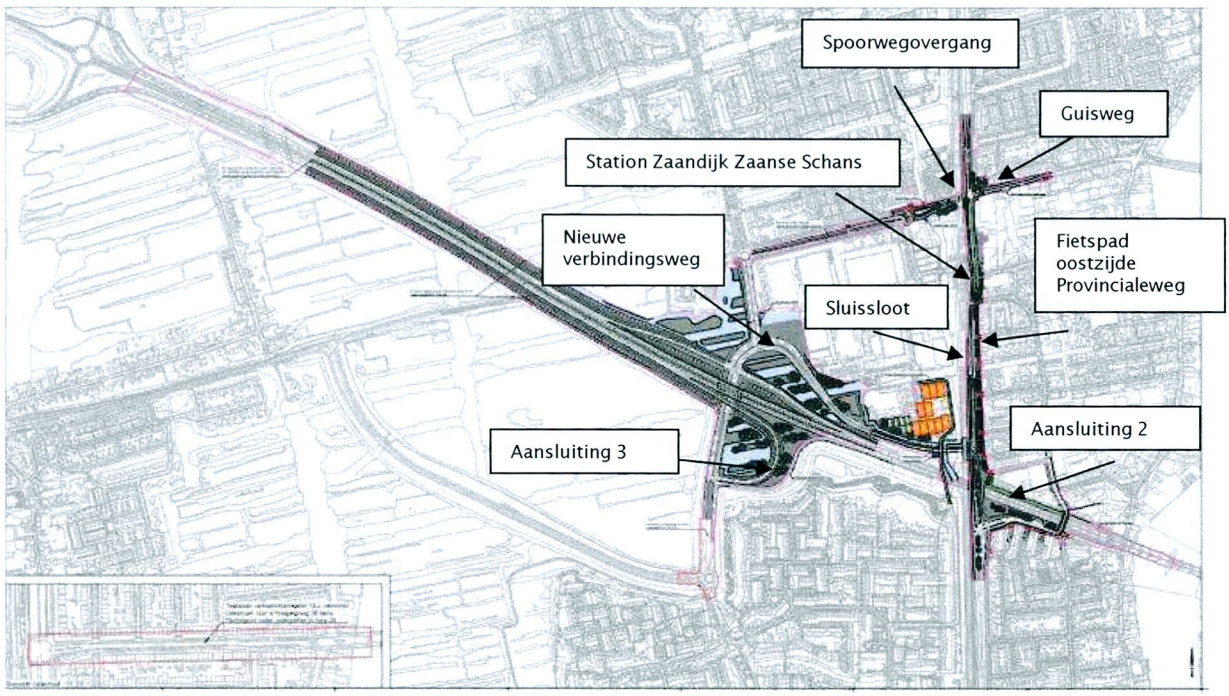
2 bijlagen
-Beschrijving definitief voorkeursalternatief Guisweg
-Rapportage planstudie Guisweg

## Bijlage 1 Korte beschrijving definitief voorkeursalternatief Guisweg

Het definitieve voorkeursalternatief voor de Guisweg bestaat uit de volgende onderdelen (zie figuur 1):

- de onveilige spoorwegovergang verdwijnt;
- op de plaats van de spoorwegovergang komt een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel;
- aan de oostzijde van de Provincialeweg komt een fietsroute van de Guisweg via station Zaandijk Zaanse Schans naar de Verzetstraat;
- er komt een nieuwe verbindingsweg voor autoverkeer die deels verdiept aangelegd wordt
- de Provincialeweg wordt deels verdiept (ter hoogte van aansluiting met de verbindingsweg)
- De Sluissloot blijft open;
- A8-aansluiting 2 gaat dicht A8-aansluiting 3 krijgt er een op- en afrit bij;

*Figuur 1 Definitief voorkeursalternatief*



Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12259 |
| **Extern Zaak ID** | 1991544 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.7 |
| **Titel** | Mobiliteit: Verkennen mobiliteitsopgaven in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer (C-agenda commissie Ruimte) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

Op 16 februari 2023 hebben bestuurders van de provincies Zuid- en Noord-Holland, gemeenten aan beide zijden van de Ringvaart, Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam uitgesproken om gezamenlijk de knelpunten en oplossingsrichtingen van de mobiliteitsopgaven in het grensgebied van Noordelijke Duin en Bollenstreek en Haarlemmermeer te gaan verkennen. Nut en noodzaak hiervan is door alle bestuurders onderstreept.

# *Nieuwsbrief nummer 1 (maart 2023)*

***'De reiziger op de fiets, in de bus of in de auto heeft geen boodschap aan gemeente- of provinciegrenzen. Die wil gewoon vlot en veilig naar het werk, de winkel of het strand'.***

Vanuit die gedachte zochten wij elkaar op als overheden aan weerzijden van de Ringvaart bij Lisse, Hillegom en Haarlemmermeer. Wij onderkennen de behoefte van onze inwoners en ondernemers om zich vlot en veilig te verplaatsen. Er is door ons een nieuwe samenwerking gestart die gaat over het verbeteren van de bereikbaarheid over grenzen heen, zowel per fiets, met de bus als met de auto.

**Wie zijn wij?**
Wij zijn de provincies Noord- en Zuid-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, het samenwerkingsverband Holland-Rijnland en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen. In het provinciehuis in Haarlem hebben wij op 16 februari afgesproken dat we gaan samenwerken aan het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer.



*v.l.n.r.: Roberto ter Hark, Marlies Volten, Maarten Dijkshoorn, Jolanda Langeveld, Marja Ruigrok, Jeroen Olthof, Frederik Zevenbergen en Gerard Mostert.*

**Ringvaart is geen grens**
Bewoners en ondernemers aan weerszijden van de Ringvaart reizen dagelijks over de Ringvaart om naar school of werk te gaan, te winkelen of familie en vrienden te bezoeken. Bezoekers aan de bollenvelden, het strand of Schiphol en Amsterdam ervaren bij het oversteken van de Ringvaart niet dat ze een provincie- en gemeentegrens over steken. Ook de logistieke sector gebruikt dezelfde wegen om haar ladingen te vervoeren; vaak ook door onze kernen heen.

Kortom, de activiteiten van alle dag houden zich niet aan overheidsgrenzen. Maar wel worden diezelfde dagelijkse activiteiten beperkt en soms gehinderd door het onvoldoende op elkaar aansluiten of het ontbreken van fiets-, Openbaar Vervoer- en auto infrastructuur. Vooral in een regio waar enerzijds de onderlinge relaties groot zijn en anderzijds de regio doorkruist wordt met doorgaand verkeer naar werkgebieden, publiekstrekkers als Keukenhof, het strand en Schiphol is de druk op het mobiliteitsnetwerk (te) groot. Aspecten als leefbaarheid en verkeersveiligheid komen al enige tijd in het gedrang. En dan is er ook een dringende behoefte aan bedrijvigheid en het bouwen van (hoogstnoodzakelijke) woningen.

**Samenwerking in een functionele regio: over de Ringvaart heen**
Zowel in Zuid-Holland als in Noord-Holland werken we al volop samen. De Zuid-Hollandse partijen maakten afspraken over van een pakket van maatregelen om de bereikbaarheid tussen de regio's te verbeteren. Aan de overzijde van de Ringvaart werkten overheden aan een Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 en een daarbij behorende Adaptieve Agenda. Vanaf nu bundelen wij nog meer onze krachten.

Natuurlijk zijn wij geen onbekenden van elkaar. Op een aantal projecten werken wij al samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid. De Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding Noordwijk-Schiphol is zo'n gezamenlijk project waarvoor we in de zomer van 2022 een Realisatie Overeenkomst (ROK) ondertekenden. De afspraken gaan over een nieuwe brug over de Ringvaart, speciaal voor de bus en fietsers. Ook bij de ontwikkeling van doorfietsroutes zoeken wij de afstemming; bij woningbouwplannen worden alle partijen betrokken waar het gaat om de effecten op mobiliteit en leefbaarheid. Zo kijken wij met elkaar goed naar het effect van de geplande ontwikkeling van woningbouw in Lisserbroek op de verkeersbewegingen.

**En nu verder…**
Deze lijn van samen werken aan het verbeteren van de bereikbaarheid over grenzen heen trekken wij vanaf nu door. We starten met het bepalen van de gezamenlijke opgave, de probleemstelling en het in beeld brengen van oplossingsrichtingen. We beginnen niet helemaal opnieuw, maar gebruiken hierbij de inzichten die er al zijn.

Frederik Zevenbergen, gedeputeerde provincie Zuid-Holland
Jeroen Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
Gerard Mostert, bestuurder Holland-Rijnland

Marja Ruigrok, vice-voorzitter Vervoerregio Amsterdam en wethouder gemeente Haarlemmermeer
Jolanda Langeveld, wethouder gemeente Lisse
Marlies Volten, wethouder gemeente Teylingen
Roberto ter Hark, wethouder gemeente Noordwijk
Maarten Dijkshoorn, wethouder gemeente Hillegom

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
W.G. Brussaard
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143655
BRUSSAARDW@Noord-Holland.nl



**Verzenddatum**

15 MAART 2023

**Kenmerk**
1991544/1991743

**Uw kenmerk**

**Betreft: Start Verkennen Mobiliteitsopgaven Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de mobiliteitsopgaven in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer.

**Gezamenlijk verkennen door Zuid- en Noord-Hollandse overheden**
Op 16 februari 2023 was de stuurgroep 'Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek' bijeen. Dit is een stuurgroep met portefeuillehouders van betrokken Zuid-Hollandse overheden. Deze keer waren ook bestuurders van de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam uitgenodigd door gedeputeerde Zevenbergen van de provincie Zuid-Holland, voorzitter van de stuurgroep. Het doel was om een start te maken met de gezamenlijke verkenning van knelpunten en oplossingsrichtingen van mobiliteitsopgaven in het grensgebied van de Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer.

Nut en noodzaak van het gezamenlijk verkennen van de mobiliteitsopgaven is op 16 februari 2023 door de betrokken bestuurders benadrukt. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de mobiliteitsstudies die de afgelopen periode aan zowel de Noord- als Zuid-Hollandse kant zijn uitgevoerd. Hieronder vallen de Netwerkstudie Haarlemmermeer, Adaptieve Agenda Mobiliteit Haarlemmermeer 2040 en het multimodale bereikbaarheidspakket voor de Noordelijke Duin- en Bollenstreek). Portefeuillehouders van de provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en Vervoerregio Amsterdam nemen daartoe in het vervolg deel aan de stuurgroep.
Het al lopende project HOV Noordwijk-Schiphol zetten partijen uiteraard gezamenlijk door.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

**Gebiedsontwikkeling in Westflank Haarlemmermeer**
Lisserbroek is een van de gebieden in de Westflank van de gemeente Haarlemmermeer met een aanzienlijke woningbouwopgave. In de Netwerkstudie en Adaptieve Agenda Mobiliteit Haarlemmermeer 2040 is hiervoor al indicatief een mobiliteitspakket benoemd. Daarbij is aangegeven dat er meer onderzoek nodig is voordat er definitieve investeringskeuzes kunnen worden gemaakt. Dit onderzoek gaat nu plaatsvinden samen met de Zuid-Hollandse partners.

**Tot slot**
De bestuurders van de stuurgroep vinden het belangrijk om betrokken gemeenteraden en beide Provinciale Staten goed te betrekken bij en te informeren over het proces. Daarom ontvangt u bijgevoegde nieuwsbrief. Wij zullen u nader informeren op het moment dat er meer duidelijk is over de vervolgaanpak.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Nieuwsbrief

**Van:** Eef thuis <eefzelf@upcmail.nl>
**Verzonden:** zaterdag 17 juni 2023 00:17
**Aan:** statengriffie@provinciegroningen.nl; statengriffie@fryslan.frl; j.rozema@fryslan.frl; statengriffie@drentsparlement.nl; statengriffie@overijssel.nl; r.wiggers@overijssel.nl; karin.peters@provincie-utrecht.nl; statengriffie@provincie-utrecht.nl; roel.breet@provincie-utrecht.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>; statengriffie@brabant.nl
**CC:** Marina van Dijk <mvandijk@fietsplatform.nl>; Peter Leonhart <pleonhart@anwb.nl>; 'Wim Bot | Fietsersbond' <w.bot@fietsersbond.nl>; 'Myron ter Haar | NTFU' <mterhaar@ntfu.nl>; 'nico.vlasveld' <nico.vlasveld@planet.nl>; 'Frank Hart' <fhart@wandelnet.nl>; Jacques Guldenmundt <jguldenmundt@freeler.nl>; ben_vegter@hotmail.com
**Onderwerp:** Verzoek ontwikkelplan, regie en ondersteuning pontverbindigen en oevergemeenten

Beste griffiers, wij verzoeken u onderstaande met bijlagen door te leiden naar alle fracties en de onderhandelaars en (in)formateurs in het bijzonder. Bij voorbaat onze dank!

Geachte Statenfracties,

Allereerst wensen wij alle fracties succes met het succesvol afronden van de altijd spannende en aan betrokkenen veel vragende onderhandelingen m.b.t. een nieuw college akkoord.

Wij verzoeken u om bij de vormgeving van het akkoord en de uitwerking daarvan onze voorzet te betrekken. Ponten zijn voor iedereen van waarde maar staan in geen enkel beleidsterrein centraal. Meestal komen zij pas bij problemen in beeld. Wij bepleiten een structurele aanpak met een regierol bij de provincie. Ook wij leveren ons aandeel. Ter ondersteuning voegen wij een fraai stuk werk van de VNG Gelderland toe.

Voor nadere informatie en/of toelichting van de coalitie kunt u contact opnemen met ondergetekende via bestuur@veerponten.nl of 06-11387508 of met een van de deelnemende organisaties.

Met vriendelijke groet, namens de Veerpontencoalitie,

Eef Meijerman, voorzitter Vrienden van de Veerponten

*De veerpontencoalitie wordt gevormd door ANWB, Fietsersbond, Fietsplatform, NTFU, TeVoet, Vrienden van de Veerponten en Wandelnet*

# Perspectief voor de veren

VNG Gelderland

Vereniging van Gelderse Gemeenten




RAPPORT VNG Gelderland



# 1 INLEIDING

Om tot een perspectief voor de veren in Gelderland te komen, is een doorbraak noodzakelijk. Alle betrokkenen bij de veren, moeten uit hun bubbel komen, om samen naar dat perspectief toe te werken. De afgelopen jaren hebben provincie, gemeenten en exploitanten van veren naar elkaar gewezen. De anderen moesten het exploitatietekort van diverse veren oplossen. Of er was meer ondernemerschap nodig.

Het Verenfonds, wat jaarlijks bij bijna de helft van de veren in Gelderland voor een gedeeltelijke afdekking van het tekort zorgt is bijna leeg. Niemand wil het vullen. Dus moeten we zoeken naar andere instrumenten. Dat Verenfonds heeft er enerzijds voor gezorgd, dat veren in de vaart bleven. Anderzijds heeft het er ook toe geleid, dat gemeenten en exploitanten achterover gingen leunen. Er was onvoldoende prikkel, om tot verbetering in de exploitatie te komen.

In het zoeken naar oplossingen is er vier jaar lang veel naar elkaar gewezen. Gemeenten vonden dat de provincie met extra financiering over de brug moest komen en de provincie vond dat gemeenten nu eindelijk hun verantwoordelijkheid moesten nemen. Exploitanten wilden graag het Verenfonds behouden. En iedereen vindt de veren prachtig. Leuk onderdeel van een fiets- of wandeltochtjes door de provincie, of noodzakelijk onderdeel van een schoolroute. Voor de leefbaarheid van het rivierengebied van levensbelang.

Er is nu vier jaar gediscussieerd over en tussen allerlei partijen. Het wordt tijd dat er knopen worden doorgehakt. Het Verenfonds is leeg. Niemand is bereid er nog geld in te stoppen. Bij tal van veren gaan de tarieven omhoog. Soms wordt de dienstverlening verminderd of wordt er op bepaalde tijden niet meer gevaren.

In deze rapportage gaan we eerst in op de ontwikkelingen rond de veren en het Verenfonds. Vervolgens een beeld van de discussie die in vier jaar een motie en twee onderzoeken heeft opgeleverd, maar nog geen doorbraak. Daarvoor hebben we eerst een model ontwikkeld. We laten zien hoe dat model werkt bij de veren met de grootste tekorten. Met die ervaringen en tal van gesprekken met betrokkenen, hebben we een aantal conclusies en voorstellen geformuleerd. Voor een snel beeld verwijzen we naar de hoofdstukken 7 en 8.

De eerste verantwoordelijkheid ligt uiteraard bij de exploitanten van de veren. Zij moeten zorgen voor een goede exploitatie. In veel gevallen lukt dat ook goed zonder financiële hulp van overheden. Bij een aantal veren lukt dat niet. De oorzaken zijn divers. Maar de maatschappelijke belangen maken dat overheden hier een rol hebben. Wij doen hierbij een reeks voorstellen voor alle partijen, inclusief gemeenten en provincie. Het is tijd om het hokjes denken te doorbreken.

Omdat we met deze voorstellen alle betrokken partijen aanspreken, maar deze organisaties daar veelal nog geen standpunt over hebben kunnen innemen, worden deze voorstellen aangeboden door de voorzitter van de stuurgroep, samen met de Programmaregisseur. De adviezen van de werkgroep zijn hierin zo veel mogelijk meegenomen. De stuurgroep  stemt in met deze rapportage en de voorgestelde aanpak en biedt hierbij deze voorstellen aan aan alle betrokken partijen.

Voor het vervolg is het van belang, dat de betrokken partijen aan de slag gaan met de voorstellen en daarbij ieder voor zich en gezamenlijk de verantwoordelijkheid nemen.

1 maart 2023

**Loes van der Meijs**
*Voorzitter stuurgroep*

**Jan Wijnia**
*Programmaregisseur toekomstbestendige veren*



# 2 VERENBESTAND IN GELDERLAND

Gelderland is de provincie met de meeste veren. De grote rivieren doorsnijden hier het landschap en vormen grote barrières voor inwoners en reizigers. Al eeuwen worden die barrières overbrugd met een diversiteit aan veerponten. In de loop der jaren zijn er bruggen gebouwd, om gemakkelijk en snel aan de overkant te komen. Maar de afstanden tussen die bruggen zijn vaak nog erg groot. Daarom varen er ook nu nog zo'n vijftig veren in de provincie. Een groot deel van die veren is tevens de verbinding met de buurprovincie, omdat onze rivieren vaak de grens bepalen van de provincie.

Ruim vijfentwintig jaar geleden werd de verantwoordelijkheid voor de veren door de Rijksoverheid overgedragen aan provincie en gemeenten. In Gelderland werd die verantwoordelijkheid - als enige provincie - echt serieus genomen. Om er voor te zorgen, dat die veren in de vaart zouden blijven werd door provincie en gemeenten gezamenlijk een "Verenfonds" in het leven geroepen. Belangrijk, om bij een tekortschietende exploitatie een bijdrage te kunnen leveren. Die bijdrage wordt gedaan door de oevergemeenten en gedeeltelijk gedekt uit het Verenfonds.

In een tweetal onderzoeken is de afgelopen jaren de situatie van de veren in Gelderland geschetst (zie hier onder). Van de helft van de veren in Gelderland is financiële informatie beschikbaar. Dat geldt met name voor de veerverbindingen waarvoor een beroep wordt gedaan op het Verenfonds. Daarbij is - zeker voor wat betreft de exploitatie - ook sprake van ontbrekende informatie. Waarom draait het ene veer met een positieve exploitatie en waarom heeft de ander (soms veel) subsidie nodig. Wat wel duidelijk is, is dat het verenbestand zeer divers is en elk veer c.q. veerverbinding zijn eigen unieke karakter kent.

In het kader van het onderzoek van TwijnstraGudde is de beschikbare informatie over alle veren verzameld. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de aansluiting tussen het wegennetwerk en de veren. Waar het voor weggebruikers niet uitmaakt, van wie de weg is, wordt met name door de provincie benadrukt dat de veren niet aansluiten op het regionale netwerk. Gesteld wordt, dat er geen koppeling is van een veer met het provinciale wegennet. Wel worden 10 veren gekoppeld aan het hoofdfietsnetwerk en kunnen nog eens 15 veren daaraan gekoppeld worden. Op de verantwoordelijkheid van gemeenten en provincie komen we straks terug. Echter, om een veer slechts te karakteriseren aan de hand van de weg waar het veer op aansluit, is wel erg kort door de bocht. Belangrijk is in ieder geval het motief van de gebruiker. Dat kan variëren van school, werk of winkelbezoek aan de overkant van de rivier tot recreatieve of toeristische bedoelingen. Veren zijn daarmee niet alleen een verlengstuk van de weg, maar vooral van belang voor (duurzame) mobiliteit, leefbaarheid en recreatie en toerisme. Ook voor de economische en sociale ontwikkeling van het rivierengebied zijn de veren van levensbelang.

Er zijn in deze provincie 29 veren die het hele jaar varen, waarvan 24 met een vaste dienstregeling. Deze worden aangeduid met "utilitair". Twintig veren worden vooral gebruikt voor recreatieve doeleinden. Overigens moet daarbij wel worden opgemerkt dat de "utilitaire" veren ook intensief worden gebruikt door recreanten en toeristen.

Van 49 veerponten, die door TwijnstraGudde zijn onderzocht, zijn indelingen gemaakt naar type veerpont. Het grootste deel bestaat uit vrij varende veerponten. Daarnaast zijn er kabelveerponten, gierponten en zelfbedieningskabelveerponten. De meeste veren maken gebruik van fossiele brandstoffen, enkelen zijn elektrisch of maken gebruik van biobrandstof. Daarnaast zijn er grote verschillen vanwege de omvang van de waterweg die overgestoken wordt. Onder meer vanwege de veiligheid en drukke scheepvaart worden er bij diverse veerverbindingen extra eisen gesteld aan vaartuig en personeel (o.a. dubbele bemanning).

Veel veerponten zijn behoorlijk op leeftijd. Tien veerponten zijn jonger dan dertig jaar. De rest is ouder, met uitschieters van veerponten die ouder zijn dan 80 jaar. Dat betekent dat er de komende jaren veel geïnvesteerd zal moeten worden in

nieuwe (duurzame) veren. Dat heeft ongetwijfeld zijn weerslag op de exploitatieresultaten en daarmee, in een aantal situaties, op het voortbestaan van de verbinding.
De capaciteit van de veerponten is heel divers, variërend van klein (tot 49 passagiers), middelgroot (tot 99) en groot (100 en meer). In Gelderland varen ca. 19 kleine veerponten, 11 middelgrote en 17 grote veerponten.

De meeste veren worden geëxploiteerd door een particuliere organisatie. Zowel bedrijven als stichtingen die meerdere veerponten kunnen bezitten. Acht veerponten worden geëxploiteerd door een gemeentelijke organisatie.

De tarieven van de veren zijn zeer divers. Een fietser betaalt op het ene veer €0,50 en op een ander veer €3,00 voor een overtocht. Voor een automobilist kan het variëren van €2,00 tot €3,50, voor vrachtauto's tussen €4,00 en €12,00. Daarnaast zijn er vaak abonnementen voor mensen die dagelijks gebruik maken van het veer (scholieren, forenzen, etc.).

Er wordt vaak onderscheid gemaakt tussen utilitaire veren en recreatieve veren. Daarnaast wordt gesproken over auto-veren en fiets/voet-veren. Het is belangrijk om vast te stellen, dat ook de zogenaamde autoveren veel fietsers en voetgangers vervoeren. Van de 21 grote veren, die zowel auto's, fietsen als voetgangers vervoeren, zijn er zeven, die gebruik maken van het Verenfonds om het tekort te dichten. Per veer gaat het om gemiddeld €85.000. Met een uitschieter van meer dan €350.000 bij de veerdienst Brakel-Herwijnen. Deze veren zetten gemiddeld per jaar 240.000 mensen over per jaar. Het totaal aan overzettingen in Gelderland voor alle veren bedraagt ca. 10 miljoen.

Van de fiets en voetveren zijn er 14 die gebruik maken van het Verenfonds, met een gemiddelde bijdrage van minder dan 10.000 per jaar. Gemiddeld maken er ongeveer 22.000 reizigers per jaar gebruik van deze veerverbindingen. In de meeste gevallen gaat het hierbij vooral om recreatieve doeleinden.

Voor verdere informatie over de veren in Gelderland verwijzen we naar de twee onderzoeken, waar we later in deze rapportage op terug komen:

1. Rapport: Onderzoek naar veren in Gelderland, opgesteld door TwijnstraGudde in opdracht van Provincie Gelderland. Mei 2020
2. Onderzoek Toekomstbestendige Gelderse veren 2022 door Rob Joosten Advies BV, in opdracht van VNG Gelderland. Mei 2022



# 3 HET VERENFONDS.

In september 1995 is de Stichting Veren Gelderland in het leven geroepen, door de provincie Gelderland en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, afdeling Gelderland. De Stichting heeft ten doel een bijdrage te leveren aan de doelmatige instandhouding van overzetveren in Gelderland in de ruimste zin des woords. Dat doel moet, volgens de statuten, bereikt worden door een subsidieregeling, waardoor gelden ter beschikking gesteld kunnen worden aan die gemeenten die verantwoordelijk zijn voor de instandhouding van een veerverbinding. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een modelexploitatie, modeltarief en "al wat daarmee in de ruimste zin des woords verband houdt".
Het bestuur van de stichting bestaat uit zeven leden, waarvan er drie worden benoemd door de provincie en drie door de Gelderse VNG. Een bestuurslid wordt op voordracht van de veerexploitanten benoemd.
Het middel van de stichting is het Verenfonds. De werkwijze van het Verenfonds is als volgt. In eerste instantie wordt de veerdienst bekostigd vanuit de opbrengsten van de exploitatie. Bij een tekort kan een veereigenaar een verzoek tot subsidie indienen bij een oevergemeente. De oevergemeente heeft de mogelijkheid om vervolgens een verzoek om een bijdrage in te dienen bij de Stichting Veren Gelderland. De stichting honoreert het verzoek, mits er sprake is van een verlieslatende exploitatie en er wordt voldaan aan diverse eisen die geformuleerd zijn in een modellenboek. Het Verenfonds heeft geen directe subsidierelatie met de exploitanten. De subsidieverzoeken lopen altijd via de gemeenten.
Er zijn twee type dekkingsbijdragen uit het Verenfonds mogelijk voor de jaarlijkse exploitatietekorten. Bij een structureel tekort van veren die auto's, fietsers en voetgangers kunnen vervoeren, wordt dit voor 80% gedekt door het Verenfonds. Bij de veren die alleen fietsers en voetgangers vervoeren, kan tot 35% van het tekort gedekt worden uit het fonds. Bij een veer wat twee provincies verbindt bedragen deze percentages de helft van 80% of 35%. Het overblijvende tekort wordt door de betreffende oevergemeenten bekostigd.

## *Budget*

Bij de oprichting van de stichting hebben de provincie en de Gelderse VNG beiden een eenmalige bijdrage geleverd aan het fonds.
Het gaat om middelen die beschikbaar werden gesteld door het Rijk in het kader van de Wet Herverdeling Wegen, aangevuld met een bijdrage van de provincie. Bij de start was 16 miljoen gulden (7,3 miljoen euro) beschikbaar. Vanaf 1997 heeft de provincie jaarlijks een bijdrage van 160.000 toegevoegd aan het Verenfonds. Een bijdrage die oorspronkelijk beschikbaar was voor recreatieve veren. In 2006 is een eenmalige bijdrage van 8 miljoen euro aan het fonds toegevoegd. Hiervan is 3 miljoen afkomstig van een rijksbijdrage en 5 miljoen van de provincie Gelderland.
De provincie heeft in 2013 besloten de jaarlijkse bijdrage te verlagen van 160.000 naar 12.000 per jaar.
Aan het einde van 2018 was er nog een bedrag van circa 6 miljoen beschikbaar in het fonds. Aangezien de jaarlijkse uitgaven rond 1 miljoen zijn, was het toen voor het bestuur van de Stichting Veren Gelderland duidelijk dat het Verenfonds, zonder ingrijpen, in 2024 uitgeput zou zijn. Dit was mede aanleiding voor Provinciale Staten om een motie in te dienen, gericht op de toekomst van de veren in Gelderland.
De gemeenten die gebruik maken van het Verenfonds betalen aan het exploitatietekort van hun veren gezamenlijk jaarlijks een half miljoen naast een miljoen uit het Verenfonds.
In de zomer van 2022 heeft het bestuur van de Stichting enkele scenario's ontwikkeld voor de afbouw van het fonds, aangezien de bodem van het fonds in zicht kwam. Na afstemming met achterbannen door de bestuursleden, is in oktober 2022 een besluit genomen over de definitieve afbouw van het Verenfonds. Alle betrokken gemeenten zijn over dit besluit geïnformeerd. Aangezien de verwachting is, dat alleen nog over het jaar 2023 bijdragen geleverd kunnen worden uit het Verenfonds aan de gemeenten, moeten er vanaf de exploitatie van 2024 andere oplossingen gezocht worden.




# 4 EEN MOTIE EN TWEE ONDERZOEKEN

## *Inleiding*

Op 14 november 2018 werd een motie (unaniem) aangenomen in Provinciale Staten van Gelderland. In deze motie wordt het belang van de Gelderse veren benadrukt en aan Gedeputeerde Staten verzocht om onderzoek te doen naar veer- en vaarverbindingen en een visie te ontwikkelen op duurzame, betrouwbare, financieel gezonde en innovatieve veervoorzieningen voor de toekomst.

De motie was voor GS aanleiding om een onderzoek naar de veren in Gelderland in te stellen. In opdracht van de provincie werd dit onderzoek uitgevoerd door TwijnstraGudde. In de rapportage van mei 2020, geeft TwijnstraGudde inzicht in de maatschappelijke achtergrond en het beleid van de provincie Gelderland. Er wordt een overzicht gegeven van de situatie van de veren in Gelderland. En tenslotte wordt een viertal ontwikkelingsrichtingen geformuleerd.

De provincie heeft in november 2018 de bestuursleden van de Stichting Veren in Gelderland geïnformeerd over de uitvoering van de motie, en dat dit door middel van een onderzoek zal plaats vinden. In een bestuursvergadering van januari 2020 heeft de provincie het bestuur van de stichting geïnformeerd over haar denkrichting en toekomstige rol bij de veren.

## *Diversiteit aan veren*

Het is niet eenvoudig een eenduidig beeld van de veren te schetsen. TwijnstraGudde geeft aan dat veren in de provincie Gelderland zeer divers zijn. “Zo is er onderscheid in type veren: auto-, fiets en voetveren. Er is onderscheid in soorten aandrijving: vrij varende, kabelveerponten, gier veerponten en zelfbedieningsveerponten. Er is onderscheid in het aantal overzettingen per veer, van enkele duizenden per jaar tot honderdduizenden per jaar. Er is onderscheid in functie, er zijn utilitaire veren en recreatieve veren. En er is onderscheid in welke partij de veer exploiteert en het beheer en het onderhoud verzorgt van de veren en veerstoepen. Wel bieden alle veren dezelfde voorziening, namelijk het efficiënt overzetten van personen en/of voertuigen over water tussen twee oevers.”

## *Beleid*

Volgens het rapport maakt de provincie sinds 1993, in samenwerking met oevergemeenten, beleid voor veren. Dat beleid is gericht op de instandhouding van overzetveren. TwijnstraGudde (p.5): “Dit doet zij via de Stichting Veren in Gelderland. Deze Stichting ondersteunt onder voorwaarden, via oevergemeenten, alle veren die een verlieslatende exploitatie hebben met een jaarlijkse financiële bijdrage aangevuld met de hoogte van het tekort.”

Bij de decentralisatie van de verantwoordelijkheid voor de veren van het Rijk naar provincies en gemeenten hebben provincie en gemeenten eenmalig een bijdrage ontvangen. “De provincie en de oevergemeenten hebben in afstemming met de sector gekozen voor dit beleid vanwege een herverdeling van de middelen voor het beheer van wegen op nationaal en decentraal niveau. Deze wet leidde er toe, dat de beschikbare gelden voor het beheer van de veren door gemeenten niet meer specifiek gealloceerd waren voor de veren”. Het bedrag dat de oevergemeenten toen eenmalig ontvingen van de Rijksoverheid heeft de provincie Gelderland verdubbeld. Bij de start kwam daardoor 7,3 miljoen Euro beschikbaar bij de oprichting van de Stichting Veren Gelderland. In 2006 heeft de provincie nogmaals een bijdrage aan het fonds gedaan, als cofinanciering van een eenmalige Rijksbijdrage. Dat was onderdeel van de uitvoering van een amendement gericht op de instelling van een landelijk Verenfonds. “Dit fonds voor het instand houden van veren is er nooit gekomen. In Nederland is er één Verenfonds, dat is de Stichting Veren Gelderland”.

De provincie heeft daarnaast sinds 1993 jaarlijks 160.000 Euro beschikbaar gesteld aan fiets- en voetveren uit het beleidsveld recreatie. Vanwege efficiency is dit bedrag vanaf 1997 jaarlijks toegevoegd aan de Stichting. “Vanwege de voldoende liquide middelen bij de stichting, heeft de provincie haar bijdrage in 2013 verlaagd naar 12.000 Euro per jaar.

Naast de deelname in de Stichting Veren Gelderland voert de provincie Gelderland geen actief verenbeleid. In de bovengenoemde motie is aangegeven, dat de veren van belang zijn voor leefbaarheid, mobiliteit, recreatie en de economie binnen de provincie. In het rapport van TwijnstraGudde zijn deze thema's geschetst.

Ten aanzien van **recreatie** wordt aangegeven dat veren een belangrijke rol spelen in het bereikbaar houden en verbinden van recreatie gebieden. Bovendien kunnen veel veren een relevante voorziening zijn in het verbinden van routes en zo het routenetwerk verbeteren. Opmerkelijk is, dat hierbij niet wordt ingegaan op de jarenlange ondersteuning van veren en bijdragen aan het Verenfonds vanuit het beleidsveld recreatie. Immers er wordt alleen aangegeven, dat deze bijdrage vanuit efficiency is overgegaan naar het Verenfonds en vervolgens is verminderd vanwege voldoende omvang van dat fonds. Inhoudelijke afweging ontbreekt. Aangenomen mag dan ook worden, dat de veren nog steeds belangrijk onderdeel zijn van beleid van de provincie ten aanzien van recreatie en toerisme.

Ten aanzien van het thema **mobiliteit** wordt een relatie gelegd met het "functioneel Kader Wegen", het regionale kader voor de afwikkeling van verkeer. "Er zijn geen veren in dit netwerk, op basis waarvan geconstateerd wordt dat deze niet van provinciaal belang zijn voor auto's en andere voertuigen. Veren zijn wel van groot belang voor het beleid voor fietsen in de provincie Gelderland. Zo zijn er 25 veren in Gelderland direct of indirect gekoppeld aan het hoofdfietsnetwerk. Als meer recreatieve veren vaartijden uitbreiden kan dit ook een toename zijn voor het fietsgebruik."

In relatie tot **leefbaarheid** wordt geconstateerd, dat bij het wegvallen van veren een natuurlijke barrière ontstaat. Daardoor moeten gebruikers gemiddeld ruim 17 kilometer omrijden. Dat heeft met name grote gevolgen voor scholieren, zoals bij het veer van Tiel-Wamel.

## *Staat van veren*

In de rapportage van TwijnstraGudde wordt een beeld geschetst van de staat van de veren in Gelderland. Er is slechts van een deel van de veren voldoende inzicht om uitspraken te doen over de exploitatie. Dat geldt alleen voor de veren die een beroep hebben gedaan op het Verenfonds. Dat geldt voor 21 veren. Van de overige veren is weinig bekend over de exploitatie. Tevens wordt aangegeven, dat er maar drie veren zijn, die een bijdrage ontvangen van meer dan 50.000 per jaar. Ook andere veren ontvangen bijdragen van gemeenten, of worden geëxploiteerd door gemeenten. De bijdragen van gemeenten buiten het Verenfonds zijn niet bekend. Als aandachtspunten worden genoemd: tarieven die in tijd nauwelijks veranderen, verouderde schepen die vervangen moeten worden en noodzakelijke innovatie in relatie tot duurzaamheid.

## *Toekomstig beleid*

In de rapportage komt TwijnstraGudde tot een viertal ontwikkelrichtingen voor toekomstig beleid:

1. Regie op vernieuwing van veren: de provincie geeft sturing aan oevergemeenten en veerexploitanten en organiseert de samenwerking om specifieke beleidsdoelen van de provincie te behalen.
2. Samen achter het belang van veren staan: de provincie faciliteert een samenwerking met oevergemeente (en in afstemming met veerexploitanten) in een gebiedsbenadering. Op deze wijze kan vanuit lokaal perspectief de behoefte voor veren worden ingevuld.
3. Behouden wat er is: de provincie Gelderland stelt via de Stichting Veren Gelderland eisen aan het gebruik van subsidies van veren in de provincie Gelderland om haar beleidsdoelstellingen te behalen, dit kan zij doen door afspraken te maken in het bestuur van de Stichting Veren Gelderland.
4. Gemeente en exploitanten zijn aan zet: de provincie heeft geen bemoeienis met de opgave, omdat het niet past bij haar ambities en beleidsdoelstellingen. De opgave wordt door andere partijen opgepakt."

## *Visie*

Op basis van de rapportage van TwijnstraGudde concludeert Gedeputeerde Staten (Statenbrief 23 juni 2020): "Wij hebben op basis van uw motie onderzoek gedaan naar de toekomst van veren in Gelderland. Per relevante ambitie in de omgevingsvisie Gaaf Gelderland, voor mobiliteit, het Hoofdfietsnet, recreatie en energietransitie, hebben we gekeken in hoeverre het beleid, of mogelijkheden voor beleid, heeft voor veren. Hieruit blijkt dat er nu geen provinciaal beleid is. Wij zien wel mogelijke aanknopingspunten met het Hoofdfietsnet en recreatieve routes."

Gezien de knelpunten die benoemd zijn in de rapportage, over exploitatietekorten en benodigde financiële ondersteuning, zijn door GS enkele scenario's beschreven over de rol van de provincie. "Per beleidsveld hebben we dat bekeken. Uit voorgaande analyse blijkt dat veren voor het gemotoriseerde verkeer geen schakel vormen in regionale verbindingen. Ook komen we tot de conclusie dat de bijdrage van veren om onze klimaatdoelstellingen te halen nagenoeg nihil is. De analyse laat wel mogelijkheden zien vanuit fietsgebruik en recreatie. Veren kunnen het fietsgebruik vergroten en kernen op fietsafstanden met elkaar verbinden. De helft van de veren kan gekoppeld worden aan het hoofdfietsnetwerk. Ook zouden wij recreatieve veren kunnen stimuleren hun vaartijden uit te breiden door ook in het winterseizoen te varen. Veren maken op dit moment geen deel uit van het beleidsveld fiets binnen mobiliteit. Veren zijn een relevante voorziening voor een dekkend routenetwerk voor recreanten en toeristen, maar ook hier geldt, net als bij de fiets, dat veren niet zijn opgenomen in het beleid van toerisme en recreatie. Het hoofdfietsnetwerk en het realiseren van een dekkend recreatief routenetwerk bieden mogelijkheden voor veren. Echter, beide hebben geen beleid en geen budget."

Aangegeven wordt, over de rol van de provincie: (scenario 1) "de exploitatie van veren ligt bij commerciële partijen en gemeenten. De provincie heeft in dit scenario geen beleidsmatige of financiële rol". Aan Provinciale Staten wordt voorgesteld voor dit scenario te kiezen, met als toevoeging: "als u gezien de mogelijke aanknopingspunten op het gebied van fiets en toerisme een grotere rol wil, bespreken we dat graag met u".

De andere twee scenario's, waar GS niet voor kiest: (scenario 2) een mogelijkheid voor gemeenten om steun aan te vragen bij de provincie voor een veer en dit veer draagt bij aan de doelstellingen van Gaaf Gelderland, dan kan samen met die gemeente een maatwerkoplossing gezocht worden of (scenario 3) we ontwikkelen een subsidieregeling waar gemeenten een beroep op kunnen doen en tonen aan wat de bijdrage van het betreffende veer is voor de provinciale doelstellingen.

Tevens wordt voorgesteld om te stoppen met het Verenfonds. "In bovengenoemde scenario's is het instrument van het onafhankelijke Verenfonds in beheer van Stichting Veren Gelderland minder passend". Uitgangspunt voor de provincie is, dat de veren lokaal relevant zijn en oevergemeenten verantwoordelijk voor de veren en de contacten met de veerexploitanten. Eventuele financiële ondersteuning moet dan direct met de gemeenten afgestemd worden.

## *Oordeel Provinciale Staten*

In een oordeelvormende vergadering van Provinciale Staten op 9 september 2020 is gesproken over het onderzoek van TwijnstraGudde en de boven aangehaalde Statenbrief.

De aanwezige Statenleden kunnen zich nadrukkelijk niet vinden in scenario 1. Er wordt gesproken over scenario 2 of drie, of een combinatie van die twee. De gedeputeerde (Van der Wal) geeft namens Gedeputeerde Staten aan, dat het hier volgens haar niet gaat om een rol voor de provincie en dat de regie bij de oevergemeenten moet liggen. Over het Verenfonds wordt door haar nogmaals aangegeven, dat dat fonds bedoeld was als overbrugging naar zelfstandigheid voor de veren. Ze stelt vast, dat dat bij 21 veren (nog) niet is gelukt. Ze ziet geen verdere rol van de provincie bij het Verenfonds. Dat wordt door de meeste statenleden onderschreven. Ze wil wel nadenken over een maatwerkoplossing, zoals in scenario 2 is geformuleerd. Scenario 3 wordt door haar afgewezen, omdat het niet om een wettelijke taak van de provincie gaat. Bovendien wil ze integraal naar mobiliteit kijken.

Door de meeste fracties wordt benadrukt, dat de provincie een actieve rol moet invullen. De woordvoerder van het CDA (Van Ark) stelt vast, dat het niet primair gaat over maatwerk of subsidie, maar om die actieve rol. Gericht op veren die de exploitatie niet rond krijgen. De regie moet bij de gemeenten liggen. De actieve rol van de provincie moet gericht zijn op drie thema's/belangen: recreatie, duurzaamheid en fiets/mobiliteit. Hij vraagt om dit verder uit te werken, en daar vooral creatief bij te zijn.

Door diverse fracties wordt aandacht gevraagd voor de ontwikkeling van de tarieven, die moeten niet te veel omhoog als ondersteuning uit het Verenfonds uitblijft.

Door de heer De Looff, namens de fractie van de VVD, wordt voorgesteld om een scenario 2+ uit te werken. Daarbij legt hij de nadruk op de veren die ondersteuning echt nodig hebben. Hij vraagt daarbij aandacht voor betrouwbaarheid, ook naar de veren die geen gebruik hebben gemaakt van ondersteuning. Zijn voorstel wordt door diverse fracties omarmd. Daarbij wijst het CDA nogmaals op de eerder geformuleerde drie belangen/thema's.

De conclusie van het gesprek is, dat de provincie geen rol meer wil spelen in het Verenfonds nadat het fonds leeg is. De gedeputeerde wil nadrukkelijk geen aparte subsidieregeling (scenario 3). Ze wil

scenario 2+ (of 4) nader uitwerken. Ze gaat uit van het mobiliteitsbeleid. De regie moet bij de gemeenten liggen. De provincie kan een actieve rol invullen. Daarbij geeft ze weinig ruimte aan het thema duurzaamheid, gezien de geringe bijdrage ten opzichte van het totaal van de binnenvaart. Zij benadrukt, dat eventuele ondersteuning alleen 5 – 7 veren betreft, die een belang hebben in het kader van het fietsverkeer. Ze wil hierover het gesprek aan gaan met de gemeenten, onder meer in de vervoerberaden. De ontwikkeling van de 21 veren, die nu nog gebruik maken van het Verenfonds wil ze monitoren.

De statenleden gaan akkoord met de toezegging van de gedeputeerde, dat ze dit binnen enkele maanden uitwerkt. De gedeputeerde geeft aan dat zal plaats vinden in het kader van de perspectiefnota en in een mededelingenbrief.

In de perspectiefnota 2022 is de volgende tekst opgenomen: “Wij hebben aangegeven dat we geen rol zien voor de provincie in de Stichting Veren Gelderland. Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) Gelderland laat een onafhankelijk onderzoek doen naar een gezonde toekomst van de veren in Gelderland en de rol van de gemeenten. Dit onderzoek bepaalt welke inzet gemeenten willen doen voor de instandhouding van veren en of de gemeenten Stichting Veren Gelderland willen voortzetten. De provincie wil samen met de gemeenten bepalen waar gemeenten kunnen worden ondersteund met maatwerk bij het in stand houden van hun veerverbindingen. Het onderzoek is nog niet uitgevoerd. Wij stellen u via de mededelingenbrief op de hoogte van de voortgang.

## *Vervolg*

Op diverse momenten, met name in overleg tussen provincie en gemeenten, komt sinds september 2020 de vraag aan de orde, hoe het staat met de toegezegde uitwerking. In een vervoerberaad (overleg van provincie en gemeenten in betreffende regio) van de Groene Metropool Regio Arnhem-Nijmegen, op 17 november 2021 werd vanuit gemeenten aandacht gevraagd voor het vervolg na het Verenfonds. Namens Gedeputeerde Staten antwoordt gedeputeerde Van der Wal dat veren een gemeentelijke verantwoordelijkheid is en geen provinciale taak. Zij meldt dat Gelderland alleen maatwerk biedt voor veren met een regionale doorstromingsfunctie of die deel uitmaken van schoolroutes.

In de bestuursvergadering van de Stichting Veren Gelderland heeft de gedeputeerde aangegeven, dat maatwerk al een keer is geagendeerd in vervoerberaden. Zij stelt dat gemeenten hebben aangegeven dat eerst het rapport van VNG klaar moet zijn, om te weten hoe de toekomstvisie is en waar maatwerk noodzakelijk is.

## *Rapport Joosten/VNG Gelderland*

De boodschap van de kant van de provincie, dat de exploitatie van de veren een zaak van exploitanten en gemeenten moet zijn, waarbij de provincie hooguit in de vorm van (nog uit te werken) maatwerk een rol zou kunnen hebben en het besluit dat de provincie Gelderland zich uit het Verenfonds zou terugtrekken, was voor VNG Gelderland (de andere eigenaar van het Verenfonds) reden om nader onderzoek te laten doen. Aan Rob Joosten Advies werd gevraagd onderzoek te doen en met advies te komen. De vraag daarbij was: “wat is er nodig om te komen tot een visie op een vitaal bestel aan veerponten en welke rol heeft de overheid bij de instandhouding van veren, wanneer exploitatie tekort schiet”.

VNG Gelderland vindt draagvlak onder exploitanten en van overheden van belang om tot een keuze te komen. Bij de totstandkoming van het rapport van Joosten werd duidelijk, dat de veranderende rol van de provincie en de uitputting van het Verenfonds bij veel overheden en exploitanten niet bekend waren. Bewustwording van de nieuwe situatie voor alle partijen is de eerste stap die voor het vervolg gezet moet worden.

In het rapport van Joosten wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van het Verenfonds. Het gebruik van dat fonds door gemeenten. En vooral de visie van gemeenten en exploitanten over het belang van de veren en de ondersteuning door een Verenfonds.

In het rapport worden twee scenario’s voor het vervolg geschetst:

1. Het Verenfonds houdt op te bestaan, de provincie voorziet in (nog niet gedefinieerd) beperkt maatwerk.
2. Het gezamenlijk ontwikkelen van een adequaat arrangement (instrument) ter ondersteuning van veren. Voor dit scenario is het nodig om de ondersteuning vanuit het Verenfonds met enkele jaren te verlengen na 2023, maar aangepast en gericht op een adequate en lagere onttrekking. Samen met de provincie zou gezocht moeten worden naar financiële aanvulling voor de overgangsperiode. Daarmee zou tijd gekocht kunnen worden om gezamenlijk met alle partijen een instrument te ontwikkelen, waarmee zij veren, die ondersteuning nodig hebben, structureel in stand kunnen houden.

De conclusies en aanbevelingen in de rapportage van Joosten zijn vooral gebaseerd op het tweede scenario. Voor de haalbaarheid van dit scenario is medewerking van de provincie nodig. VNG Gelderland heeft de rapportage in juni 2022 aan het provinciebestuur gezonden. Daarin is met name de vraag gesteld, om een financiële bijdrage te leveren door de provincie voor een transitieperiode voor het Verenfonds. Op 13 juni 2022 laat GS in een brief aan VNG Gelderland weten, dat “mede gezien onze inzet naar een duurzame toekomst van de begroting houden wij vast aan deze lijn en zullen daarom geen financiële middelen bijdragen voor de overbruggingsperiode.”

Het besluit van GS is nader toegelicht in een Statenbrief aan Provinciale Staten. Over mogelijke toekomstige ondersteuning door de provincie wordt daarin aangegeven, dat de provincie in de Stichting die het Verenfonds beheert blijft participeren, tot er een vervolgproces gereed is. Na deze vervolgfase moet meer duidelijk zijn over toekomstige noodzakelijke ondersteuning. “Als provincie kunnen we na terugtrekking uit de Stichting maatwerk leveren, als gemeenten knelpunten hebben bij lokale veren en er een relatie is met het thema fiets in de Visie Bereikbaar Gelderland.”





# 5 PERSPECTIEF ONTWIKKELEN, WERKGROEP, STUURGROEP.

## *Inleiding*

Op basis van de beide onderzoeken en de besluitvorming door de provincie en de Stichting die het Verenfonds beheert, zijn in juli 2022 een werkgroep en een stuurgroep samengesteld. De werkgroep is samengesteld uit medewerkers van gemeenten, Regio Rivierenland, provincie Gelderland, Stichting Veren Gelderland, VNG Gelderland en twee extern ingehuurde krachten. De stuurgroep bestaat uit bestuurders van gemeenten, waarbij twee wethouders tevens deel uitmaken van het stichtingsbestuur.

## *Opdracht*

De werkgroep kreeg de volgende opdracht mee: “Kom tot een toekomstbestendig geheel van veren in Gelderland dat zichzelf in stand houdt door een goede exploitatie en commercieel verantwoorde bedrijfsvoering. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de mobiliteitsbehoefte, aan recreatief-toeristische doelen en aan de sociale en economische ontwikkeling van de gebieden rond de veren. Wanneer die exploitatie tekortschiet en de gemeente heeft afgewogen dat instandhouding gewenst, kan ondersteuning worden gegeven op basis van een heldere rol en vorm waarin de overheid gericht ondersteuning kan geven op die resultaten die passen bij het overheidsbelang.”

## *Werkzaamheden*

Na de zomer van 2022 is de werkgroep van start gegaan, op zoek naar gezamenlijke instrumenten voor een toekomstbestendig verenbestand. Naast de eerdergenoemde onderzoeken, was daarbij de besluitvorming van de provincie van belang (geen financiën voor een overbrugging – c.q. langere instandhouding van het Verenfonds – en dus op korte termijn op zoek naar nieuwe instrumenten) en het besluit van de Stichting Veren Gelderland, met informatie over het laatste jaar waarover uitkeringen uit het fonds mogelijk zullen zijn (2023).

De situatie bij veel veren en met name gemeenten is urgent. Immers, als alleen nog over de exploitatie van 2023 geput kan worden uit het Verenfonds, moeten er op korte termijn oplossingen gevonden worden voor 2024 en volgende jaren. De oevergemeenten zijn aan zet. Bij de 21 veren, waarbij de gemeenten putten uit het Verenfonds, kunnen gemeenten geen beroep meer doen op dat fonds. Het tekort in de exploitatie komt dan geheel voor rekening van de gemeente en/of de exploitant. Over mogelijk maatwerk van de provincie is nog geen duidelijkheid.

De werkgroep heeft een model ontwikkeld, met een achttal knoppen die bepalend zijn voor uitgaven en inkomsten. Dat model kan gebruikt worden door de oevergemeenten om samen met de exploitant van het veer te kijken naar mogelijkheden om inkomsten en uitgaven meer in balans te brengen. Het model is vooraf besproken met een aantal exploitanten, oevergemeenten en de brancheorganisaties van de veren (LVP en Veeon).

Met de stuurgroep is vervolgens een traject afgesproken over het toetsen van het model. Gekozen is voor een selectie van de veren met de grootste tekorten. Het betreft 9 veren, met een jaarlijkse bijdrage van meer dan 15.000 Euro uit het Verenfonds. Dit betreft voor het grootste deel autoveren, waarbij de oevergemeenten tot 80% van het tekort een beroep hebben gedaan op het Verenfonds. De bijdragen uit het Verenfonds variëren van 17.000 tot 430.000 Euro. Daarnaast zijn er twee fiets/voetveren, beide met een bijdrage uit van het Verenfonds rond 40.000 per jaar (dat is 35% van het tekort).

De verwachting is, dat bij de andere veren, met een relatief kleine bijdrage uit het Verenfonds in een overleg tussen beide oevergemeenten en de exploitant – met behulp van het model – tot een oplossing gekomen kan worden.

Het model is begin november 2022 gepresenteerd aan alle negen betrokken oevergemeenten en de exploitanten van de veren. Afgesproken is, om op basis van dit model per veer gesprekken te voeren tussen beide oevergemeenten en veerexploitant. Deze gesprekken zijn in de daaropvolgende

maanden gepland en gevoerd. Over de uitkomsten hiervan meer in het volgende hoofdstuk. We kunnen constateren, dat het model heeft gewerkt en dat de gesprekken hebben geleid tot afspraken tussen de partijen.

Naast de negen piekgebruikers van het Verenfonds, hebben we ook meegedacht met enkele veren, waarover knelpunten werden gemeld. Ook bij deze veren maken we gebruik van het ontwikkelde model, om te kijken hoe gemeenten en exploitant gezamenlijk tot een oplossing kunnen komen.

Iedereen is positief over de veren. Toch wordt er door partijen veelal naar elkaar gewezen, wanneer er ergens problemen ontstaan. Dat geldt voor de exploitanten, maar zeker ook voor de overheden. Gemeenten vinden dat de provincie een oplossing moet zoeken voor financiële tekorten en de provincie vindt dat de regie bij de gemeenten ligt. Exploitanten willen het liefst doorgaan met het Verenfonds, waarbij de overheden voor nieuwe aanvulling van het fonds moeten zorgen. Maar met wijzen naar elkaar komen we niet tot een toekomstbestendig verenbestand.

Met tal van organisaties hebben we gesproken, om te kijken waar en hoe tot toekomstbestendige oplossingen kan worden gekomen. We hebben gesprekken gevoerd met organisaties van exploitanten (brancheorganisaties Veeon en LVP). Met diverse overheden: gemeenten, provincie Gelderland (bestuurlijk, politiek, ambtelijk) en ministerie Infrastructuur en Waterstaat. Ook bij andere provincies hebben we geïnformeerd naar hun rol en inzet. Bij diverse partijen was urgentiegevoel nog onvoldoende aanwezig. In de gesprekken is die urgentie nadrukkelijk op tafel gekomen.

Met tal van organisaties van gebruikers zijn we in gesprek. Het gaat onder meer om de Fietsersbond, ANWB, Vrienden van de veren, wandelnet en Pieterpad. Ook hier is met name de urgentie van een duurzame oplossing voor de veren op tafel gekomen. Diverse organisaties hebben zich verenigd in een coalitie voor de veren. Er is een petitie gestart voor instandhouding van de veren. Eind januari 2023 is een bijeenkomst georganiseerd met politieke partijen, gericht op de verkiezingen van Provinciale Staten van maart 2023. De algemene conclusie was, dat alle politieke partijen zich hebben uitgesproken voor de instandhouding van de veren. Daarbij zijn diverse mogelijkheden verwoord.

Naast contacten met tal van organisaties, is er veel aandacht besteed aan de veren in de media. Vrijwel dagelijks wordt in “De Gelderlander” aandacht besteed aan een veer of de ontwikkeling van de veren. Dat varieert van een exploitant die zijn veer niet kan verkopen, tot de aanpak waar deze werkgroep mee bezig is.

## *Uitkomsten*

We gaan nu eerst in op de werking van het model in de praktijk. Kijken naar de opbrengst van de gesprekken met en over een aantal veren. Vervolgens formuleren we op basis van de ervaringen met deze veren en de vele gesprekken een reeks conclusies en aanbevelingen.



# 6 MODEL EN KNOPPEN

## *Inleiding*

Van de gemeenten die gebruik maken van het Verenfonds, gaat het bij de meeste fiets/voet-veren om kleine bedragen. Vaak gaat het om veren die alleen in de zomer varen. De verwachting is, dat in de meeste gevallen (al dan niet met behulp van ons model) tot afspraken tussen beide gemeenten en de exploitant gekomen kan worden. Hierom hebben we gekozen voor een nadere studie van de veren met de grootste tekorten, met een bijdrage uit het Verenfonds van €15.000 of meer. Bij deze veren hebben we het model toegepast in overleggen tussen beide gemeenten en de exploitant van het veer.

Bij (7) auto-voet-fiets-veren is een bijdrage van €15.000 uit het Verenfonds 80% van het tekort. Bij de (2) fiets/voet-veren gaat het om een groter tekort (35%).

Op basis van de ontwikkelingen van het Verenfonds Gelderland in de afgelopen jaren is binnen de werkgroep Veren van het VNG een model ontwikkeld op basis waarvan de exploitatie van een veer kan worden geanalyseerd, besproken en beoordeeld.

Dit model kan de bewustwording van betrokken partijen bij de exploitatie van een veer verhogen en bevat een 8-tal knoppen waaraan gedraaid kan worden om onderdelen van de exploitatie in een bepaald jaar (of meerdere jaren) te wijzigen. De knoppen gaan over (beperken van) kosten dan wel (verhogen) van inkomsten.

Bij het gebruik van het model kan worden bezien welke financiële effecten een wijziging van een exploitatieonderdeel betekenen voor de opvolgende jaren. Tevens is het met dit model mogelijk om, op basis van een gesteld financieel doel in de toekomst, te beoordelen aan welke knoppen, of een combinatie van knoppen, gedraaid moet worden om dit doel binnen een reeks van jaren al of niet te kunnen bereiken.

De knoppen zijn respectievelijk:

1. **Brandstofkosten**
   fossiele brandstoffen, elektriciteit, duurzaamheid maatregelen
2. **Onderhoud**
   dagelijks en jaarlijks onderhoud, werf- en inspectiebeurten
3. **Personeelskosten**
   aantal Fte’s, benodigd personeel, arbeidsvoorwaarden, etc.
4. **Kapitaallasten**
   investeringen en renovaties aan het veer, de stoepen, etc.
5. **Algemene kosten**
   overhead, marketing, verzekeringen, opslag, etc.
6. **Dienstregeling**
   kostenbesparing als gevolg van wijzigingen in de dienstregeling
7. **Tarieven**
   inkomsten op basis van kaartverkoop
8. **Bijdragen/subsidie**
   exploitatiebijdragen oevergemeenten, subsidies, etc.

Met dit model als basisinstrument hebben in de afgelopen maanden gesprekken plaatsgevonden met betrokken partijen van een 10-tal veerexploitaties die jaarlijks een bijdrage van minimaal € 15.000, -- van het Verenfonds ontvangen. Bij al deze gesprekken waren de oevergemeenten en exploitanten (inclusief organisaties met meerdere veren) present. In de meeste gevallen was vanuit de gemeenten een ambtelijke en bestuurlijke vertegenwoordiging aanwezig. Daarnaast zijn met diverse andere veerexploitanten en gemeenten in Gelderland contacten c.q. gesprekken geweest, veelal op basis van (vragen over) de invulling en uitwerking van het exploitatiemodel.

## *Uitwerking*

Op basis van de in de inleiding genoemde gesprekken met exploitanten en oevergemeenten kan een aantal constateringen worden gedaan en/of uitspraken worden opgetekend als we spreken over

de knoppen in het exploitatiemodel in relatie met de mogelijkheden die betrokken partijen zien als het gaat om de continuïteit en/of verbetering van de veerexploitatie. In de volgorde van de knoppen uit het model:

## 1. Brandstofkosten

Op brandstof is het lastig besparen. Kosten voor dieselolie nemen nu, vanwege de energiecrisis, extreem toe. Wellicht dat de prijzen in de toekomst weer wat zakken. Hoge brandstofprijzen zorgen wel voor wat meer klanten. Kostenbesparing op brandstof door minder varen is relatief. Bij minder varen nemen de opbrengsten ook af. Gezamenlijk inkoop van brandstof is vanwege de in gebruik zijnde brandstofvariëteiten moeilijk te realiseren.

Elektrisch varen in de toekomst is zeker gunstig. Zowel qua kosten als m.b.t. duurzaamheid en klimaat. Echter, de kosten gaan hierbij voor de baten, investeringen voor elektrisch varen zijn heel hoog. En het levert geen extra financiële inkomsten op.

**Oevergemeenten**: Duurzaam varen in de toekomst is zonder meer noodzakelijk. Investeringssubsidies vanuit de overheid zijn waarschijnlijk nodig.

**Exploitanten**: Zonder bijdragen van de overheid is ombouw naar duurzaam varen van veren niet te realiseren.

## 2. Onderhoud

Onderhoudskosten van een veer zijn relatief vast. Dagelijks en jaarlijks onderhoud is jaar na jaar min of meer hetzelfde. De wettelijke inspectie van het veer (1 x per 4/5 jaar) levert soms wel extra onvoorziene kosten op. Kosten voor onderhoud zijn lastig te beïnvloeden. In enkele gevallen kunnen investeringen in (betere) apparatuur en machines zorgen voor minder structureel onderhoud.

**Oevergemeenten**: Geen specifieke opmerkingen over onderhoud aan de veerboot. Onderhoud aan stoepen en toegangswegen is maatwerk.

**Exploitanten**: De kosten voor onderhoud zijn sterk afhankelijk van de leeftijd van de boot en de machines. Onderhoud aan veerstoepen en toevoerwegen naar het veer door de gemeenten laat in sommige gevallen te wensen over. Evenals aan de aanwezigheid en het onderhoud aan de bewegwijzering.

## 3. Personeelskosten

De personeelskosten zijn mede afhankelijk van de wijze van varen. Een vrij varend veer heeft over het algemeen meer personeelskosten dan een kabelpont. De salarissen van veerpersoneel kennen een vrij marginale bandbreedte. Veelal is een kapitein en een kaartverkoper nodig. Op basis van een toegangskaarten systematiek kan er bezuinigd worden (digitale kaartverkoop en – toegang).

**Oevergemeenten**: Besparen op personeel is belangrijk. Invoer van digitale ticketservice is aan te bevelen.

**Exploitanten**: Besparen op personeel is vanwege wettelijke eisen en veiligheid vrijwel niet te doen. Digitale toegang systemen kunnen een besparing opleveren doch daar zijn wel eerst investeringen voor nodig.

## 4. Kapitaallasten

Kapitaallasten zijn sterk afhankelijk van de leeftijd van de veerpont en de bijbehorende machines en apparatuur. Kapitaallasten zijn moeilijk te beïnvloeden. Noodzakelijke en/of onvoorziene investeringen (veerpont of veerstoepen) zorgen voor een extra kapitaallast.

**Oevergemeenten**: Als de veerpont eigendom is van de gemeente dan kan in de jaarlijkse exploitatie gekeken worden naar de boekhoudkundige wijze m.b.t.  Kapitaallasten. Rentelasten voor een gemeente zijn in het algemeen lager dan voor een particuliere exploitant.

**Exploitanten**: Kapitaallasten zijn voor een private onderneming nauwelijks of niet te beïnvloeden.

## 5. Algemene kosten

Op algemene kosten kan bezuinigd worden doch dat is besparen in de kantlijn. Overhead en verzekeringen zijn “relatief” vaste kosten. Op abonnementen en kantoorkosten kan in een enkel geval worden bespaard maar dit levert slechts marginale voordelen op. Wellicht is het zinvol de verzekeringspremies van de diverse maatschappijen te vergelijken en de contractuele voorwaarden te heroverwegen.

**Oevergemeenten**: Goed ondernemerschap betekent ook zo laag mogelijke kosten voor een goed product. Dit is aan de ondernemer.



**Exploitanten**: Marketingkosten zijn reeds marginaal. Marketing en promotie zet (letterlijk) weinig zoden aan de dijk.

## 6. Dienstregeling

De dienstregeling is maatwerk op basis van het aantal overzettingen, frequentie en verdeling van de overzettingen per dag, week, maand, seizoen en jaar. Aanpassing van de dienstregeling heeft consequenties voor het serviceniveau van de veerdienst en de ervaren kwaliteit van de voorziening.

Weliswaar kan een afschaling van de dienstregeling (minder varen per uur of per dag of in de winterperiode, de weekenden en/of slechts enkel varen in de zomermaanden) leiden tot vermindering van kosten, doch dit heeft tevens gevolgen voor de dienstverlening en het aanbod van klanten. Een optimale afstemming van de in de praktijk genoteerde overzettingen met het daarop aangepaste aanbod van vaartijden kan vanuit het oogpunt van efficiëntie en effectiviteit zeker een kostenbesparing opleveren. Hier is een belangenafweging aan de orde tussen bedrijfseconomische optimalisatie en maatschappelijke belangen, zoals leefbaarheid.

**Oevergemeenten**: Het goed bijhouden van overzettingen en de bijbehorende categorieën en daar de dienstregeling op aan te passen, is belangrijk. Wellicht is het een overweging om met een autoveer te stoppen en een voet/fietsveer daarvoor in de plaats te laten varen. Of, gezien de belendende (concurrerende) veren, de veerdienst helemaal maar te stoppen.

**Exploitanten**: De dienstregeling aanpassen is iets wat in overleg tussen gemeente en exploitant moet gebeuren. Soms is het vanuit bedrijfseconomisch perspectief zinvol om een dienstregeling te verschralen maar dat kan voor de leefbaarheid van een gebied of dorp of vanuit toeristisch recreatief perspectief voor de gemeente ongewenst zijn. In dat verband spreken exploitanten uit dat zij een “beter en intensiever” contact met de gemeenten op prijs stellen.
Echter in veel gevallen zal een afschaling van de dienstregeling per dag niet direct leiden naar een sterk verbeterde exploitatie.

## 7. Tarieven

Een aanpassing van de tarieven is een belangrijk middel (wellicht hét belangrijkste middel) om de exploitatie van een veerdienst te verbeteren (dat is in vrijwel alle gesprekken de conclusie van zowel de oevergemeenten als van de exploitanten). Gezien de marktomstandigheden (hoge actuele inflatie, sterke toename van allerlei kosten, afbouw van het Verenfonds, etc.) acht vrijwel eenieder dit noodzakelijk.

Echter, de wijze waarop een tarievenaanpassing plaats zal vinden (fasering, aantal stappen), de mate van verhoging en voor welke categorieën, is maatwerk en afhankelijk van de specifieke eigenschappen van de veerdienst en de wens van de exploitant én de oevergemeenten.

**Oevergemeenten**: De tarieven van de overzettingen zijn over het algemeen aan de exploitant. Echter de veertarieven van fiets/voetverkeer (met name voor scholieren en/of inwoners) dienen beperkt of niet te worden verhoogd. Veren zijn heel belangrijk voor de wandel- en fietsnetwerken. Recreanten en toeristen kunnen en willen waarschijnlijk wel (behoorlijk) meer betalen dan nu het geval is (die betalen ook voor de beleving en kennen een lage prijselasticiteit).

De meeste veren hebben onmiskenbaar een meervoudig maatschappelijk belang en zijn vaak ook van (grote) betekenis voor de mobiliteit binnen en buiten de gemeente. Tarieven verhogen is weliswaar onontkoombaar maar moet wel geschieden met in acht neming van dit maatschappelijk belang. Veerdiensten die weinig toevoegen aan het maatschappelijk belang kunnen in een enkel geval worden gestaakt of worden getransformeerd van een autoveer naar een fiets/voetveer of van een heel jaar varend veer naar een seizoen veer.

**Exploitanten**: Prijselasticiteit per categorie overzetting is van groot belang. Dit is een kwestie van “trial and error”. De verhoging van de tarieven kan niet in 1x en is mede afhankelijk van de alternatieven voor klanten in de (directe) omgeving, de omrijdkilometers die minimaal gelden en de aanpassingen van de tarieven per categorie van collega-veerdiensten (in ogenschouw nemen dat de argumenten voor omrijden bij klanten vaak niet reëel zijn). Daarnaast is een goede communicatie naar gebruikers en potentiële klanten vanuit de gemeenten, de brancheverenigingen en de veerdienst zelf, noodzakelijk.

Voor het vaststellen van de tarieven is van belang welke alternatieven er nu en in de toekomst zijn (bruggen, onderhoud en uitbreiding van het wegenetwerk, toename autoverkeer, etc.).

Echter er dient ook rekening te worden gehouden met het feit dat de tarieven niet “zomaar” tot een veel hoger niveau dan nu kunnen worden verhoogd. Een 100% kostendekking van de veerdienst op basis van slechts enkel het verhogen van de tarieven is een utopie.

## *8. Bijdragen/subsidie*

Oevergemeenten zijn in de meeste gevallen bereid om een bijdrage te verstrekken aan een veer- exploitatie. De hoogte van de jaarlijkse bijdrage en de wijze waarop een dergelijke bijdrage wordt verstrekt is niet standaard of een vanzelfsprekendheid. Een en ander is afhankelijk van het belang en de behoefte van het veer en de wijze waarop een jaarlijkse bijdrage kan worden verantwoord naar het gemeentebestuur. Gemeenten en exploitanten geven aan dat er hier zeker ook een taak ligt voor de andere overheden (provincie, het Rijk) maar realiseren zich ook dat dit, met uitzondering van fiets- en wandel netwerken en/of nog te bepalen maatwerk, waarschijnlijk een kwestie van een lange adem zal zijn.

**Oevergemeenten**: Oevergemeenten geven aan dat zij over het algemeen bereid zijn een bijdrage te verstrekken als helder kan worden aangetoond dat de veerexploitatie goed is geanalyseerd en geoptimaliseerd en de veerdienst zonder bijdrage geen bestaansrecht heeft. Echter de hoogte van de bijdrage is niet tot aan het oneindige en zal in de meeste gevallen niet zonder discussie in de gemeenteraad worden vastgesteld. Een concrete motivatie voor een bijdrage is zonder meer noodzakelijk. In een enkel geval kan een bestuurlijke discussie wellicht leiden naar een aanpassing van de veerdienst (van auto- naar fiets/voetveer of van hele jaar varend veer naar een seizoen veer) of in een uiterst geval naar een stopzetting van de veerexploitatie (bij het niet of beperkt verlenen van een gemeentelijke bijdrage).

De twee Oevergemeenten van een veerdienst gaan met elkaar in gesprek over de onderlinge verdeling c.q. verhouding van de bijdrage. Een en ander op basis van belang en gewenste dienstverlening.

Enkele oevergemeenten geven tevens aan dat er bij het eventueel verstrekken van een bijdrage een verschil bestaat tussen investerings- en uitvoeringskosten. Indien het om duurzaamheidsinvesteringen gaat is er volgens de gemeenten in de toekomst wellicht een rol weggelegd voor de provincie of voor het Rijk.

Gemeenten zijn erg benieuwd naar het toegezegde “maatwerk” van de provincie. Op basis daarvan kan worden geanticipeerd.

**Exploitanten**: Vrijwel alle veerexploitanten die nu een bijdrage van een of beide oevergemeenten ontvangen geven aan dat de veerexploitatie voor de toekomst slechts mogelijk zal blijven als de oevergemeenten bij de stopzetting van het Verenfonds in de toekomst een bijdrage zullen blijven verstrekken. Exploitanten zijn daarbij wel bereid om een optimalisatie van de exploitatie door te voeren (tarieven, dienstregeling, zoveel mogelijk beperken van kosten, etc.).
Het beloofde maatwerk vanuit de provincie moet zo spoedig mogelijk concreet worden. Zonder bijdragen van de overheid is ombouw naar duurzaam varen van veren volgens veerexploitanten niet te realiseren.

### *N.B.*

Op verzoek van gedeputeerde Helga Witjes, voegen we hierbij onderstaande tekst toe:

*“In de werkgroep is met de provincie gesproken over de inhoud van het maatwerk voor fietsverkeer, maar ook over de wijze waarop dat praktisch handen en voeten kan worden gegeven. Op 26 januari 2023 is er een gesprek geweest met gedeputeerde Witjes. Hierin heeft zij aangegeven dat de provincie het belangrijk vindt dat er in de vormgeving van het maatwerk een prikkel moet zijn om tot een verbetering te komen. In het maatwerk wordt gekeken naar het belang van fietsers (hoofdfietsnetwerk). De insteek is nu dat het een regeling voor een te bepalen periode moet zijn op basis van gelijke inbreng van gemeente en provincie, waarbij de bijdrage zich afbouwt en de veerverbinding zoveel mogelijk zelfstandig moet kunnen draaien. Het maatwerk zal dan ook voor een bepaalde periode worden afgesproken, zodat niet ieder jaar opnieuw afspraken hoeven te worden gemaakt over de ondersteuning.*

*Daarnaast kijkt de provincie naar mogelijke ondersteuning bij het verduurzamen van de veerponten. Wij oriënteren ons hierbij onder andere op de provincie Zuid-Holland, die een verduurzamingslening onder gunstige voorwaarden kent (revolverend fonds). Daarmee is het voor veren makkelijker om te verduurzamen en komen de financiële middelen uiteindelijk ook terug. Besluitvorming hierover is aan de nieuwe staten.”*



# 7 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van de eerder vermelde onderzoeken, gesprekken met tal van organisaties, politieke debatten en de ervaringen met het model hebben we een reeks conclusies geformuleerd. Deze zijn gepresenteerd in een bijeenkomst (1 februari 2023) waarbij alle oevergemeenten waren uitgenodigd. De deelnemers konden zich vinden in de onderstaande conclusies en aanbevelingen. Uiteraard is het aan de verantwoordelijken van de betreffende organisaties en overheden om hier besluiten over te nemen. Met name waar het gaat over de inzet van gemeenten en provincie bij exploitatietekorten is het van belang, dat er in de loop van dit jaar (2023) duidelijke besluiten worden genomen. Immers per exploitatiejaar 2024 kan geen beroep meer gedaan worden op het Verenfonds. In het volgende hoofdstuk werken we dat uit naar aanbevelingen voor de verschillende actoren.

1. **Door-ontwikkelen**
   Het is duidelijk dat het Verenfonds stopt. Alleen over 2023 kunnen gemeenten nog verzoeken indienen. Daarna niet meer. Gemeenten en exploitanten moeten op korte termijn afspraken maken over 2024 en de jaren er na. Dat kan door gebruik te maken van het model wat ontwikkeld is. Het model is getest bij de veren met de grootste tekorten en werkt in de praktijk. Er wordt vooral aan de knoppen gedraaid die gaan over de tarieven, dienstverlening en bijdrage van de overheid (gemeente en provincie). In veel gevallen gaan de tarieven omhoog. Aangezien de meeste gemeenten geen gebruik maken van het Verenfonds, zijn nog niet alle knelpunten voldoende in beeld. Het merendeel van de oevergemeenten is zich nu wel voldoende bewust van de situatie met betrekking tot de veren.

2. **Model blijven benutten en uitbouwen**
   Het model met de knoppen werkt en kan voor alle veren gebruikt worden. Daarbij is inzet nodig van beide oevergemeenten en de exploitant van het veer. De exploitant moet daarvoor de gegevens op tafel leggen: inkomsten, uitgaven en aantallen reizigers. Het is van belang om tenminste eenmaal per jaar een gesprek te organiseren tussen de beide oevergemeenten en de exploitant(en). Aan de hand van het model wordt de stand van zaken besproken. Tevens maken oevergemeenten en exploitant afspraken voor de langere termijn. De regie ligt hiervoor bij de oevergemeenten.

3. **Meeste veren lossen het met de gemeente op**
   De meeste exploitanten kunnen de kosten en baten goed in evenwicht brengen. Ook nu maken de meeste gemeenten geen gebruik van het Verenfonds. Diverse veren krijgen wel ondersteuning van gemeenten, zonder dat de gemeente een beroep doet op het Verenfonds. Ook in de toekomst, zonder Verenfonds, zullen de meeste veren de exploitatie rond krijgen. Diverse veren hebben daarbij wel ondersteuning van de gemeente nodig, voor kortere of langere termijn. Bij grote tekorten moet ook de provincie bijspringen.

4. **Bijdrage overheden**
   Bij enkele veren met een groot exploitatietekort moet ook de provincie bijspringen. De provincie kan dit in 2023 uitwerken, waardoor vanaf 2024 gebruik gemaakt kan worden van de regeling. Uitgangspunt daarbij is, dat bij een tekort boven een (nog vast te stellen bedrag) gemeente en provincie samen zorgen voor dekking, ieder voor 50%. Daarbij worden gezamenlijk afspraken gemaakt, onder meer gericht op de afbouw van de overheidsbijdrage. Bij kleinere tekorten zorgen beide gemeenten voor dekking. Dit onder meer om te voorkomen dat afspraken met te veel partijen over kleine bedragen moeten worden gemaakt. De kosten van administratie zouden daarmee hoger kunnen komen dan het tekort.

5. **Revolverend fonds**
   De provincie kan een revolverend fonds in het leven roepen. Uit het fonds kunnen leningen verstrekt worden voor investeringen in veerponten. Het gaat dan met name om investeringen in innovatie, duurzaamheid en vervanging van veren. Aangezien een groot aantal schepen op leeftijd is en innovatie

noodzakelijk is om op langere termijn in de vaart te kunnen blijven, kan dit fonds ingezet worden. Het gaat nadrukkelijk niet om bijdragen in de exploitatie. Aangezien het om leningen gaat, blijft het fonds beschikbaar op langere termijn. Aflossing en rente kunnen opnieuw geïnvesteerd worden.

6. **Actieve rol provincie**
   De gemeenten hebben een regierol waar het gaat om te komen tot afspraken per veer. Daarbij kunnen ze gebruik maken van het model. De provincie kan samen met de regio's voor instandhouding en ontwikkeling van het model zorgen. Jaarlijks moet daarvoor door de provincie een bijeenkomst met alle oevergemeenten en exploitanten belegd worden. Er wordt dan samen met exploitanten, brancheorganisaties, gebruikersorganisaties en gemeenten gesproken over de ontwikkelingen met betrekking tot de veren in Gelderland. Deze informatie-uitwisseling is nodig, om tijdig de ontwikkeling van de veren te kunnen beoordelen, met name na de afronding van het Verenfonds.

7. **Tarieven omhoog, zorg voor dagelijkse gebruikers**
   In de overeenkomst tussen gemeenten en exploitanten worden afspraken gemaakt over een stapsgewijze verhoging van de tarieven, om tot een betere balans tussen kosten en baten te komen. Daarbij worden tevens afspraken gemaakt over betaalbare abonnementen voor veelgebruikers (zoals scholieren en forenzen).

8. **Samenwerking exploitanten**
   De samenwerking tussen exploitanten is onderdeel van oplossingen voor de langere termijn. Brancheorganisaties hebben meegedacht aan de ontwikkeling van het model. Ook in de toekomst werken ze mee aan de doorontwikkeling daarvan. Waar mogelijk wordt nagedacht over uitwisseling van kennis of het zoeken van voordelen door gezamenlijke inkoop. De brancheorganisaties werken mee een de organisatie van een jaarlijkse bijeenkomst met provincie en gemeenten.

9. **Gemeenten zorgen voor goede infrastructuur**
   De gemeenten zorgen – samen met de exploitant – voor de weg naar het veer, veerstoep en aankleding. Het gaat dan onder meer over fietsenstalling, zitbankjes of schuilgelegenheid bij regen. Overheden zorgen voor een goede bewegwijzering. De gemeente pakt hierbij de regie.
   Waar nodig zoekt de gemeente samenwerking met Rijkswaterstaat om het water bevaarbaar te houden en de veerstoep bereikbaar. Aangezien dit knelpunt zich bij meerdere veren voordoet zorgt VNG Gelderland voor afspraken met Rijkswaterstaat.

10. **Maatschappelijk belang**
    Bijdragen aan de instandhouding van de veren dienen een maatschappelijk belang. Het gaat dan met name om (duurzame) mobiliteit, instandhouding van routenetwerken (wandelen en fietsen), recreatie en toerisme, duurzaamheid en (wellicht als belangrijkste) de leefbaarheid van het platteland in het Rivierengebied. Enkele veren in het Rivierengebied zijn - ondanks een relatief klein gebruik - van groot belang voor de leefbaarheid van het gebied. Het beperken van de diensten van deze veren, in combinatie met onaanvaardbaar grote omrijdroutes kan tot isolatie van het achterland leiden. De diversiteit van de veerverbindingen is dermate groot, dat het niet eenvoudig naar één maatschappelijk thema ingedeeld kan worden. Door bijvoorbeeld alleen te kijken naar het exploitatietekort bij veren die onderdeel uitmaken van het fietsnetwerk, wordt voorbijgegaan aan andere maatschappelijke belangen, zoals een leefbaar rivierengebied.






# 8 VOORSTELLEN

Bovenstaande leidt tot de onderstaande voorstellen en adviezen aan gebruikers, exploitanten, gemeenten, provincie en stichting veren Gelderland. Het is aan iedere betrokkene om op basis hiervan besluiten te nemen. Waar nodig in overleg met andere betrokkenen.

De basis voor een toekomstbestendig verenbestand ligt in een goede samenwerking tussen overheden, betrokken partijen en belanghebbenden. Het is van belang, dat niet naar elkaar gewezen wordt, maar samen aan perspectief voor de veren gewerkt wordt.

**Gebruikers**

- De gebruikers van de veren gaan meer betalen. Daarvoor krijgen ze meer zekerheid, dat de meeste veren in de vaart kunnen blijven.
- Organisaties van de gebruikers van de veren worden betrokken bij jaarlijkse bijeenkomst in Gelderland en geïnformeerd over besluitvorming op basis van deze adviezen.
- Met organisaties wordt gesproken over optimale informatie voor (potentiële) gebruikers.
- Diverse belanghebbenden bij de veren (zoals horecaondernemers, BenB's langs wandel/ fietsroutes, werkgevers, etc.) kunnen betrokken worden bij de exploitatie van de veren en daar een (financieel) aandeel in leveren.

**Exploitanten**

- Per veer werken exploitanten samen met de oevergemeenten aan afspraken, voor korte en langere termijn. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het model.
- Exploitanten zijn bereid hun bedrijfsgegevens te delen met oevergemeenten bij de inzet van het model en het vastleggen van afspraken.
- De exploitanten werken beter samen in brancheorganisaties.
- Er wordt meegewerkt aan inzet en doorontwikkeling van het model.
- De branche werkt mee aan een jaarlijkse bijeenkomst met gemeenten en provincie
- Waar mogelijk wordt gezocht naar het delen van kennis en mogelijkheden van gezamenlijke inkoop

**Oevergemeenten**

- Oevergemeenten hebben de regie bij het maken van afspraken per veer en de inzet van het model: er wordt per veer tenminste eenmaal per jaar een overleg gepland tussen de beide oevergemeenten en de exploitant van het veer
- Met de inzet van het model worden afspraken gemaakt over inkomsten en uitgaven per veer, inclusief de hoogte van de tarieven en een exploitatiesubsidie van de gemeente
- Bij een exploitatietekort groter dan € 50.000, wordt (op basis van de vooraf vast te stellen voorwaarden) 50% door de beide gemeenten betaald en 50% door de provincie.
- In de afspraken over de tarieven worden betaalbare abonnementen mogelijk gemaakt, indien nodig met een bijdrage van de gemeente.
- De gemeenten zorgen – samen met de exploitant – voor de weg naar het veer, goede bewegwijzering, veerstoep en aankleding.
- Gemeenten en provincie stemmen af met Rijkswaterstaat over de bevaarbaarheid van het water en bereikbaarheid van de veerstoep. Er wordt overlegd over het baggeren, waar dat nodig is.

**Provincie**

- De actieve rol van de provincie wordt ingevuld, door jaarlijks een bijeenkomst over de veren te organiseren, met oevergemeenten en exploitanten. Provincie zorgt samen met de bracheorganisaties van exploitanten voor instandhouding en doorontwikkeling van het model. Provincie zorgt voor een goede informatie-uitwisseling om jaarlijks de ontwikkeling van de veren te volgen.
- De provincie ontwikkelt een revolverend fonds, waaruit leningen beschikbaar gesteld kunnen worden ten behoeve van investeringen voor innovatie, vervanging en duurzaamheid voor veren. Exploitanten zorgen voor aflossing en rente, waardoor het fonds beschikbaar blijft voor nieuwe investeringen. Dit fonds heeft geen directe invloed op de exploitatie.
- Indien bij het hanteren van het model een (door

betrokken partijen onderkent) tekort ontstaat waarbij de gemeenten meer dan €50.000 bijdragen in de exploitatie, draagt de provincie voor 50% bij aan dit tekort. Voorwaarde is wel, dat er gezamenlijk meerjarige afspraken worden gemaakt, gericht op afbouw van het jaarlijkse tekort. De provincie spant zich in, om - in overleg met de buurprovincies – tot een zelfde regeling te komen, voor al die gevallen waar een oevergemeente in een andere provincie ligt.

**Stichting Veren Gelderland**

- De Stichting zorgt voor uitkeringen uit het Verenfonds aan gemeenten, conform de afspraken in het stichtingsbestuur van oktober 2022.
- Het stichtingsbestuur neemt besluiten over beëindiging van de stichting en afronding van het Verenfonds.






# 9 VERVOLG

Nadat de stuurgroep heeft ingestemd met de verspreiding van deze rapportage, inclusief de adviezen voor de diverse betrokken organisaties, kan de werkgroep verder aan de slag met de uitwerking van de diverse onderdelen.

Voor een verdere uitwerking is afstemming en besluitvorming door diverse organisaties noodzakelijk. Deze rapportage zal worden toegestuurd naar de diverse betrokkenen, met het verzoek om op korte termijn te reageren op de voorstellen, zoals ze hier met name voor de betrokken organisatie zijn gedaan. Aan allen wordt tevens gevraagd aan te geven op welke termijn besluitvorming kan plaats vinden. Voor de termijnen is het van belang, dat het Verenfonds in 2024 leeg is. Dat vraagt om besluitvorming in de loop van dit jaar (2023).

We streven naar besluitvorming voor de zomer van 2023. Daarna zal de werkgroep opgeheven worden.

# 10 BIJLAGE

**Samenstelling Stuurgroep:**

Loes van der Meijs, voorzitter (namens VNG Gelderland, burgemeester Doesburg)
Gea Hofstede, wethouder Rheden
Eric Jan de Haan, wethouder Lochem
Ans Mol, wethouder West Maas en Waal (tevens lid van bestuur Stichting Veren Gelderland)
Frank Groen, wethouder Tiel (tevens lid van bestuur Stichting Veren Gelderland)
Stefan van Someren, wethouder Neder-Betuwe (tevens portefeuillehouder Rivierenland)
Adviseurs: Leo Bezemer en Jan Wijnia

**Samenstelling werkgroep**

Jan Wijnia, voorzitter (Programmaregisseur toekomstbestendige veren)
Leo Bezemer, VNG Gelderland
Perry Ceelen, Regio Rivierenland
Arie van der Staaij, gemeente Neder-Betuwe
Rolf Kloosterman, provincie Gelderland
John Hendriks, externe deskundige
Jan Fijan, provincie Gelderland (Stichting Veren Gelderland)


uit@waarde

# Ponten: verbinden en beleven

***Veerpontencoalitie 16-06-2023***

## *Inzet provincies cruciaal!*

Juist provincies hebben een belang om het waardevolle netwerk van ponten en pontjes te behouden en versterken en hebben daartoe ook de mogelijkheden en capaciteit.

### Ponten zijn van waarde voor

- Duurzaamheid van mobiliteit vergroten door:
    - Verkorten woon/werk-, school- voorzieningen routes
    - Preventie onnodig autogebruik bijvoorbeeld bij het brengen en halen van scholieren
- Verbinden van gemeenschappen plus vergroten van bereikbaarheid en het draagvlak van voorzieningen voor deze gemeenschappen.
- Versterken van gebruik en beleving van Fiets- en Wandelroutes en knooppunten, en daarmee
    - Bijdragen aan meer beweging, gezondheid
    - Versterken lokale recreatie
    - Versterken binnenlandse recreatie
    - Versterken lokale economie
- Bedrijven en agrariërs met zware werkzaamheden aan beide kanten van het water vergemakkelijken met minder verkeershinder
- Versterkt en vertegenwoordigt in veel gevallen grote historische en culturele waarde als verbinding
- Gemeenschapsvorming

### Ponten worden uitgedaagd door:

- Behouden betaalbaarheid bij gelijktijdige scherpe stijging van energie, loon en onderhouds- en baggerwerken
- Vernieuwing vloot/walvoorziening voor
    - Vervanging verouderde schepen
    - Verduurzaming/elektrificatie
    - Verbreding wachtcomfort
    - Aanpassing aan extreem hoog- en laag water
- Bemensing ponten met bevoegde vrijwilligers en professionals
- Opvolging oudere exploitanten
- Een dienstverlening met vaartijden die aansluiten bij de behoeften van de gebruikers
- Bewaken en zo nodig versterken van de veiligheid van personen en goederen bij het vervoer over het water
- Verwerven alternatieve inkomsten
- Bekendmaking pont, vaarperiode, vaartijden, toegankelijkheid, prijzen, continuïteit en voorspelbaarheid

Ponten maken deel uit van vele provinciale beleidsterreinen, maar staan in geen enkel overheidsbeleid centraal. Oevergemeenten kijken en handelen m.b.t. “hun” ponten vanuit hun lokaal perspectief en zijn niet toegerust voor specifieke expertise m.b.t. financiering, verduurzaming, werven bemanning, bestuur, opvolging e.d. en/of hebben onvoldoende oog voor bredere belangen.

Wij noemen o.a. LF's/LAW's, bijdragen aan beperken automobiliteit, bevorderen bewegen, gezondheid en binnenlands toerisme. Oevergemeenten zijn meer aan zet voor de bewegwijzering en routes naar de ponten en walvoorzieningen. Het rijk heeft veelal weer te veel afstand en geen gebiedskennis, maar wel veel beleidsbudgetten en vormt de poort naar Europese steun. Juist de provincie kan de regie op zich nemen om ponten in alle relevante beleidsterreinen de juiste plek te geven en van daaruit een toekomstvisie en ontwikkelplan voor "hun" ponten op te stellen met lokale gemeenten, rijk en organisaties van veelvuldige gebruikers van ponten en pontexploitanten. Tevens kan de provincie ambtelijke capaciteit vrijmaken of ontsluiten voor ondersteuning van de lokale gemeenten en ponten bij het hoofd bieden aan de uitdagingen.

Wij tippen de provincies nog het rapport "Perspectief voor de Veren" van de VNG Gelderland. Dat is weliswaar opgesteld n.a.v. de Gelderse situatie, toch staat daar onze mening veel in waar alle provincies met een groot belang bij én een warm hart voor hun ponten hun voordeel mee kunnen doen.

## De Veerpontencoalitie[1] verzoekt alle provinciefracties

een passage m.b.t. de rol en inzet van de provincie in het nieuwe Coalitieakkoord 2023-2027 op te nemen en als oppositiepartijen deze passage te steunen:

*"De provincie ontwikkelt op korte termijn een visie op haar actieve en structurele (regie)rol gericht op het behoud en doorontwikkeling van de veerponten. Zij consulteert jaarlijks de aanpak, voortgang en knelpunten met oevergemeenten, exploitanten en groepen pontgebruikers m.b.t. het doel om alle veerponten in de vaart te houden. Tevens wordt in deze visie opgenomen hoe partijen de veerponten structureel en betaalbaar houden en verder versterken en ontwikkelen. Hiervoor wordt voor 2024 en volgende jaren een structureel bedrag* gereserveerd voor bijdragen aan maatschappelijk gewenste edoch onrendabele investeringen en een revolving investeringsfonds. Daarnaast wordt ambtelijke capaciteit vrijgemaakt voor de provinciale regie en deskundige ondersteuning van de direct betrokken partijen bij hun inzet"*

*Opname en de hoogte van een bedrag in de financiële paragraaf is aan u uiteraard.

[1] De Veerpontencoalitie is een initiatief en samenwerkingsverband van ANWB, Fietsersbond, Fietsplatform, NFTU, TeVoet, Vrienden van de Veerponten en Wandelnet op het gebied van (veer)ponten in Nederland

## Toelichting bedrag, taken

***Wij zien de volgende posten, taken:***

- Exploitatiebijdragen jaarlijkse uitgaven aan te behouden structureel onrendabele veerponten. De bijdrage voor 20 ponten bedroeg in 2021 in Gelderland €1 miljoen (€15.000-€400.000), de lasten zijn sindsdien sterk gestegen en de investeringsnoodzaak is gegroeid. De betaalbaarheid en prijselasticiteit stellen grenzen aan hogere prijzen voor de overtochten. Bij het aantal ponten zoals in Gelderland kom je bij een goede ambitie al snel uit op het dubbele gezien de investeringen

- Eenmalige investeringssubsidies in walstroomvoorzieningen, aanpassen aanlegplaatsen aan extremer laag- en hoog water op basis ontwikkelplan

- Ambtelijke capaciteit behandelen en administreren, bewaken aanvragen subsidie- en revolving investeringsfund

- Ambtelijke capaciteit Inhoudelijke en proces ondersteuning oevergemeenten/exploitanten bij overleg over de jaarlijkse afspraken/gunningen. Bijvoorbeeld op basis van de exploitatie analyse met het VNG Gelderland ontworpen knoppenmodel. Zie hun rapport “Perspectief voor de Veren”

- Ambtelijke capaciteit voor ondersteuning ontwikkeling visie, overleg met buurprovincies (veel gedeelde ponten) en rijk (baggeren, doeluitkeringen, opnemen ponten in diverse beleidsterreinen) en jaarlijkse overleg over de ontwikkelingen en jaarplan met oevergemeenten, exploitanten en gebruikersgroepen

- Ambtelijke capaciteit versterking inkomsten veerponten door gezamenlijke bekendmaking en ondersteuning werving lokale inkomsten van derden (vervoerafspraken, sponsoring, reclame)

- Ambtelijke ondersteuning werving en opleiding vrijwilligers en professional met lokaal onderwijs, toeleiding samen met oevergemeenten, vrijwilligersinstellingen, mbo opleidingen en pontorganisaties.

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12402 |
| **Extern Zaak ID** | 1999170 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.9 |
| **Titel** | Mobiliteit: Voorwaarden gezamenlijk oplaadinfrastructuur MRA-E 2023 (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Met dit besluit stellen Gedeputeerde Staten de geactualiseerde Voorwaarden gezamenlijke Oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023 vast. Het projectbureau MRA-Elektrisch heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren. Dit gebeurt voornamelijk door het aanbesteden en aangaan van concessieovereenkomsten met marktpartijen om de publieke oplaadpaalinfrastructuur te verbeteren. Gemeenten kunnen zich met deze voorwaarden aansluiten bij een concessieovereenkomst en vervolgens onder begeleiding van het projectbureau laadpalen in de openbare ruimte laten plaatsen.

# Voorwaarden gezamenlijke oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023

Binnen de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht werken gemeenten en provincies met elkaar samen om het elektrisch vervoer te stimuleren. De samenwerking staat bekend als MRA-Elektrisch (hierna: MRA-E).

Ten behoeve van de samenwerking zijn op 19 april 2019 door de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland voorwaarden voor deelname aan de samenwerking vastgesteld. Gelet op de gewenste versnelde en efficiëntere plaatsing van laadinfrastructuur en de uitbreiding van het type laadinfrastructuur waar de partijen aan werken, is een update van deze voorwaarden gewenst.

MRA-E voert de werkzaamheden uit ter uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, de samenwerkingsovereenkomst tussen Rijk en NAL-regio's en daarmee ter uitvoering van het nationale Klimaatakkoord 2019. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur stellen de betrokkenen kwalitatieve en kwantitatieve doelen voor laadinfrastructuur tot en met 2030. Hiermee benadrukken partijen dat het vanuit het Rijk een duidelijke en langdurige taak is om op regionaal niveau invulling te geven aan de uitrol van (publieke) oplaadinfrastructuur.

De collectieve uitvoering van activiteiten is een kernpunt van MRA-E. MRA-E besteedt de plaatsing, het beheer en de exploitatie van oplaadobjecten bij de deelnemende gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht aan. Met de door middel van aanbestedingen geselecteerde partij(en) heeft MRA-E een overeenkomst inzake de plaatsing, het beheer en de exploitatie van oplaadobjecten gesloten of zal zij die sluiten. Die overeenkomst bepaalt onder meer dat de geselecteerde partij(en) op verzoek van de Gemeente dergelijke oplaadobjecten zal plaatsen, beheren en exploiteren.

Regionale samenwerking en deelname aan de gezamenlijke inkoop gaat ook over verdeling van werkzaamheden. Een gemeente kan MRA-E verzoeken om onder de voorwaarden zoals genoemd in dit document werkzaamheden namens de gemeente uit te voeren, zoals het beoordelen van verzoeken en de locatiebepaling voor oplaadobjecten.

De Gemeente neemt deel aan de gezamenlijke inkoop, plaatsing en beheer van Oplaadobjecten door MRA-E onder de hiernavolgende Voorwaarden die door de Gemeente uitdrukkelijk worden aanvaard:

### Artikel 1 – Begripsbepalingen

1.1 Concessiehouder: een partij die op grond van een aanbesteding een overeenkomst met MRA-E heeft gesloten inzake plaatsing, beheer en/of exploitatie van Oplaadobjecten;

1.2 Gemeente: de gemeente of provincie uit de provincie Noord-Holland, Flevoland of Utrecht die de Voorwaarden schriftelijk accepteert;

1.3 MRA-E: het samenwerkingsverband van verschillende publieke partijen met als doel het stimuleren van elektrisch vervoer in Gemeenten, vertegenwoordigd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland;

1.4 Oplaadlocatie: een locatie in de openbare ruimte van een Gemeente waar een Oplaadobject en twee parkeerplaatsen met belijning en bebording uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen aanwezig zijn;

1.5 Oplaadobject: openbaar toegankelijke voorziening op een locatie waarbij de Gemeente zeggenschap heeft over de grond (bijv. eigendom of opstalrecht) waar een elektrisch voertuig kan worden opgeladen, voorzien van één of meerdere Laadpunten;

1.6 Laadpunt: een contactdoos of vaste kabel waarmee de verbinding met het elektrisch voertuig gemaakt wordt;

1.7 Valide verzoek: een door de Gemeente goedgekeurd verzoek van een elektrisch rijder, voor gebiedsontwikkeling of een datagestuurd verzoek.

1.8 Overeenkomst Oplaadinfrastructuur: een overeenkomst tussen Concessiehouder en MRA-E waarin de voorwaarden staan voor het plaatsen, beheren en/of exploiteren van Oplaadobjecten;

1.9 Plaatsingsprocedure: de procedure voor het plaatsen van de Oplaadobjecten, zoals gespecificeerd in een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur;

1.10 Projectteam MRA-E: het team van personen dat door de Provincie Noord-Holland is aangesteld om de taken van MRA-E te coördineren en de activiteiten uit te voeren.

1.11 Voorwaarden: deze voorwaarden, de 'Voorwaarden gezamenlijke oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023'.

1.12 Partijen: MRA-E en de Gemeente die de Voorwaarden ondertekenen.

**Artikel 2 – Algemene voorwaarden**

2.1 Algemene voorwaarden van Partijen of andere voorwaarden van de Partijen zoals algemene subsidievoorwaarden zijn niet van toepassing op de deelname van de Gemeente aan de gezamenlijke inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch.

**Artikel 3 – Verplichtingen**

3.1 MRA-E organiseert de gezamenlijke inkoop, plaatsing en beheer van Oplaadobjecten en sluit daartoe namens Gemeente één of meerdere Overeenkomst(en) Oplaadinfrastructuur af.

3.2 De Gemeente neemt gedurende de plaatsingsperiode van een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur de Oplaadobjecten met een laadvermogen per Laadpunt van 8 kW tot en met 22 kW af van een Concessiehouder en niet van andere partijen.

3.3 In aanvulling op artikel 3.2 kan de Gemeente naast de afname van reguliere Oplaadobjecten, zoals bedoeld in artikel 3.2, in overleg met MRA-E deelnemen aan de plaatsing van specifiek omschreven andere soorten Oplaadobjecten van een Concessiehouder.

3.4 De Gemeente verbindt zich er door middel van deze Voorwaarden toe dat indien door haar Oplaadobjecten worden aangevraagd te handelen conform de 'Criteria en eisen locatiebepaling laadpalen V1 11-10-2022' en 'Criteria uitbreiden laadnetwerk V1 11-10-2022', zoals opgenomen in bijlagen I t/m II, dan wel de opvolger van deze Voorwaarden en Eisen en criteria.

3.5 De Gemeente verbindt zich er door middel van deze Voorwaarden toe zich in te spannen de relevante bepalingen als bedoeld in artikel 3.4 in een gemeentelijke beleidsregel vast te leggen en zich in te spannen bij de uitvoering van haar werkzaamheden de in de bijlagen III t/m IV bij dit document opgenomen beleidsregel en werkprocessen in acht te nemen.

3.6 De Gemeente verbindt zich er door middel van deze Voorwaarden toe verzoeken van elektrische rijders, verzoeken voor gebiedsontwikkeling of andere strategische locaties en

data-gestuurde verzoeken tot plaatsing van Oplaadobjecten uit te voeren en hierover overleg met MRA-E te voeren.

3.7 De Gemeente verbindt zich er door middel van deze Voorwaarden toe zich in te spannen een laadkaart vast te stellen waarop in overleg met MRA-E de toekomstige locaties voor Oplaadobjecten zijn vastgelegd teneinde de uitrol van publieke laadinfrastructuur te versnellen.

3.8 De Gemeente verbindt zich er door middel van deze Voorwaarden toe, indien sprake is van een Valide verzoek, per Oplaadobject in overleg met MRA-E een locatie aan te wijzen, indien geen laadkaart is vastgesteld.

3.9 De Gemeente verbindt zich er door middel van deze Voorwaarden toe per Laadpunt een parkeervak dat geschikt is voor het opladen van Elektrische Voertuigen aan te wijzen en neemt hiertoe de rechtens vereiste besluiten, zoals een verkeersbesluit. De bepalingen uit een verkeersbesluit worden gehandhaafd door de Gemeente.

3.10 In afwijking van het bepaalde in artikel 3.9 is het de Gemeente in uitzonderlijke gevallen toegestaan voor een Oplaadobject voorzien twee Laadpunten één parkeervak aan te wijzen, mits:

a. De Gemeente die aanwijzing alsdan nader – en naar het redelijk oordeel van MRA-E – genoegzaam onderbouwt (bijvoorbeeld hoge parkeerdruk);
b. MRA-E daarmee schriftelijk instemt, en;
c. De Gemeente alsnog ter plaatse een tweede parkeervak zal aanwijzen, indien aan de criteria van bijlage II, of de opvolger van die bijlage, wordt voldaan.

3.11 De Gemeente zal de aangewezen parkeervakken en verkeersborden benodigd voor het opladen van elektrische voertuigen, conform het vastgestelde beleid van de Gemeente plaatsen, onderhouden, reinigen en tijdig vervangen. MRA-E biedt bij het plaatsen van nieuwe Oplaadobjecten een mogelijkheid aan om de standaardbebording uit de Overeenkomst Oplaadinfrastructuur zonder kosten voor de gemeenten te laten plaatsen.

3.12 De Gemeente kan MRA-E verzoeken de werkzaamheden met betrekking tot het behandelen van een verzoek en het aanwijzen van een locatie van een Oplaadobject (gedeeltelijk) namens de Gemeente uit te voeren. MRA-E voert de werkzaamheden alleen uit nadat hierover met de Gemeente schriftelijke afspraken zijn gemaakt.

3.13 De Gemeente verleent aan MRA-E toestemming om gebruik te maken van de data – in welke vorm dan ook – die gedurende de looptijd van deze deelname bij de exploitatie van een Oplaadobject vergaard en/of opgeslagen wordt door of namens de Gemeente dan wel bij de Gemeente beschikbaar komt. Het is MRA-E toegestaan de bedoelde data te delen met Concessiehouder dan wel van Concessiehouder te verlangen dat hij dergelijk – van de Gemeente verkregen – data aan MRA-E beschikbaar stelt. MRA-E en Concessiehouder zijn geen vergoeding schuldig voor de toegang tot, het gebruik of de verwerking van de bedoelde data.

3.14 De Gemeente handelt op eigen kosten alle bezwaren en beroepen af die zijn of worden ingediend tegen alle publiekrechtelijke (rechts)handelingen van de Gemeente die betrekking

hebben op het Oplaadobject en voert op eigen kosten alle andere juridische procedures die terzake aanhangig zijn of worden gemaakt.

3.15 De Gemeente stelt een contactpersoon aan en geeft de contactgegevens door aan MRA-E. MRA-E is gerechtigd de gegevens van de contactpersoon door te geven aan Concessiehouder.

3.16 Een afwijking op artikel 3.2 wordt door de Gemeente schriftelijk aangevraagd bij MRA-E. MRA-E legt het verzoek voorzien van een advies voor aan de provincie Noord-Holland. Overwegingen voor instemming met het afnemen van Oplaadobjecten van een andere partij dan Concessiehouder kunnen zijn: lopende overeenkomsten van de Gemeente tot plaatsing en beheer van Oplaadobjecten, het toepassen van innovaties die afwijken van het bij de Overeenkomst Oplaadinfrastructuur behorende programma van eisen en plan van aanpak van Concessiehouder en een langdurige onderbreking van de organisatie door MRA-Elektrisch van de plaatsing van Oplaadobjecten.

3.17 De Gemeente heeft de mogelijkheid om zich schriftelijk aan te melden voor de gezamenlijke inkoop van snellaad Oplaadobjecten met een laadvermogen per Laadpunt van meer dan 50 kW. De Gemeente neemt in dat geval gedurende de plaatsingsperiode van een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur geen Oplaadobjecten van het specifieke soort af van andere partijen dan Concessiehouder. Voorwaarden 3.6, 3.7 en 3.8 zijn voor deze Oplaadobjecten niet van toepassing. MRA-Elektrisch en Gemeente maken nadere afspraken over eventuele vervangende voorwaarden.

3.18 De Gemeente heeft de mogelijkheid om zich schriftelijk aan te melden voor de gezamenlijke inkoop van andere specifiek omschreven typen Oplaadobjecten. De Gemeente neemt in dat geval gedurende de plaatsingsperiode van een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur geen Oplaadobjecten van het specifieke soort af van andere partijen dan Concessiehouder.

**Artikel 4 - Levering, eigendom en gebruik**

4.1 De Gemeente kan een aanvraag bij MRA-E indienen om Oplaadobjecten door Concessiehouder te laten plaatsen op een door de Gemeente daartoe te specificeren en aan te wijzen Oplaadlocatie. De plaatsing van Oplaadobjecten zonder voorafgaand overleg met MRA-E komt geheel voor rekening van de Gemeente.

4.2 MRA-E kan de aanvraag voor het plaatsen van de Oplaadobject weigeren als niet voldaan wordt aan de Voorwaarden en Eisen en criteria zoals bedoeld in artikel 3.4.

4.3 De levering van het Oplaadobject vindt plaats door een Concessiehouder conform de voorwaarden zoals opgenomen in een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur. De levering vindt plaats na het verzoek van MRA-E aan een Concessiehouder. Na levering is het Oplaadobject door natrekking eigendom van de Gemeente. MRA-E zal datgene doen wat in redelijkheid van haar gevergd kan worden om de verschaffing van het bezit en de eigendom aan de Gemeente van een geplaatst Oplaadobject te realiseren, maar kan de verschaffing van noch de eigendom, noch het bezit van de Oplaadobjecten aan de Gemeente garanderen.

4.4 De Gemeente noemt in alle communicatie in het kader van de samenwerking dat het geplaatst Oplaadobject mogelijk is gemaakt in het kader van MRA-Elektrisch.

4.5 De Gemeente is niet gerechtigd opdracht te geven tot verplaatsing of verwijdering van een Oplaadobject of tot het verrichten van meerwerk zonder voorafgaande, schriftelijke instemming van MRA-E.

4.6 Eventuele kosten van verplaatsing, verwijdering of tot het verrichten van meerwerk op initiatief van de Gemeente komen voor rekening van de Gemeente.

**Artikel 5 - Contacten met Concessiehouder**

5.1 Het Projectteam MRA-E geldt als primair aanspreekpunt voor de Gemeente met betrekking tot de uitvoering van deze samenwerking.

5.2 De Gemeente neemt in ieder geval zo spoedig als mogelijk contact op met het Projectteam MRA-E, indien de Gemeente redenen heeft te veronderstellen dat een Concessiehouder tekortschiet in de nakoming van een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur.

5.3 De Gemeente en het Projectteam MRA-E streven ernaar in voorkomende gevallen een gezamenlijk standpunt richting Concessiehouder af te stemmen. Indien nodig treedt het Projectteam MRA-E met Concessiehouder in overleg.

5.4 MRA-E gaat niet over tot wijziging van een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur voor zover dit de verplichtingen van de Gemeente wijzigt voordat de Gemeente hierover schriftelijk is ingelicht. De Gemeente heeft de gelegenheid om binnen 6 (zegge: zes) weken na de schriftelijke mededeling van MRA-E aan haar, haar opmerkingen over een voorgenomen wijziging kenbaar te maken aan MRA-E. MRA-E neemt deze opmerkingen mee in haar overwegingen over de voorgenomen wijziging van een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur. MRA-E deelt het de Gemeente schriftelijk mee als MRA-E de opmerkingen van de Gemeente terzake van een voorgenomen wijziging van een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur niet overneemt.

5.5 De Gemeente is evenwel slechts gebonden aan wijzigingen in een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur die negatieve financiële gevolgen hebben voor de Gemeente, indien de Gemeente schriftelijk hiermee instemt. De Gemeente geeft met haar instemming als bedoeld in de vorige zin tevens haar rechten prijs zich, al dan niet in rechte, te verzetten tegen een wijziging van een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur.

**Artikel 6 - Vergoeding proceskosten**

6.1 De Gemeente is aan MRA-E geen vergoeding verschuldigd voor elk nieuw geplaatst Oplaadobject met een laadvermogen per Laadpunt tot en met 150 kW waaraan een Valide verzoek voor uitbreiding van het publieke laadnetwerk ten grondslag ligt.

6.2 De Gemeente is aan MRA-E een vergoeding verschuldigd van maximaal € 1.000,- (exclusief btw) per Laadpunt met een laadvermogen tot en met 150 kW op een nieuw geplaatst Oplaadobject waaraan geen valide verzoek voor uitbreiding van het publieke laadnetwerk ten grondslag ligt. De vergoeding is verschuldigd vanaf het moment van plaatsing van het Oplaadobject en wordt per kwartaal gefactureerd. MRA-E streeft naar het verlagen van dit bedrag en informeert de Gemeente schriftelijk over deze verlaging.

6.3 Voor het plaatsen van Oplaadobjecten met een laadvermogen per Laadpunt van meer dan 150kW kan MRA-E een voorstel aan de Gemeente doen over het in rekening brengen van een vergoeding. De Gemeente krijgt de keuze hiermee schriftelijk in te stemmen.

6.4 MRA-E streeft naar het verstrekken van een vergoeding aan de Gemeente voor het laten exploiteren van Oplaadobjecten door Concessiehouders en informeert de Gemeente schriftelijk over deze vergoeding.

**Artikel 7 – Bescherming persoonsgegevens**

7.1 Gemeente en MRA-E ontvangen gelijktijdig en in een gedeelde beveiligde digitale omgeving, het MRA-E portaal, persoonsgegevens. Zij worden beiden aangemerkt als verwerkingsverantwoordelijke en zijn zelfstandig verantwoordelijk voor het beschermen van de ontvangen persoonsgegevens.

**Artikel 8 - Duur van de deelname**

8.1 De deelname van de Gemeente gaat in op het moment van schriftelijke instemming met deze Voorwaarden door de Gemeente en zal van rechtswege eindigen op 31 december 2030. Indien de Gemeente instemt met een Overeenkomst Oplaadinfrastructuur, zal de deelname evenwel voortduren tot het moment dat de betreffende Overeenkomst Oplaadinfrastructuur eindigt.

**Artikel 9 - Geschillenregeling, toepasselijk recht en bevoegde rechter**

9.1 Op deze Voorwaarden zijn uitsluitend het Nederlands recht van toepassing

9.2 Alle geschillen voortvloeiende uit of samenhangende met deze Voorwaarden zullen in eerste instantie uitsluitend worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Haarlem. Een geschil is aanwezig indien een van de partijen zulks van oordeel is.

**Artikel 10 – Slotbepaling**

10.1 Deze Voorwaarden zijn op DATUM namens MRA-E vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.

10.2 Deze Voorwaarden vervangen de voorwaarden getiteld ‘ Voorwaarden deelname inkoop oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 1189985/1189989 d.d 16 april 2019’, zoals vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Bepalingen betreffende de hoogte van de bijdrage per laadpaal hebben geen terugwerkende kracht.

10.3 Deze Voorwaarden treden in werking per datum van bekendmaking door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Bijlagen:

I. Criteria en eisen locatiebepaling laadpalen V1 11-10-2022
II. Criteria uitbreiden laadnetwerk V1 11-10-2022
IIIa. MRA-E Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen 2022-05
IIIb. MRA-E Verkeersbesluit publieke laadpaal 2022-05
IIIc. MRA-E Verzamelverkeersbesluit laadpalen laadkaart 2022-05
IV. Procesbeschrijvingen locatiebepaling en verkeersbesluit 2022-05

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

Pieter Looijestijn

BEL/MOB

Telefoonnummer +316883518871

p.looijestijn@mrae.nl



**Verzenddatum**

**Kenmerk**

1999170/1999209

**Uw kenmerk**

**Betreft: Voorwaarden gezamenlijke oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023**

Geacht college,

Als bestuurlijk trekker van MRA-Elektrisch (MRA-E) waarderen wij uw deelname aan MRA-E. Dankzij onze gezamenlijke inzet, stimuleren we elektrisch vervoer en zijn er al meer dan 10.000 laadpunten in Utrecht, Flevoland en Noord-Holland gerealiseerd. Om het elektrisch rijden in onze provincies verder te faciliteren worden de activiteiten uitgebreid. De algemene voorwaarden zijn daarom van een update voorzien. Wij verzoeken u vriendelijk de aangepaste voorwaarden uiterlijk 1 mei 2023 getekend aan MRA-E terug te sturen. De voorwaarden zijn op 28 maart 2023 door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland vastgesteld.

**Waarom instemming gewenst is**
Kernactiviteit van MRA-Elektrisch is het realiseren van publieke laadpunten voor elektrisch rijden. Dankzij onze gezamenlijke aanbestedingen, waaraan bijna alle gemeenten in Noord-Holland, Flevoland en Utrecht meedoen, hebben wij sinds 2012 een publiek laadnetwerk met meer dan 10.000 laadpunten gerealiseerd. Een prestatie van formaat waarmee we het elektrisch rijden op gang hebben gebracht en ons op nationale en Europese schaal hebben onderscheiden.

Nu gaan we een nieuwe fase in. De snelle groei van het elektrisch rijden vraagt om opschaling en een verbreding van laadoplossingen. Onze aanpak ontwikkelt zich, passend bij de snelle ontwikkeling van het elektrisch rijden. Zo maken we gebruik van laadkaarten, sorteren we voor op datagestuurd plaatsen, realiseren we laadpunten in parkeergarages, plaatsen we snelladers en stimuleren we het 'logistiek laden' op bedrijventerreinen. Daarmee zorgen we ervoor dat het elektrisch rijden kan blijven doorgroeien en maken we effectief werk van de klimaatdoelen voor mobiliteit in 2030.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

**Actuele algemene voorwaarden**
In lijn met de nieuwe manieren van werken zijn de algemene voorwaarden voor onze samenwerking geactualiseerd. Vandaar ons vriendelijke, doch dringende beroep op ook uw college van B en W: onderteken vóór 1 mei 2023 de geactualiseerde algemene voorwaarden. Dat waarborgt dat we niet uit koers raken, maar vanuit een stevige basis blijven werken aan het stimuleren van het elektrisch rijden, een beter klimaat en schone lucht voor ons allemaal.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

pb.

provinciesecretaris

voorzitter

1 bijlage(n)

Voorwaarden gezamenlijke oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

Pieter Looijestijn

BEL/MOB

Telefoonnummer +31683518871

p.looijestijn@mrae.nl



**Verzenddatum**

04 APR. 2023

**Kenmerk**

1999170/1999196

**Uw kenmerk**

**Betreft: Voorwaarden gezamenlijke oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: de vaststelling van de geactualiseerde voorwaarden voor de gezamenlijke oplaadinfrastructuur van MRA-Elektrisch en de begeleidende brief van Gedeputeerde Staten aan de gemeenten.

## Inleiding

In 2012 sloten de overheden in de provincies Noord-Holland en Flevoland een samenwerkingsovereenkomst en startten het project 'MRA-Elektrisch' (MRA-E). In 2014 heeft de provincie Utrecht zich bij deze samenwerking aangesloten. Het doel van deze samenwerking is het elektrisch vervoer in de drie provincies te stimuleren en daarmee de beleidsdoelen rond luchtkwaliteit en klimaat te realiseren. De samenwerkende overheden kwamen overeen dat de provincie Noord-Holland bestuurlijk opdrachtgever is van het project MRA-Elektrisch.

Een belangrijke taak is het realiseren van publieke oplaadinfrastructuur. Het realiseren van publieke oplaadinfrastructuur gebeurt voornamelijk door het aanbesteden en aangaan van concessieovereenkomsten met marktpartijen. Gemeenten sluiten zich bij een concessieovereenkomst aan en kunnen vervolgens onder begeleiding van het projectbureau MRA-Elektrisch laadpalen in de openbare ruimte laten plaatsen.

De provincie Noord-Holland is namens MRA-Elektrisch de concessiegever en de gemeenten kunnen onder voorwaarden laadpalen laten plaatsen. Deze voorwaarden zijn vastgesteld door GS en worden eenzijdig door gemeenten schriftelijk bevestigd.

De bijgevoegde voorwaarden betreffen een geactualiseerde versie van de voorwaarden die zijn vastgesteld in 2019. Sinds 2019 heeft de ondersteuning die MRA-Elektrisch biedt aan gemeenten zich verder ontwikkeld. MRA-Elektrisch maakt nu ook gebruik van prognose- en planningskaarten, en plant nieuwe laadpalen ook datagestuurd. Daarnaast realiseert MRA-Elektrisch nu ook samen met de gemeenten snelladers en laadpunten in parkeergarages.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De verbrede ondersteuning en verbeterde aanpak vragen om een aanpassing van de voorwaarden. Bovendien wordt het onder de geactualiseerde voorwaarden ook voor de provincies binnen het verzorgingsgebied van MRA-Elektrisch mogelijk gemaakt om in gezamenlijkheid laadinfrastructuur te organiseren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

1. Voorwaarden gezamenlijke oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch 2023
2. Brief Gedeputeerde Staten aan gemeenten

**Van:** Deelstra, Wessel <wdeelstra@tln.nl>
**Verzonden:** donderdag 20 april 2023 18:47
**Aan:** Deelstra, Wessel <wdeelstra@tln.nl>
**Onderwerp:** Felicitatie Provinciale Statenverkiezingen en uitnodiging Transport en Logistiek Nederland

Geachte Statengriffie,

Zou u de onderstaande felicitatiemail inclusief bijlage en contactgegevens kunnen verspreiden onder de provinciale politieke partijen? Alvast hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,

Wessel Deelstra (Transport en Logistiek Nederland)

---
Geachte fractie,

Transport en Logistiek Nederland (TLN), de ondernemersorganisatie voor de transport- en logistieksector, feliciteert u van harte met de behaalde zetels in Provinciale Staten. Wij wensen u veel succes met de doelen, kansen en uitdagingen in de provincie. Graag maken wij binnenkort kennis met de fractie om te spreken over de verschillende portefeuilles en de mobiliteitsambities van de provincie.

De provincie heeft de komende jaren te maken met grote thema's zoals de energietransitie, verduurzaming, bereikbaarheid en (meervoudig) ruimtegebruik. TLN vertegenwoordigt ruim vijfduizend verschillende transporteurs door heel Nederland, waarvan een belangrijk deel ook in uw provincie actief is. Graag nodigen wij u dan ook uit om kennis te maken met onze achterban in uw omgeving.

Bovendien organiseert TLN op korte termijn diverse webinars waarbij u, vanuit huis, in gesprek kunt met logistiek dienstverleners uit uw regio om zo de sector op een laagdrempelige manier te leren kennen. Hier ontvangen de fractieleden een uitnodiging voor zodra de definitieve portefeuilleverdeling bekend is.

Tot slot kunt u via de onderstaande gegevens contact opnemen voor een (digitaal) kennismakingsgesprek met de sector of een bedrijfsbezoek bij een van de leden van TLN. Wij plannen en organiseren vervolgens het bedrijfsbezoek. We geven hierbij politici de gelegenheid om in een dagdeel (of korter) kennis te maken met de dagelijkse praktijk van een transportonderneming uit de regio.

In de bijlage treffen jullie (nogmaals) het Provinciemanifest van TLN: *Op weg naar een duurzame, bedrijvige en bereikbare provincie*. De belangrijkste punten uit dit manifest zetten we hier, ter inspiratie voor het coalitieakkoord en/of de partijplannen, op een rijtje:

- Wanneer uw provincie aan de slag gaat met het toereikend maken van de capaciteit van het energienetwerk en het realiseren van voldoende laad- en tankinfrastructuur voor vrachtauto’s op bedrijventerreinen en andere plekken in de provincie, kunnen transportondernemers met meer zekerheid investeren in duurzame alternatieven.

- Blijf (grootschalig) logistiek vastgoed mogelijk maken en benut de ruimte zo efficiënt en optimaal mogelijk. Hou daarbij rekening met de samenhang tussen infrastructuur en ruimtelijke ordening.
- Als de provincie werkt aan de prioritering en planmatige aanpak van het onderhoud en renovatie van de infrastructuur, met aandacht voor informatie over werk in uitvoering, kan de transport- en logistieksector hier in de planning beter rekening mee houden.

Met vriendelijke groet,

WESSEL DEELSTRA
Public Affairs Adviseur
wdeelstra@tln.nl / www.tln.nl
M 06-51250148

BEZOEKADRES
Boris Pasternaklaan 22-30
2719 DA Zoetermeer

SAMEN VERDIENEN
SAMEN VERDUURZAMEN

Transport en Logistiek Nederland is een vereniging naar Nederlands recht. TLN Consultancy B.V. is een besloten vennootschap naar Nederlands recht. Beide zijn geregistreerd in het Handelsregister onder respectievelijk de nummers 40413000 en 27255928. Alle dienstverlening geschiedt volgens de 'Algemene voorwaarden van Transport en Logistiek Nederland (TLN)' Deze voorwaarden bevatten een beperking van onze aansprakelijkheid. De rechtsverhouding tussen TLN en derden is onderworpen aan Nederlands recht. De rechtbank Den Haag is bij uitsluiting bevoegd om kennis te nemen van geschillen.

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde en kan vertrouwelijke informatie bevatten. Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht de afzender te informeren en het bericht te vernietigen.

Privacy | Disclaimer

# OP WEG NAAR EEN DUURZAME, BEDRIJVIGE EN BEREIKBARE PROVINCIE

## Inbreng voor de Provinciale Statenverkiezingen 2023



# Op weg naar een duurzame, bedrijvige en bereikbare provincie

Transport en Logistiek Nederland (TLN) bekijkt de Provinciale Statenverkiezingen in het licht van de belangrijke verduurzamingsopgaven, ingewikkelde ruimtelijke vraagstukken en een alsmaar toenemende druk op het wegennet. De stikstofcrisis houdt Nederland bovendien letterlijk in zijn greep: het land zit op slot. De voortdurende problemen vanwege het stikstofdossier maken dat er weinig perspectief is op een snelle aanpak van de knelpunten in de infrastructuur en veel sectoren hard aan de slag moeten met verduurzaming. Provincies spelen een cruciale rol bij de aanpak van deze complexe uitdagingen. De transport- en logistieksector denkt graag mee over de verschillende oplossingsrichtingen. Deze inzet en een goede samenwerking tussen de provincie en het bedrijfsleven zijn onmisbaar.

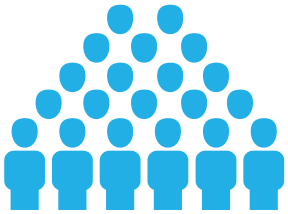
TLN ziet verschillende mogelijkheden voor logistiek en goederentransport om vanuit de sector onverminderd bij te blijven dragen aan deze maatschappelijke opgaven. Onze ambitie: laat Nederland haar logistieke toppositie in Europa en de regio behouden, door te werken aan en met een efficiënt, slim en duurzaam logistiek systeem.

Op 15 maart 2023 vinden de Provinciale Statenverkiezingen plaats. TLN brengt met dit manifest een aantal punten onder uw aandacht alsook oplossingen die bijdragen aan de duurzame, bedrijvige en bereikbare provincie.

# OVER TRANSPORT EN LOGISTIEK IN NEDERLAND

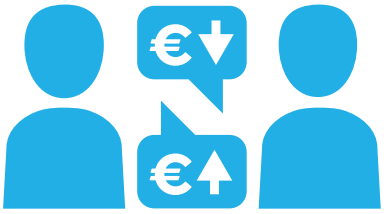


Transport en Logistiek Nederland (TLN) werkt aan een gunstig ondernemersklimaat in Nederland en Europa. Wij ondersteunen en verbinden ondernemers in de transport- en logistieksector.



TLN is een vereniging met ongeveer

**5.000**
**leden**



**cao**

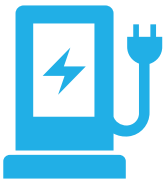
TLN is tevens de grootste werkgeversorganisatie van transporterend Nederland en voert cao-onderhandelingen om te zorgen voor een verantwoorde cao voor haar leden.



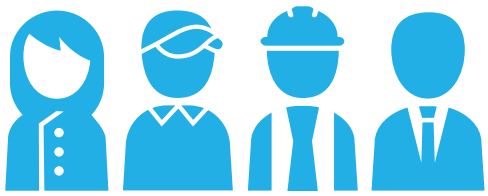
In 2030 zullen bijna

**12.000**
**elektrische vrachtwagens**
30 tot 40 steden emissievrij bevoorraden.

Om dit te realiseren zijn er ongeveer



**7.400**
**laadpalen** nodig. Dat zijn er nu circa 500.

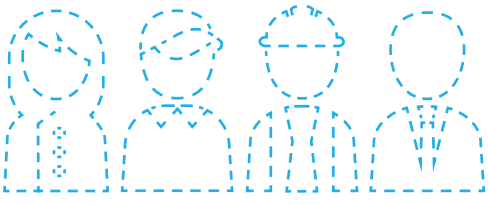


In Nederland waren er in 2020 circa

**875.000**
**mensen** werkzaam in logistieke functies. Dit komt neer op ongeveer 10% van het totaal aantal banen in Nederland.

Helaas heeft ook de transport en logistiek sector last van de krapte op de arbeidsmarkt. Er is onder andere een schrijnend tekort aan chauffeurs. In totaal zijn er zo'n

**16.000** **openstaande vacatures**



# DUURZAME PROVINCIE

TLN heeft zijn handtekening onder het klimaatakkoord gezet. De sector zet zich volop in om alle gebouwen en voertuigen, waarmee we ons werk doen, $CO_2$-neutraal te maken. Deze beweging gaat ons land in 2030 een besparing van 2,9 miljoen ton $CO_2$ opleveren ten opzichte van 1990. De sector staat voor de uitdaging om in deze onzekere tijden verdere stappen in de verduurzaming te zetten. Dit is niet alleen van belang vanwege de klimaatafspraken, maar ook voor het creëren van stikstofruimte.

Verduurzaming van transport en logistiek blijft de komende jaren daarmee dus een heel belangrijk speerpunt. Wij werken onder andere aan:

1. De transitie van diesel naar zero-emissie
2. De overgang van fossiel naar hernieuwbaar
3. Zo efficiënt mogelijke kilometers
4. Energiezuinige en multifunctionele gebouwen

Om dit verantwoord te kunnen realiseren in uw provincie heeft de sector behoefte aan duidelijkheid, stimuleringsmaatregelen en voldoende aanbod van zero-emissie voertuigen, oplaadmogelijkheden en (groene) elektriciteit. De provincie kan hier een coördinerende rol in oppakken en zo samen met de sector werken aan de verdere verduurzaming.

## Stikstof

Ondanks dat de uitstoot en depositie van stikstof de afgelopen decennia fors is gedaald, is deze nog steeds te hoog. Onder andere de landbouw, industrie en transport zijn sectoren die bijdragen aan uitstoot van stikstof. De transport- en logistieksector neemt haar verantwoordelijkheid bij het terugdringen hiervan en denkt na over oplossingsrichtingen. De keuzes die gemaakt worden hebben impact op de businessmodellen van de sector.

De $NO_x$-emissienormen voor dieselmotoren op vrachtwagens zijn de laatste 30 jaar met 95% verlaagd. Investeringen in schonere voertuigen hebben ertoe geleid dat in onze sector inmiddels 72% van het wagenpark de schoonste Euro-6 motoren heeft. Hiermee is de uitstoot van $NO_x$ in het Nederlandse wegvervoer de laatste 25 jaar met bijna tweederde teruggebracht. Daarnaast wordt in de sector, daar waar mogelijk, een versnelling naar zero-emissie ingezet.

## Wat kan uw provincie doen?

- Wanneer uw provincie aan de slag gaat met het toereikend maken van de capaciteit van het energienetwerk en het realiseren van voldoende laad- en tankinfrastructuur voor vrachtauto's op bedrijventerreinen en andere plekken in de provincie, kunnen transportondernemers met meer zekerheid investeren in duurzame alternatieven. Pas de regelgeving die dit in de weg staat aan.

- Geef als provincie het goede voorbeeld door goederen zoveel mogelijk gebundeld te laten bezorgen, betaal hiervoor een reële prijs en maak uniforme en betrouwbare afspraken bij de bevoorrading van binnensteden.



# BEDRIJVIGE PROVINCIE

Logistiek is onmisbaar voor het functioneren van onze samenleving. Bevolkingsgroei, groei van e-commerce (waaronder online shoppen) en de inzet op circulaire economie stellen steeds meer eisen aan logistieke processen. Terwijl de ruimte steeds schaarser wordt. Wij zetten ons in voor het slim en creatief benutten van de ruimte. Het is hierbij belangrijk dat het vervoeren, organiseren en opslaan van goederen standaard en tijdig wordt meegenomen in provinciale toekomstvisies en plannen.

Distributiecentra zijn en blijven van cruciale betekenis om steden en regio's te kunnen bevoorraden. De bezwaren tegen distributiecentra, met name die over vorm en grootte gaan, moeten serieus worden genomen. Dit kan door bij nieuwe grootschalige logistieke ontwikkelingen in een vroeg stadium te kijken naar clustering, slim en meervoudig ruimtegebruik, herontwikkeling van bestaande terreinen, inpassingsmaatregelen en duurzaamheidseisen aan de gebouwen. De sector kijkt graag samen met de provincie naar de mogelijkheden voor het creëren van maatschappelijke meerwaarde.

Logistieke gebouwen, ook wel logistiek vastgoed genoemd, aan de rand van de stad en in de regio zijn noodzakelijk voor de duurzame bevoorrading van de binnensteden. Vanuit deze stads- en regiohubs kunnen zero-emissie voertuigen de binnenstad bevoorraden. Een strategische plaats is hiervoor essentieel. Zo kan de aan- en afvoer van goederen zoveel mogelijk buiten de bebouwde kom plaatsvinden. Dat is efficiënter en beter voor de luchtkwaliteit in de stad.

De provincie dient daarom bij haar ruimtelijk beleid rekening te houden met voldoende ruimte voor stads- en regiohubs en de aan- en afrijdroutes naar deze locaties. Tevens kan er gebruik worden gemaakt van bestaande stadshubs, zie www.stadshubs.nl. Ruimtelijk beleid vraagt om goede samenwerking tussen provincie, gemeenten en de logistieke sector.

De ontsluiting van gebieden moet niet alleen gekoppeld zijn aan woningbouw. Naast het beter benutten van infrastructuur, is ook het optimaal benutten van de beschikbare grond een kans. In een ideaalscenario kan er vierentwintig uur per dag van de grond gebruik gemaakt worden.

## Wat kan uw provincie doen?

- Blijf (grootschalig) logistiek vastgoed mogelijk maken en benut de ruimte zo efficiënt en optimaal mogelijk. Hou daarbij rekening met de samenhang tussen infrastructuur en ruimtelijke ordening.
- Kijk bij nieuwe (grootschalige) logistieke ontwikkelingen naar clustering, slim en meervoudig ruimtegebruik, herontwikkeling van bestaande terreinen, inpassingsmaatregelen en duurzaamheidseisen aan de gebouwen. Trek hierin samen op met logistieke bedrijven en vastgoedpartijen.
- Zorg, samen met gemeenten en de (vertegenwoordigers van) logistieke sector, voor voldoende ruimte voor stads- en regiohubs op strategische locaties.



# BEREIKBARE PROVINCIE

Nu de coronamaatregelen al enige tijd geleden zijn opgeheven, staat de doorstroming op het wegennet op veel trajecten als vanouds weer fors onder druk. Mede door de bevolkings- en economische groei denkt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) dat de problemen in de komende jaren alleen maar groter worden. Nu de aanleg van nieuwe infrastructuur in verband met stikstof voorlopig beperkt tot uitvoering kan komen, is het van belang om de bereikbaarheid toch zo goed mogelijk op peil te houden. Er moet ingezet worden op een totaalpakket, waarin optimalisering, een werkgeversaanpak, goede ov-verbindingen en tijdig onderhoud gecombineerd dienen te worden. Het is belangrijk om samen met bedrijven en inwoners na te denken over de mogelijkheden om zelf bij te dragen aan minder verkeersbewegingen.

Ook de enorme opgave voor onderhoud en renovatie van verouderde wegen, bruggen, tunnels en viaducten is urgent. Wegen en kunstwerken worden vaker plotseling afgesloten of er wordt onverwachts een gewichtsbeperking ingesteld. Met negatieve effecten voor het vrachtverkeer en verstoringen in de doorstroming tot gevolg. Voor weggebruikers en transportondernemers zorgt achterstallig onderhoud voor onveilige situaties, onbetrouwbare reistijden, extra kilometers en fors hogere extra kosten. Voor de omgeving van de omleidingsroute betekent dit ook onveiligere situaties en hogere emissies. Tijdig overleg en goede communicatie over onderhoud zijn voor de transport- en logistieksector essentieel.

Infrastructuur en wegcapaciteit kan daarnaast efficiënter worden benut door intelligente verkeerslichten en data-uitwisseling. Elke keer dat een beladen vrachtwagen optrekt, gebruikt deze extra diesel. Dat is onnodig. Slimme verkeerslichten (iVRI's) en 'groene golven' verbeteren de doorstroming en verminderen de $CO_2$-uitstoot.

## Wat kan uw provincie doen?

- Als de provincie werkt aan de prioritering en planmatige aanpak van het onderhoud en renovatie van de infrastructuur, met aandacht voor informatie over werk in uitvoering, kan de transport- en logistieksector hier in de planning beter rekening mee houden.
- Samen met de sector kan de provincie kijken naar trajecten met kansen voor intelligente verkeerslichten en data-uitwisseling, waardoor de ritten nog efficiënter en duurzamer worden.
- Het realiseren van capaciteitsuitbreiding van parkeerplaatsen voor vrachtwagens, zodat chauffeurs prettig en veilig de verplichte rust kunnen doorbrengen.
- Het scheiden van verkeersstromen met verschillende snelheden en de aanleg van passeerstroken om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren.



Omdat veel N-wegen zowel snel als langzaam verkeer faciliteren, pleit TLN ook voor infrastructurele aanpassingen zoals het scheiden van verkeerstromen met verschillende snelheden en de aanleg van passeerstroken om zo de veiligheid en doorstroming te verbeteren.

Helaas bestaat er een groot tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs. Om de veiligheid en rustvoorziening van vrachtwagenchauffeurs te waarborgen is het van belang dat de provincie, in samenwerking met de markt, capaciteitsuitbreiding van parkeerplaatsen voor vrachtwagens realiseert. Het realiseren van voldoende beveiligde truckparkings is een grote uitdaging. Onlangs heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de mogelijkheid geboden om beveiligde truckparkings via het hoofdwegennet te ontsluiten. Het is aan de provincie om dit op te pakken zodat vrachtwagenchauffeurs hun verplichte rust prettig en veilig kunnen doorbrengen.

## Conclusie

TLN is een kennisorganisatie met ongeveer 5.000 leden en denkt graag mee over hoe de transport- en logistieksector het beste uit zichzelf kan halen. Daarmee zijn we een logische gesprekspartner voor beleidsmakers en de politiek, zowel internationaal, nationaal als in de regio. Werk samen met ons aan een duurzame, bedrijvige en bereikbare provincie. TLN ziet verschillende mogelijkheden om vanuit de sector onverminderd bij te blijven dragen aan deze maatschappelijke opgaven. Meer weten? Neem contact met ons op.

> Een goede samenwerking tussen de provincie en het bedrijfsleven is onmisbaar

De transport- en logistieksector is voortdurend in beweging. Of het nu gaat om het bevoorraden van de lokale supermarkt of het duurzamer inrichten van de keten middels regiohubs.

Waar beweging is, zijn uitdagingen. Van groot tot klein. Brancheverenigingen als Transport en Logistiek Nederland kunnen in hun rol als vertegenwoordiger van de sector meedenken met oplossingen voor de uitdagingen waar provincies mee te maken hebben of krijgen. Onze ambitie is om Nederland haar logistieke toppositie in Europa en in de regio te behouden, door te werken aan en met een efficiënt, slim en duurzaam logistiek systeem.

## Contact

**Wessel Deelstra**
T 06-51250148
E wdeelstra@tln.nl

BEZOEKADRES
Boris Pasternaklaan 22-30
2719 DA Zoetermeer

POSTADRES
Postbus 3008
2700 KS Zoetermeer



Provincie Noord-Holland
College van Gedeputeerde Staten (GS)
*Afschriften aan leden van Provinciale Staten, p/a*
Bergen 11 januari 2023

Geachte voorzitter en leden van GS,

Allereerst wensen wij u een goed nieuw jaar!
Met deze brief willen wij (Fietsersbond, Fietsplatform, NTFU en ANWB) onze zorgen aan u overbrengen over de gevolgen van de duinengroei (en natuurplannen in bredere zin) voor fietspaden. Al tijden zijn wij in gesprek met uitvoerende organisaties als Staatsbosbeheer en PWN, maar zij verwijzen naar de provincie als eigenaar en beleidsmaker. Als organisaties verzoeken we u om komende natuurplannen en ook iedere ingreep expliciet te toetsen aan het belang van natuurvriendelijke vormen van recreatie. Concreet verzoeken wij u volwaardige, befietsbare alternatieven te ontwikkelen, omdat bestaande fietspaden niet meer te handhaven zijn door natuuropgaven.

Graag lichten wij dit toe.

**Fietspaden en natuur kan samen, maar dreigt mis te gaan**
Fietsen is gezond, prettig, en goed voor het klimaat. Veel mensen genieten per fiets van het prachtige landschap in bos en duin tussen Camperduin en Wijk aan Zee. Het fietspad door de duinen maakt onderdeel uit van de LF Kustroute, het Nederlandse deel van de EuroVelo 12 North Sea Cycle Route, en is zeer geliefd bij (internationale) fietsvakantiegangers. Tevens is het fietspad opgenomen in het regionale fietsknooppuntennetwerk.

Het netwerk van fietspaden is ook zeer belangrijk voor bewoners en bezoekers, maar ook alle ondernemers in onze dorpen, zoals verhuurders van fietsen, de winkeliers, de horeca en de verhuurders van accommodaties. Gelijktijdig vinden er zandverstuivingen plaats. Natuurbeheerders hebben deze opgewekt door bomenkap, helm weghalen en kerven graven. Met ernstige gevolgen voor de veiligheid en toegankelijkheid van fietsers (en wandelaars). Opdrachtgever van deze uitvoerende organisaties is de provincie, dit beleid is vastgelegd in natuur(beheer)plannen die aflopen in 2023.

**Het gaat nu al mis bij de Blijdesteinseweg**
Deze ingrepen hebben rampzalige gevolgen voor het fietsnetwerk. Een enorme zogeheten stuifduin bedreigt het fietspad Blijdensteinsweg tussen Bergen en Schoorl aan Zee. Ook het fietspad en de strandopgang Kattendel bij Bloemendaal is niet meer berijdbaar. Er worden nu plannen voorbereid voor verstuiving op andere plekken in ons duingebied, waardoor ook bij andere fietspaden zoals de Dr. Van Steijnweg, de Verspyckweg en de Woudweg ontoegankelijk dreigen te worden. Hierdoor wordt het netwerk van recreatieve fietsroutes gehalveerd. Nu hebben fietsers de keuze tussen 2 routes van noord naar zuid. Als één daarvan vervalt, halveert dit de kwaliteit; alle fietsers zouden op de ene overgebleven route worden gepropt, terwijl de hoeveelheid (recreatieve én utilitaire) fietsers almaar groeit. Het wordt dan filefietsen met ernstige gevolgen voor de fietsveiligheid.

**Maar er liggen ook kansen**
Dit is dé kans om te zorgen voor een toekomstbestendige duin met ruimte voor zowel de mens als natuur. Fietsers en wandelaars komen namelijk om van de natuur te genieten, ~~maar ook om~~ naar het strand te gaan of gaan na werk met een kleine, groene omweg naar huis. Juist met een aantrekkelijk netwerk van fiets- en wandelroutes krijgen we ook meer mensen uit de auto, op de fiets. Met de bekende voordelen voor klimaat, natuur en stikstofvermindering

tot gevolg. Maar het zorgt ook voor het verbeteren van zowel de fysieke als mentale gezondheid van bewoners en omwonenden in de regio.

**Bredere blik is nodig**
De Provincie heeft eerder het stimuleren van fietstoerisme als doel geformuleerd in het beleidsplan “perspectief Fiets”, aangenomen in 2019. Huidige beheersplannen en een mogelijke verlenging ervan zijn hiermee in tegenspraak. Ook wij als organisaties willen het fietsen op alle fronten verbeteren in Noord-Holland; dit staat door de bestaande en nieuwe natuurplannen (effectief een halvering van het recreatieve netwerk) sterk onder druk. In nieuwe beheersplannen moet het behoud van een robuust recreatief netwerk worden gegarandeerd.

In voorgaande natuurplannen wordt niet gerept over recreanten en het belang van hun routes. De samenwerkende organisaties vinden dat het evalueren van de oude natuurplannen moet geschieden door een onafhankelijk bureau. Bij de evaluatie moeten maatregelen en nieuwe beleidsplannen worden getoetst aan effecten op recreatieve netwerken. Ze vinden zandverstuivingen alleen toelaatbaar, als er de garantie is, dat een fietspad niet verzand of er volwaardige, befietsbare alternatieven worden aangelegd. Ook dienen subsidies aan natuurmaatregelen alleen toegekend te worden als deze het recreatieve netwerk niet beschadigen. En bij nieuwe beheersplannen moet het belang van (duurzame) recreatie expliciet worden opgenomen en uitgewerkt.

**Alternatieven liggen klaar voor het fietspad Blijdensteinsweg**
Er zijn zat alternatieven te bedenken die zorgen voor een even fijnmazig fietsnetwerk én zelfs de kans om het beter te maken voor natuur én voor fietsers! Zorg nu voor een pas op de plaats en ga aan de slag voor het behoud van het fijnmazige fietsnetwerk. Bij de fietspaden Kattendel en Blijdensteinsweg zou het vastleggen van het stuifduin als optie moeten worden overwogen. Voor de Blijdensteinsweg heeft de lokale afdeling van de Fietsersbond vijf varianten getekend voor het versterken van de natuur én recreatie.

Een oplossing bestaat uit het ontwikkelen van iconische nieuwe fietsbruggen! In Belgisch Limburg zijn hier mooie voorbeelden van te vinden; je fietst daar letterlijk tussen de boomtoppen en dwars door een vijver. Hiermee wordt niet alleen de fijnmazigheid van het netwerk beschermd, maar het versterkt de aantrekkelijkheid en karakter van het gebied, de recreant wordt als het ware één met het stuifduin. Een investering die zich maatschappelijk meermaals terugverdiend en die wij graag toelichten.

**Participatie en overleg**
Wij verzoeken om een serieus gesprek over een volwaardig, befietsbaar alternatief. Een traject waarbij de bewoners van het aangrenzende gebied worden gehoord, voordat een volgend beheersplan wordt vastgesteld. Daarnaast verzoeken wij om een toelichtend gesprek met de politiek verantwoordelijke gedeputeerde[n].

Met bezorgde groet,
Mede namens ANWB, Fietsplatform, wielersportbond NTFU en Fietsersbond Bergen,

*Beleidsadviseur Ruimte & Mobiliteit bij de Fietsersbond*

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

BEL/GRN

**Verzenddatum** 

**Kenmerk**

1966503/1980451

**Uw kenmerk**

**Betreft: uw brief d.d. 11 januari 2023**

Geachte heer Goorden,

Hartelijk dank voor de brief d.d. 11 januari 2023 die u ons gestuurd heeft namens de Fietsersbond, ANWB, Fietsplatform, wielersportbond NTFU en de Fietsersbond Bergen. In uw brief vraagt u aandacht voor het fijnmazige fietsnetwerk dat op een aantal plekken negatieve effecten ondervindt van het succes van de dynamisering van de duinen. Hierdoor ontstaat er op een aantal fietspaden overlast van zand, waardoor het gebruik van het fietspad in het geding komt.

**Waarom dynamiseren?**
De fietspaden waar deze overlast ervaren wordt, bevinden zich in de Natura 2000 gebieden van het Noordhollands Duinreservaat, in de Schoorlse Duinen en in Zuid Kennemerland. Natura 2000 is het Europees ecologisch netwerk bestaande uit gebieden die zijn aangewezen onder de Habitatrichtlijn en/of onder de Vogelrichtlijn. In deze Natura 2000-gebieden worden (op basis van de wet natuurbescherming) bepaalde dieren, planten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit (soortenrijkdom) te behouden. Witte en grijze duinen met de daarbij behorende doelsoorten zijn een van de belangrijke natuurwaarden waarvoor het gebied is aangewezen. Dynamisering van deze duinen is daarbij van levensbelang om een duurzame instandhouding te borgen en om de kustveiligheid te vergroten. Deze dynamisering draagt ook bij aan het herstel van natuur die schade heeft ondervonden van stikstof. Overstuiving van zand draagt bij aan de vermindering van de verzuring (ontstaan ten gevolge van stikstof) van het duingebied en zorgt voor het meegroeien van de duinen met de stijgende zeespiegel.

Vanuit de verantwoordelijkheid die de provincie heeft om het Natura 2000 gebied in stand te houden en vanuit de stikstofopgave onderschrijven wij het belang van deze dynamisering en zijn blij dat de verstuiving succesvol verloopt.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

**Het belang van fietsroutes**
Zoals wij in een eerder schrijven aan de lokale afdeling van de Fietsersbond al aangaven zijn wij ons ook bewust van het belang van de duurzame instandhouding van het fietsnetwerk en zoeken wij - samen de gebiedsbeheerders - naar oplossingen. Uw brief vraagt naar onze mening om een aanpak in twee sporen. In het eerste spoor gaan we op zoek naar de wijze waarop we om moeten gaan met prangende situaties op fietspaden waar er nu al sprake is van overlast ten gevolge van verstuiving. Concreet gaat het hierbij dan om de Blijdensteinsweg (Bergen) en Kattendel (Bloemendaal). In het tweede spoor zullen wij bezien waar op lange termijn knelpunten kunnen ontstaan en hoe daar oplossingen voor te vinden.

*Blijdensteinsweg*
Voor wat betreft de Blijdensteinsweg hebben PWN en SBB de mogelijkheden onderzocht van alternatieve fietsroutes. Er is voor gekozen om eerst deze verkenning te doen om daarmee een overzicht te krijgen welke varianten binnen de N2000 voorwaarden gerealiseerd kunnen worden. Varianten die niet binnen de voorwaarden passen, kunnen niet gerealiseerd worden. Uit oogpunt van effectiviteit is daarom gekozen voor een verkenning naar mogelijkheden waar uiteindelijk één variant uit naar voren gekomen is.

Op deze variant is inmiddels door een onafhankelijk adviesbureau in opdracht van PWN en Staatsbosbeheer ook al een passende beoordeling uitgevoerd. Aan ontwikkelingen in een Natura 2000 gebied zijn strikte voorwaarden verbonden. De passende beoordeling is een verplichte beoordeling bij projecten of plannen in of in de omgeving van Natura 2000 gebieden. Deze beoordeling evalueert of projecten of plannen al dan niet mogelijk significante effecten hebben op beschermde soorten en habitattypes in die gebieden.

Deze variant is ook besproken met de lokale afdeling van de Fietsersbond. Omdat deze variant in de ogen van de Fietsersbond niet de recreatieve beleving biedt van de huidige route, is de Fietsersbond met nog vijf andere varianten gekomen. Deze varianten worden momenteel onderzocht en op 26 januari 2023 is het resultaat hiervan door SBB/PWN besproken met de lokale afdeling van de Fietsersbond. Ondertussen wordt er ook gewerkt aan het in beeld krijgen van de kosten van de variant die juridisch getoetst is. De variant wordt vanzelfsprekend ook getoetst op de bruikbaarheid en kwaliteit voor de regionale fietsers. De beheerders willen daarover graag in gesprek met de gebruikers om ideeën rond het versterken van de beleefbaarheid van het landschap met elkaar te bespreken.

*Kattendel*
Het project NoordWest Natuurkern is in 2012 geïnitieerd door 5 windsleuven te maken in de buitenste duinenrij om daarmee de achterliggende duinen te reactiveren. De strandslag Kattendel is indertijd verlegd naar de meeste zuidelijke windsleuf. Om de strandslag bereikbaar te houden is het fietspad behouden, toentertijd op nadrukkelijk verzoek van gemeente Bloemendaal en de fietsersbond. De verwachtingen bij de voorbereidingen voor dit project waren bij alle deskundigen dat de verstuiving door de windsleuven zo'n 3 tot 5 meter per jaar zou zijn. Dit was afgeleid uit de ontwikkelingen van windsleuven bij Heemskerk. De werkelijke ontwikkelingen in de Noordwest Natuurkern zijn echter heel anders: de zandlobben achter de windsleuven groeien hier met zo'n 30 meter per jaar.

De beoordeling van deze ontwikkeling vanuit natuur is heel erg gunstig; het gewenste habitattype "Witte duinen" kan volop geactiveerd worden. Voor de zeewerende functie van de duinen is het groeien van het duinlichaam ook heel positief gezien de zeespiegelstijging door klimaatverandering. Hoogheemraadschap van Rijnland is dan ook erg enthousiast over het project en ziet het als voorbeeld voor toekomstbestendige kustbescherming (zacht waar het kan, hard waar het moet). Het fietspad wordt echter steeds meer ondergestoven en weggevaagd in het veranderende landschap.

PWN heeft tot november 2021 het fietspad in het toeristenseizoen toegankelijk gehouden, door te vegen en ook het fietspad steeds op te hogen. Ook is in de afgelopen jaren op vele manieren gekeken naar alternatieven om het fietspad zandvrij te houden. Echter de stormen van januari / februari 2022 waren zo hevig met zodanige grote hoeveelheid zandsuppletie dat schoonvegen niet meer mogelijk is en het fietspad gestremd is. In de huidige fietsinfrastructuur blijft strandslag Kattendel echter per fiets bereikbaar via Parnassia. Deze (om)weg gaat nog steeds door het duingebied.

**Rol provincie en terreinbeheerder**
De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het opstellen van de Natura-2000 beheerplannen in de provincie. Vanuit de verantwoordelijkheid die de provincie heeft om het Natura 2000 gebied in stand te houden onderschrijven wij het belang van deze dynamisering en zijn blij dat de verstuiving succesvol verloopt.

Staatsbosbeheer is eigenaar van de fietspaden binnen de Schoorlse duinen. Het beheer van de fietspaden in het gebied in het Noord-Hollands Duinreservaat en in Zuid-Kennemerland, heeft de provincie overgedragen aan de gebiedsbeheerder PWN. De regie voor het oplossen van vraagstukken rond het gebruik ligt bij de beheerder, maar voor beleidsmatige aspecten in het vraagstuk neemt de provincie haar verantwoordelijkheid.

Wij spannen ons in om voor de doorgaande (vakantie-, recreatieve- en dagelijkse) fietser de verschillende landschapstypen beleefbaar te houden én een goede doorgaande verbinding op de hoofdroutes in stand te houden. Dat beleefbaar houden is daarbij wel ondergeschikt aan het belang van de instandhouding van de flora en fauna en het toegankelijk maken van kwetsbare natuur voor bezoekers is dan ook aan voorwaarden verbonden. De mens verstoort door zijn aanwezigheid nu eenmaal de natuur en ook hier is het zoeken naar een juiste balans.

Voor de fietspaden die onderdeel zijn van het regionale netwerk bestaat binnen Uitvoeringsregeling natuur- en landschapsbeheer Noord-Holland (SVNL) een voorzieningenbijdrage voor de beheerders van deze paden, en zijn er mogelijkheden vanuit de subsidieregeling Kleine Infrastructuur. Die staat in principe ook open voor terreinbeheerders, mits aanpassingen verbeteringen aan de voorwaarden voldoen en het fietspaden zijn op het regionale fietsnetwerk dat door GS is vastgesteld. Wij denken dan ook graag mee met de beheerders in dit gebied om gezamenlijk tot een goede balans te komen tussen de natuur, recreatie en bereikbaarheid.

Het beleidsmatige aspect van onze verantwoordelijkheid komt naar voren in het eerder genoemde tweede spoor waarin we analyseren waar in de toekomst mogelijk nieuwe situaties van overlast kunnen ontstaan. De eerste resultaten van deze analyse worden in februari 2023 verwacht.

**Participatie en overleg**
Vanuit ons college zijn de portefeuillehouders mobiliteit, recreatie en natuur met elkaar in overleg teneinde het vraagstuk zoals beschreven in deze brief met elkaar te bespreken. Wij willen daarna ambtelijk en bestuurlijk met u in overleg om de uitkomsten hiervan met elkaar te bespreken. Ons secretariaat heeft hiertoe inmiddels met u een afspraak ingepland.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

Deze beslissing is namens Gedeputeerde Staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

Kopie aan Provinciale Staten, p/a boheemenm@noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland
Aan de leden van Provinciale Staten
Per mailadres: Statengriffie@noord-holland.nl
*Afschrift aan Gedeputeerde mevr. E. Rommel en aan verkenner*

**Utrecht 30 maart 2023**
**Betreft: Behoud recreatieve fietsroutes door de duinen in combinatie met natuurontwikkeling**

Geachte leden van Provinciale Staten,

Wij feliciteren u van harte met uw (nieuwe) positie als Statenlid en wensen u veel succes en werkplezier in uw volksvertegenwoordigende functie! Graag vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Ingrepen in de Noord-Hollandse duinen zorgen nu én in de toekomst voor enorme zandverstuivingen. In de Kennemerduinen (Kattendel) en Schoorlse duinen (Blijdesteinseweg) leidt dit momenteel tot verzanding van fietspaden. Fietsersbond, Fietsplatform, ANWB en NTFU maken zich zorgen rondom de belangen van recreatie en bijbehorende netwerken. Grijp uw kans en waarborg het recreatieve fietsnetwerk door de duinen in het collegeakkoord.

*Hoe u dit kunt doen lichten wij graag toe:*
De provincie heeft het stimuleren van fietstoerisme als doel geformuleerd in meerdere beleidstukken waaronder het beleidsplan 'Perspectief Fiets' (2019) en Actie Agenda Actieve Mobiliteit (2022). Nu is de mogelijkheid om hier écht uitvoering aan te geven. Ook wij als organisaties willen het fietsen op alle fronten verbeteren in Noord-Holland; dit staat door de bestaande en nieuwe natuurplannen (effectief een halvering van het recreatieve netwerk) sterk onder druk. In nieuwe beheersplannen moet het behoud van een robuust recreatief netwerk gewaarborgd worden. Natuurontwikkeling en recreatie kunnen namelijk prima samengaan.

*Belangrijke overwegingen bij bovengenoemde voorbeelden:*
- Het tracé is onderdeel van de populaire LF Kustroute (internationale North Sea Cycle Route - EuroVelo12)
- Fietsommetjes voor zowel bewoners als recreanten belangrijk zijn in het kader van gezondheid, klimaat en ruimtegebruik
- De bereikbaarheid van het gebied per fiets en de natuurstranden in het specifiek

Wij bepleiten de bestaande fietsinfrastructuur door de Hollandse duinen te behouden.
Dat betekent wat ons betreft het volgende:
- Zandverstuivingen toelaatbaar zijn, als er de garantie is dat er volwaardige, befietsbare alternatieven worden aangelegd. Concreet: de Blijdensteinsweg wordt niet afgesloten, tenzij een nieuw tracé wordt aangelegd op hemelsbreed minder dan 1 km afstand van het huidige fietspad met dezelfde belevingswaarde
- Bij nieuwe natuurbeheersplannen het belang van (duurzame) recreatie en bijbehorende netwerken expliciet opgenomen en uitgevoerd wordt.
- Natuurontwikkelingen plaats vinden binnen de grenzen van recreatieve belangen.
- Maatwerkoplossingen ter hand worden genomen en afsluiting van fietspaden wordt voorkomen. Concreet: bij Kattendel verplaatsbare lichte "kluunmatten" aan leggen om te voorkomen, dat juist de strandopgangen die alleen wandelaars en fietsers kunnen bereiken, ontoegankelijk worden

Wij vragen u de regie te nemen en het recreatieve fietsnetwerk in de duinen te borgen. Neem de bescherming van wat er ligt mee in het collegeakkoord, geheel in lijn is met de Provinciale beleidsvisie op gebied van fietsen en recreatie, én controleer deze vervolgens.

Graag maken wij verder kennis en gaan wij met u in gesprek over het (recreatieve) fietsen in de duinen en de fietsbelangen in de provincie in bredere zin. Samen komen we namelijk verder dan alleen!

Met vriendelijke groet namens,
Landelijke, regionale en lokale vertegenwoordigers van,
Fietsersbond, Wielersportbond NTFU, Fietsplatform en ANWB,

René Rood (Fietsersbond Haarlem en regio, haarlem@fietsersbond.nl)
Jonathan Weegink (ANWB regiomanager Noord-Holland, jweegink@anwb.nl)

Bijlage: onze brief d.d. 11-01-2023 aan Gedeputeerde Staten en het bijbehorende antwoord.

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12943 |
| **Extern Zaak ID** | 2046173 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.13 |
| **Titel** | Luchtvaart/Schiphol: Bestuur Regio Schiphol (BRS) zienswijze Balanced Approach Schiphol (C-agenda commissie n.t.b.) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Tot en met 15 juni 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Balanced Approach Schiphol. De Balanced Approach Schiphol bestaat uit combinaties van mogelijke maatregelen die erop gericht zijn het op uiterlijk 1 november 2024 te behalen geluidsdoel voor Schiphol te realiseren. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. dhr. M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

Mw. S. Willemsen

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

15 juni 2023

**Kenmerk**

2046173/2046462

**Betreft: BRS zienswijze op Balanced Approach Schiphol**

Excellentie,

De Balanced Approach procedure Schiphol ligt ter consultatie voor. De Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna BRS) maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Deze zienswijze dient als aansluiting op de gesprekken die momenteel met uw ministerie over de Balanced Approach procedure en de NOVEX-Schipholregio worden gevoerd.

**Zienswijze**
Allereerst willen wij u hierbij bedanken voor de verkenningen die in het kader van de Balanced Approach zijn uitgevoerd. Het na te streven en uiterlijk 1 november 2024 te behalen geluidsdoel zien wij als een belangrijke tussenstap richting de aangekondigde systeemwijziging. Dat nieuwe systeem sluit aan bij belangrijke uitgangspunten van de BRS:

- Sturing op minder emissies, breder dan alleen geluid.
- Scheppen van helderheid over welke mate van geluidbelasting en hinder voor individuele omwonenden acceptabel is.
- Het afstappen van de per saldo benadering.
- Dat “minder hinder voor iedereen” (in meer of mindere mate) het leidend sturingsprincipe wordt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven.
- Zorg voor meer rust in de nacht, zonder verschuiving naar de randen van de nacht of de zwaarbelaste gebieden overdag nog meer te belasten.

Een systeemverandering kost tijd. Wij steunen daarom uw inzet om via deze Balanced Approach in 2024 al een eerste geluidsreductie te realiseren en zo de balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving en gezondheid enerzijds en economie en connectiviteit anderzijds te herstellen.
U doet daarmee recht aan de zorg in de omgeving en erkent de urgentie van de geluidsproblematiek in de Schipholregio. Dit sluit ook aan bij de inzichten en advieswaarden van de World Health Organisation (WHO). En de onderzoeken van de GGD over nachtverstoring. Die om aanscherping van de kaders vragen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Door de focus op aantallen vliegbewegingen lijkt de discussie over de kwaliteit van de leefomgeving te veel onder te sneeuwen. Maar juist dat staat centraal in het nieuwe stelsel en als wij u goed begrijpen ook in deze tussenstap. De essentie is het realiseren van een aanvaardbare geluidbelasting en minder hinder in de omgeving. De te realiseren geluidsdoelen zouden wat ons betreft dan ook scherper mogen worden neergezet.

Naast geluid is de emissiedruk van de luchtvaart op de leefomgeving breder, zoals Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS'en), Ultrafine Particles (UFP's) en $CO_2$. In de voorliggende maatregelpakketten ontbreken concrete acties die hier in opmaat naar de systeemwijziging nu al op inspelen. Dit in tegenstelling tot de prioriteit die het kabinet wil geven aan het verbeteren van juist deze kwalitatieve effecten van de vliegoperatie op mens, milieu en natuur. Een doelstelling die ook vanuit de Europese Green Deal wordt omarmt. Wij verwachten vanuit de EU dan ook steun om naast geluid deze bredere insteek voor emissiereductie te stimuleren.

De door uw ingezette stappen bieden kansen om ook de ambities voor de gezonde leefomgeving uit de Omgevingswet waar te maken. Dit kunt u versterken door de voorgestelde maatregelpakketten uit te breiden met maatregelen die op dit aspect inspelen. Immers een aantal van de denkbare mitigerende maatregelen kan uitsluitend via ingrepen in de slotuitgifte worden gerealiseerd. Te denken valt aan verdere vermindering van het aantal nachtvluchten en verdergaande uitfasering van luidruchtige toestellen. Ook denken wij aan maatregelen om het toenemend privévliegverkeer op Schiphol sterk terug te dringen.

In de NOVEX Schipholregio benadrukken we als Rijk en regio het belang van het herstel van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. In dat kader blijven we dan ook graag betrokken bij de verdere uitwerking en implementatie van de Balanced Approach en de uitwerking van het de systeemwijziging.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS*,

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
mw. S. Willemsen
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654
willemsens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

28 JUNI 2023

**Kenmerk**
2046173/2058326

Betreft: BRS zienswijze op Balanced Approach Schiphol

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: BRS zienswijze op de Balanced Approach Schiphol.

Tot en met 15 juni 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Balanced Approach Schiphol. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft een gezamenlijke zienswijze opgesteld, in aansluiting op de gesprekken die momenteel met het Rijk over de Balanced Approach Schiphol en de NOVEX-Schipholregio worden gevoerd.

Het kabinet heeft als doel gesteld om de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio te verbeteren. Als gevolg hiervan is in 2022 gekozen om met voorrang de geluidsoverlast van Schiphol aan te pakken. Hiervoor is een aantal maatregelen aangekondigd. Eén van de maatregelen is het beperken van het aantal vliegtuigbewegingen. Wanneer een EU-lidstaat een geluidgerelateerde exploitatie beperking wil doorvoeren op een luchthaven met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar, dan dient de zogenaamde Balanced Approach procedure te worden doorlopen. Het kabinetsbesluit bevat een dergelijke exploitatiebeperking.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat presenteert drie combinaties van mogelijke maatregelen om het geluidsdoel te behalen. De gekozen combinatie wordt ter advisering voorgelegd aan de Europese Commissie met de bedoeling deze daarna uit te voeren.

Als voorzitter van de BRS heeft de portefeuillehouder luchtvaart van de provincie Noord-Holland, namens de BRS, een zienswijze bij het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ingediend. Het college van Gedeputeerde Staten heeft kennis genomen van de zienswijze. U treft de zienswijze ter informatie aan in de bijlage.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

1. BRS zienswijze Balanced Approach Schiphol

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12426 |
| **Extern Zaak ID** | 1988103 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.14 |
| **Titel** | Luchtvaart/Schiphol: BRS Zienswijze op Regeling transitie CROS-MRS (C-agenda commissie nader te bepalen) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Tot en met 27 maart 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Regeling transitie CROS-MRS (Maatschappelijke Raad Schiphol) en de toelichting. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), het samenwerkingsverband van de regionale overheden in de Schipholregio, heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. dhr. M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

Mw. S. Willemsen

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

27 maart 2023

**Kenmerk**

1988103/1995838

**Betreft: BRS zienswijze op Regeling transitie CROS-MRS**

Excellentie,

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), het samenwerkingsverband van de regionale overheden in de Schipholregio, maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de Regeling transitie CROS-MRS.

**Zienswijze**
De BRS vindt het positief dat het Rijk invulling geeft aan het advies ‘Schiphol Vernieuwd Verbinden’ (december 2020) van de heer Van Geel om de governance rond Schiphol opnieuw in te richten. Maar wij missen de bredere context van zijn advies als kader voor de transitieregeling.

In zijn advies stelt Van Geel voor de governance rond Schiphol te organiseren via twee kolommen: interbestuurlijke samenwerking en maatschappelijke participatie, elk met een eigen overlegstructuur. Hiermee wordt volgens hem beter recht gedaan aan de verschillende rollen en verantwoordelijkheden van de afzonderlijke stakeholders.

De nieuwe structuur wordt door het Rijk vastgelegd in de Wet luchtvaart. Als tussenstap wordt de Regeling CROS vervangen door de Regeling transitie CROS-MRS. Op deze manier kan een start worden gemaakt met de inrichting van de maatschappelijke raad.

Parallel werken we als Rijk en regio constructief samen aan de inrichting van de interbestuurlijke samenwerking. Daartoe hebben we eind 2021 werkafspraken gemaakt. In 2022 hebben we deze werkafspraken verder verdiept en verbreed in de Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio. Het doel is om deze samenwerking in het kader van de NOVEX Schipholregio verder vorm te geven en naar de toekomst toe ook structureel te bestendigen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Deze bredere context en de intentie om beide sporen structureel te formaliseren en te bestendigen is in onze ogen in de Regeling transitie CROS-MRS nog niet scherp genoeg benoemd. Daar vragen we in de toelichting op de regeling en bij de verdere uitwerking van de governance in beide kolommen aandacht voor.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS*,

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
mw. S. Willemsen
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654
willemsens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

05 APR. 2023

**Kenmerk**
1988103/ 1995916

Betreft: BRS zienswijze op Regeling transitie CROS-MRS

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: BRS zienswijze op de Regeling transitie CROS (Commissie Regionaal Overleg Schiphol) - MRS (Maatschappelijke Raad Schiphol).

Van 13 februari tot en met 27 maart 2023 lag de Regeling transitie CROS-MRS en de toelichting ter consultatie voor een ieder om hierop zienswijzen in te dienen. De Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna BRS), het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio, heeft gebruik gemaakt van deze mogelijkheid.

De regeling is bedoeld om de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS)/ Omgevingsraad Schiphol op te heffen en op te splitsen in een kolom voor interbestuurlijk overleg en een kolom voor maatschappelijke participatie, elk met een nieuwe overlegstructuur. Hiermee wordt invulling gegeven aan het advies 'Schiphol Vernieuwd Verbinden' (december 2020) van de heer Van Geel om de governance rond Schiphol opnieuw in te richten.

De nieuwe structuur wordt door het Rijk vastgelegd in de Wet luchtvaart. Als tussenstap wordt de Regeling CROS vervangen door de Regeling transitie CROS-MRS. Op deze manier kan een start worden gemaakt met de inrichting van de maatschappelijke raad. Parallel werken we als Rijk en regio constructief samen aan de inrichting van de interbestuurlijke samenwerking.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Als voorzitter van de BRS heeft de portefeuillehouder luchtvaart van de provincie Noord-Holland, namens de BRS, een zienswijze bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ingediend. Het college van Gedeputeerde Staten heeft kennis genomen van de zienswijze. U treft de zienswijze ter informatie aan in de bijlage.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/v.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

1. BRS zienswijze op Regeling transitie CROS-MRS

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12173 |
| **Extern Zaak ID** | 1985601 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.15 |
| **Titel** | Luchtvaart/Schiphol: BRS Zienswijze Experimenteerregeling Schiphol (C-agenda commissie ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Tot en met 23 februari 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Experimenteerregeling Schiphol. Deze regeling is bedoeld om geluidsoverlast aan te pakken door het preferent vliegen (voorkeur) te combineren met het gebruik van handhavingspunten (regelgeving). De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. dhr. M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

Mw. S. Willemsen

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

21 februari 2023

**Kenmerk**

1985601/1986768

**Betreft: BRS zienswijze op Experimenteerregeling Schiphol**

Excellentie,

De Experimenteerregeling Schiphol ligt ter consulatie voor. De Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna BRS) maakt gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze hierop in te dienen en ziet dit als aanvulling op het gesprek met het Rijk in het kader van de NOVEX Schipholregio.

Als het gaat om gezonde leefomgeving en hinderreductie heeft de BRS enkele belangrijke uitgangspunten geformuleerd:

- Streef naar een betere balans tussen duurzame connectiviteit én een gezonde leefomgeving.
- Werk aan verbeteringen die ten goede komen van iedereen.
- Geef helderheid over de geluidbelasting en hinder op individuele omwonenden die u vanuit luchtvaart accepteert.
- Stap daarbij af van de per saldo benadering als leidend principe.

**Zienswijze**

Wij hebben op 10 oktober 2022 in een bestuurlijke overeenkomst de intenties voor verbeterde interbestuurlijke samenwerking vastgelegd. De wijze waarop deze experimenteerregeling tot stand is gekomen en is gepresenteerd doet daar onvoldoende recht aan.

Binnen de NOVEX Schipholregio werken we aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. We missen dit perspectief in het verhaal. Hoe wordt er toegewerkt naar deze verbetering en hoe draagt deze experimenteerregeling bij aan de realisatie van het kabinetsbesluit van krimp naar 440.000 vliegbewegingen.

Er lijkt sprake van twee verschillende werelden. Een technische met uitleg van de regeling op basis van berekeningen en modellen. En de dagelijkse realiteit van de omwonenden die bescherming zoeken tegen overlast. Maak het perspectief van de inwoners het vertrekpunt voor de regeling.

Wees helder en transparant. Laat concreet de consequenties zien van de keuze die voor ligt en welke opties zijn overwogen. Hoe ziet de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

geluidbelasting er uit als je volledig terugvalt op de situatie in 2008 en de toen geldende regelgeving? En zet dat af tegen het voornemen. Hoe gaat iedereen er dan op vooruit?

Nachtvluchten terugbrengen naar 29.000 vliegbewegingen maakte toch al onderdeel uit van het ontwerpbesluit Luchthavenverkeersbesluit (hierna LVB) Schiphol uit 2021? Waarom kan dat nu dan niet worden geïmplementeerd? Dat geeft invulling aan het advies van de heer Alders (brief d.d. 30 januari 2019), waarin hij benadrukt dat de reductie van nachtvluchten een grote bijdrage kan leveren aan het herstellen van het vertrouwen tussen de sector en de omgeving.

Een experimenteerregeling is bedoeld om te 'experimenteren'. Maar nergens wordt beschreven hoe het 'experiment' gemonitord wordt, iets wat bij een experiment noodzakelijk is om resultaten (en dus de effectiviteit van het experiment) vast te stellen. Daarnaast ontbreekt het toetsingskader voor eventuele verlenging van de regeling. En is niet duidelijk hoe wij daar vanuit interbestuurlijke samenwerking bij worden betrokken.

Tot slot een paar inhoudelijke punten:

- Het Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS) was ter bescherming van de secundaire banen. Desondanks kennen sommige handhavingspunten bij secundaire banen juist een overschrijding van de grenswaarde. Om die punten, juist nu er gehandhaafd gaat worden, eerst te verhogen is een slecht signaal. De scheefgroei van de laatste jaren lijkt hiermee te worden gelegitimeerd.
- Met het oog op de technische innovaties van afgelopen jaren verwachten ook inwoners rond de primaire banen meer bescherming. Daar past een verhoging van de grenswaarden niet bij.
- De grenswaarden zijn gebaseerd op 460.000 vluchten. Kunnen wij er van uit gaan dat zij worden verlaagd als de krimp naar 440.000 wordt toegepast?
- In de nieuwe regeling wordt gewerkt met een grenswaarde en een maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden. In de regeling is geen definitie opgenomen van "buitengewone weersomstandigheden".

Vanzelfsprekend zijn wij bereid verder met u mee te denken over bovenstaande onderwerpen en zetten wij onze gesprekken met u hierover graag voort.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
mw. S. Willemsen
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654
willemsens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

- 8 MAART 2023

**Kenmerk**
1985601/1986789

Betreft: BRS zienswijze op Experimenteerregeling Schiphol

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: BRS zienswijze op Experimenteerregeling Schiphol.

Tot en met 23 februari 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de Experimenteerregeling Schiphol. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft een gezamenlijke zienswijze opgesteld en ziet deze als aanvulling op het gesprek met het Rijk in het kader van de NOVEX Schipholregio. Het college van Gedeputeerde Staten heeft kennis genomen van de zienswijze.

Het kabinet heeft als doel gesteld om de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio te verbeteren. Als gevolg hiervan is in 2022 gekozen om met voorrang de geluidsoverlast van Schiphol aan te pakken. Hiervoor is een aantal maatregelen aangekondigd. De eerste maatregel is het beëindigen van het zogenaamde anticiperend handhaven van de geluidsnormen, gecombineerd met het voortzetten van de regeling voor strikt preferentieel baangebruik. Om het preferent vliegen (voorkeur) te combineren met het gebruik van handhavingspunten (regelgeving) wordt deze experimenteerregeling ingevoerd.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Als voorzitter van de BRS heeft de portefeuillehouder luchtvaart van de provincie Noord-Holland, namens de BRS, een zienswijze bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ingediend. U treft de zienswijze ter informatie aan in de bijlage.
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

1. BRS zienswijze op Experimenteerregeling Schiphol

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 12043 |
| **Extern Zaak ID** | 1972485 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.16 |
| **Titel** | Infrastructuur: Extra financiële bijdrage Guisweg Zaanstad (C-agenda commissie Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

## Toelichting

De kosten voor het realiseren van het voorlopige voorkeursalternatief voor de aanpak van de spoorwegovergang Guisweg in Zaanstad vallen hoger uit dan aanvankelijk geraamd. Omvangrijke bezuinigingen zijn niet mogelijk zonder de kern van het project aan te tasten. Er is daarom van de financierende partijen een extra bijdrage nodig. De extra bijdrage van de provincie is bedoeld voor de ontwikkeling van knooppunt Zaandijk Zaanse Schans.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

P.R.W.E. Chorus

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144278

chorusp@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

21 FEB. 2023

**Kenmerk**

1972485/1972496

**Uw kenmerk**

**Betreft: Extra financiële bijdrage Guisweg**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons voornemen om een extra bijdrage van maximaal € 1.000.000,- vanuit het OV fonds beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van knooppunt Zaandijk Zaanse Schans als onderdeel van het project Guisweg.

## Aanleiding en rol provincie

De Guisweg is een gelijkvloerse spoorwegovergang ten noorden van het station Zaandijk Zaanse Schans. De verkeersstructuur rondom de Guisweg en de spoorwegovergang in Zaandijk, in combinatie met toenemend auto-, trein- en langzaam verkeer vormt al jarenlang een knelpunt. De vele treinen die hier de spoorwegovergang Guisweg passeren, zorgen voor lange wachttijden en daarmee onveilige verkeerssituaties en overlast in de omgeving. Er is in de huidige situatie sprake van een onvolledige aansluiting op de rijksweg A8. De verbinding tussen het hoofdwegennet en onderliggend wegennet is daarmee onlogisch en inefficiënt. Het gebied ten westen van station Zaandijk Zaanse Schans biedt mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeente Zaanstad werkt momenteel aan dergelijke plannen.

De provincie Noord-Holland is vanuit het belang van woningbouw en knooppuntontwikkeling betrokken bij het project Guisweg. Onze rol is om ervoor te zorgen dat de uiteindelijke gekozen voorkeursvariant voor de Guisweg hand in hand gaat met een optimale ontwikkeling van het knooppunt Zaandijk Zaanse Schans.

## Planstudie Guisweg

In 2019 zijn de gemeente Zaanstad, provincie Noord-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord en de Vervoerregio Amsterdam de planstudie Guisweg gestart. Het doel van de planstudie is het vaststellen van een voorkeursalternatief, waarmee de problemen in het gebied worden

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

verminderd en kansen worden benut. De projectpartners hebben voor het project Guisweg gezamenlijk een taakstellend budget van €130 miljoen toegezegd. GS hebben in december 2018 besloten hiervoor vanuit het programma OV-knooppunten een bedrag van maximaal €5 miljoen te reserveren.

**Belang van de Guisweg voor regionale woningbouwambities**

In de regio's Alkmaar en de Zaanstreek worden de komende jaren duizenden woningen gebouwd. Om deze woningen te kunnen realiseren, moet er aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan. Een daarvan is de bereikbaarheid. Als provincie Noord-Holland zetten we in op een mobiliteitstransitie, waarbij we mobiliteit willen verminderen, veranderen en verbeteren. Daarbij spelen duurzame vormen van mobiliteit, zoals het OV, een cruciale rol. De spoorlijn waar het station Zaandijk Zaanse Schans aan ligt, de zogenaamde Zaancorridor, is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Op termijn (naar verwachting na 2036) zullen hier zes Sprinters en zes Intercity's per uur gaan rijden, tegen vier Sprinters en vier Intercity's per uur nu. Het project Guisweg is randvoorwaardelijk om PHS mogelijk te maken. De spoorwegovergang Guisweg moet ongelijkvloers worden gemaakt. Anders kunnen er, vanwege de veiligheid, niet meer treinen gaan rijden. Deze extra treinen zijn op hun beurt weer nodig om de bouw van de hierboven genoemde forse woningbouwaantallen mogelijk te maken.

**Voorlopig voorkeursalternatief Guisweg**

Eind 2022 is het voorlopig voorkeursalternatief ter inzage gelegd voor de omgeving. Er wordt momenteel gewerkt aan de beantwoording van de binnengekomen reacties. Het voorlopige voorkeursalternatief is de variant met de zogenoemde zuidelijke ligging van de verbindingsweg (zie bijlage 1). Besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief wordt eind februari/begin maart verwacht.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

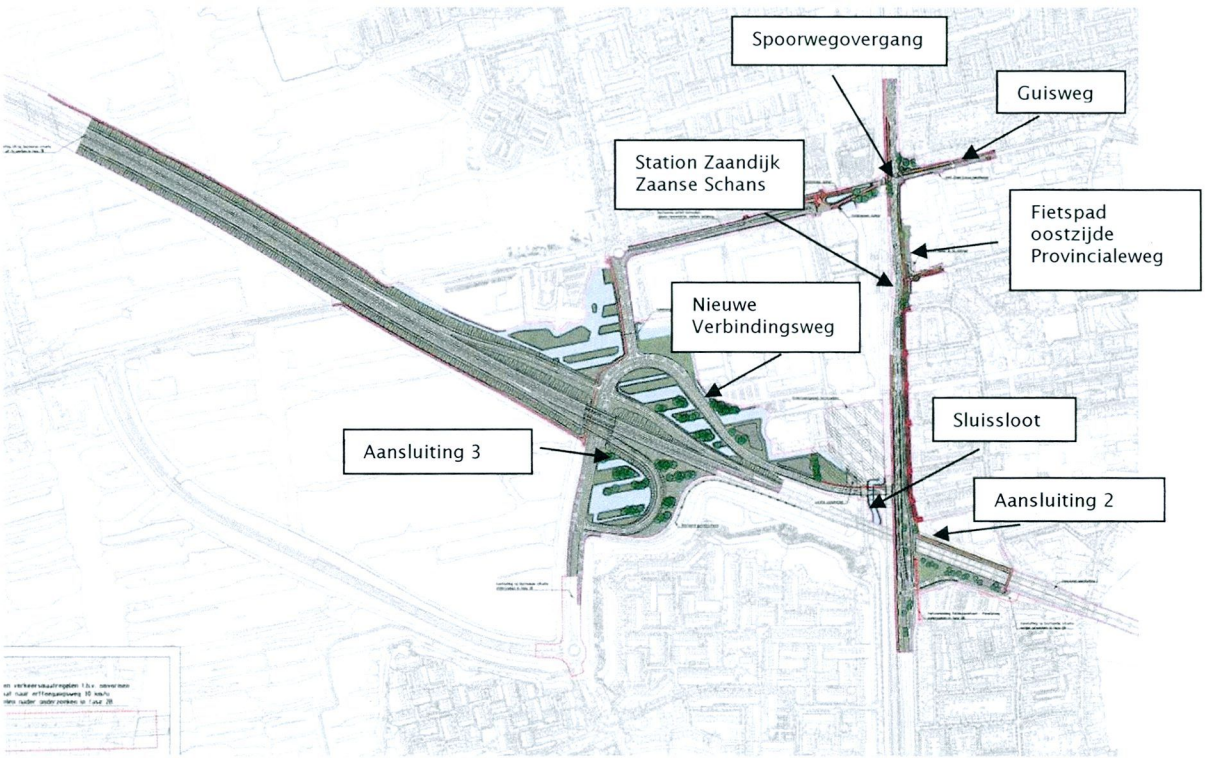
1 bijlage Korte beschrijving voorlopig voorkeursalternatief

## Bijlage 1 Korte beschrijving voorlopig voorkeursalternatief

Het voorlopig voorkeursalternatief bestaat uit de volgende onderdelen (zie figuur 1):

- de onveilige spoorwegovergang verdwijnt;
- op de plaats van de spoorwegovergang komt een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel;
- aan de oostzijde van de Provincialeweg komt een fietsroute van de Guisweg via station Zaandijk Zaanse Schans naar de Verzetstraat;
- er komt een nieuwe verbindingsweg voor autoverkeer die deels verdiept aangelegd wordt
- de Provincialeweg wordt deels verdiept (ter hoogte van aansluiting met de verbindingsweg)
- De Sluissloot blijft open;
- A8-aansluiting 2 gaat dicht A8-aansluiting 3 krijgt er een op- en afrit bij;

*Figuur 1 Voorlopig voorkeursalternatief Guisweg*



Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13129 |
| **Extern Zaak ID** | 2074286 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 12.z.17 |
| **Titel** | Luchtvaart: BRS zienswijze op wijziging Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol (C-agenda Ruimte 11-09-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Tot en met 16 augustus 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de voorgenomen wijziging in de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol. Met de wijziging wordt geprobeerd geluidshinder voor omwonenden van Schiphol te beperken door oudere, meer lawaaiige vliegtuigen te weren. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een gezamenlijke zienswijze in te dienen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. dhr. M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

Mw. S. Willemsen

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl



**Datum**

17 juli 2023

**Kenmerk**

2074286/2074294

**Betreft: BRS zienswijze op wijziging Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol**

Excellentie,

De wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol ligt ter consultatie voor. De Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna BRS) maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

**Zienswijze**
De BRS waardeert dat er een stap wordt gezet om geluidshinder van vliegverkeer rondom Schiphol te beperken door het weren van nieuwe vluchten met vliegtuigen die binnen de categorie marginaal conform vallen. Zij veroorzaken relatief veel lawaai.
Het draagt bij aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de Schipholregio en sluit aan bij een belangrijk uitgangspunt van de BRS dat “minder hinder voor iedereen” het leidend sturingsprincipe wordt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven.
U doet met de wijziging recht aan een zorg in de omgeving en erkent de urgentie van de geluidsproblematiek in de Schipholregio. Ook draagt het weren van extra lawaaiige vliegtuigen bij aan het beperken van nachtverstoring.

Doordat de voorgestelde wijziging alleen betrekking heeft op aanvragen voor nieuwe slots is de impact van de nieuwe regeling gering. Tegelijk signaleert u dat vluchten met extra lawaaiige vliegtuigen bij bestaande slots in verhouding vaker klachten geven.
Daarom zien wij graag dat ook in de huidige slots marginaal conforme vliegtuigen worden geweerd. Dit sluit aan bij onze reactie op de Balanced Approach procedure Schiphol (d.d. 15 juni 2023).

Uw voornemen om bij de Europese Commissie aan te dringen op verdere aanscherping van de definitie voor marginaal conforme vliegtuigen ondersteunen we daarom van harte.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

In het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio benadrukken we als Rijk en regio het belang van het herstel van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. Deze wijziging van de regeling maakt deel uit van dit proces. In dat kader blijven we dan ook graag betrokken bij de verdere uitwerking van uw streven om in de regio de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS*,

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Versie voor internetconsultatie

**HOOFDDIRECTIE BESTUURLIJKE EN JURIDISCHE ZAKEN**

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van ....., nr. IENW/BSK-2023/….., tot wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 4 van het Besluit van 21 mei 1981, houdende voorschriften ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 1981, 343);

BESLUIT:

**ARTIKEL I**

De Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

**Artikel 1**

In deze regeling wordt verstaan onder:
*cumulatieve marge:* de in EPNdB uitgedrukte waarde die wordt verkregen door het bij elkaar optellen van de individuele marges, zijnde de verschillen tussen het gecertificeerde geluidsniveau en het maximaal toegestane geluidsniveau op elk van de drie referentiegeluidsmeetpunten zoals gedefinieerd, in hoofdstuk 3 van ICAO Bijlage 16;
*EPNdB:* de eenheid van effectief waargenomen geluid zoals gedefinieerd in hoofdstuk 3 van ICAO Bijlage 16;
*hoofdstuk 2-vliegtuig:* een vliegtuig waarvoor door het bevoegd gezag een verklaring is afgegeven dat het geluidgecertificeerd is overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van hoofdstuk 2 van ICAO Bijlage 16;
*hoofdstuk 3-vliegtuig:* een vliegtuig waarvoor door het bevoegd gezag een verklaring is afgegeven dat het geluidgecertificeerd is overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van hoofdstuk 3 van ICAO Bijlage 16;
*ICAO Bijlage 16:* volume I, deel II, van Bijlage 16, achtste uitgave (juli 2017), bij het Verdrag inzake de Burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109);
*marginaal conform vliegtuig:* vliegtuig dat is gecertificeerd overeenkomstig de geluidsnormen zoals vastgesteld in hoofdstuk 3 van ICAO Bijlage 16 met een cumulatieve marge van minder dan 10 EPNdB effectief waargenomen geluid.

B

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:
1. Na "hoofdstuk 2-vliegtuig" wordt ingevoegd "of een marginaal conform vliegtuig".
2. De zinsnede "gedurende de periode tussen 18.00 en 8.00 uur plaatselijke tijd" vervalt.

C

Artikel 4 komt te luiden:

**Artikel 4**

Artikel 3 is niet van toepassing op een marginaal conform vliegtuig waarvan op basis van het registratienummer kan worden vastgesteld dat het dat vliegtuig voor PM [*datum van inwerkingtreding van deze regeling]* was toegestaan op te stijgen van of te landen op de luchthaven Schiphol.

D

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het eerste lid wordt "De Minister van Verkeer en Waterstaat" vervangen door "De Minister van Infrastructuur en Waterstaat".
2. In het tweede en derde lid wordt na "hoofdstuk 2-vliegtuig" ingevoegd "of een marginaal conform vliegtuig".
3. Het vierde lid vervalt.

**ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van ….. 2023.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

**TOELICHTING**

**Algemeen**

**1. Aanleiding en inhoud wijziging**

Het speerpunt van luchtvaartbeleid is het binnen acceptabele grenzen houden van de geluidbelasting en geluidhinder van het vliegverkeer. Individuele vluchten met oudere, lawaaiige vliegtuigen die onder de definitie marginaal conforme vliegtuigen vallen, geven in verhouding vaker aanleiding tot klachten. Een marginaal conform vliegtuig is een vliegtuig dat is gecertificeerd overeenkomstig de geluidsnormen zoals vastgesteld in hoofdstuk 3 van ICAO Bijlage 16 met een cumulatieve marge van minder dan 10 EPNdB[1] effectief waargenomen geluid. Het weren van deze vliegtuigen van de luchthaven geeft mede invulling aan het streven om de hinder te beperken. In 2018 was het aandeel in de vloot op Schiphol nog ca 0,5% terwijl het in 2021 verder gedaald was naar 0,2%. In 2022 was er sprake van in totaal 436 vluchten die werden uitgevoerd met dit type vliegtuigen. Op een totaal van circa 398.000 vluchten (handelsverkeer) is dat 0,1%.

In de EU-verordening 598/2014 over geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens binnen het kader van een evenwichtige aanpak[2] is gedefinieerd wanneer een vliegtuig marginaal conform is. Er wordt een relatie gelegd met de op drie punten gemeten geluidniveaus bij de geluidcertificatie van het vliegtuig. Vanaf 20 juni 2020 geldt dat vliegtuigen marginaal conform zijn indien het verschil van de som van de op die meetpunten gemeten geluidniveaus en de som van de limietwaarden op die meetpunten (de delta) kleiner is dan 10 EPNdB.

Het weren van nieuwe marginaal conforme vliegtuigen van Schiphol maakt al onderdeel uit van de bedrijfsvoering van Schiphol. Met deze wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol wordt hier een formele grondslag aan gegeven in Nederlandse regelgeving.

De wijziging sluit aan bij het kabinetsbeleid om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Het geeft mede invulling aan de motie Paternotte c.s. uit 2018[3] over het weren van lawaaiige vliegtuigen. Daarnaast geeft het aanleiding om bij de Europese Commissie aan te dringen op verdere aanscherping van de definitie voor marginaal conforme vliegtuigen, in lijn met een toezegging van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer op de hiervoor genoemde motie.

**2. Gevolgen**

Het aandeel marginaal conforme vliegtuigen in de vlootmix op Schiphol is in verhouding laag en loopt jaarlijks verder terug. Dit is vooral het gevolg van vlootvernieuwing bij luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast voert Schiphol een

[1] Zie definitie in artikel 1

[2] Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 201 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG (Pb 2014 L173/56).

[3] Kamerstukken II 2017-2018, 31936, nr. 497.

ontmoedigingsbeleid met hogere tarieven voor marginaal conforme vliegtuigen op bestaande slots en een verbod op de komst van marginaal conforme vliegtuigen op nieuwe slots. Zie ook de recente capaciteitsdeclaraties voor het zomer- en winterseizoen 2023, die zijn vastgesteld in overleg tussen Schiphol en luchtvaartmaatschappijen.[4] De regeling borgt dat geen nieuwe vluchten uitgevoerd kunnen worden met marginaal conforme vliegtuigen. De piekniveaus aan geluid die deze vliegtuigen veroorzaken worden door omwonenden als zeer hinderlijk ervaren. Door het zeer beperkte aandeel marginaal conforme vliegtuigen in de vlootmix van afgelopen jaren is de impact ervan op de jaargemiddelde geluidbelasting wel summier.

**3. Afstemming en procedure**

Volgens de EU-verordening 598/2014 dient voorafgaand aan de invoering van een exploitatiebeperking, zoals het weren van lawaaiige vliegtuigen, in principe de zogenaamde evenwichtige benadering (balanced approach) te worden toegepast. Met deze benadering wordt nagegaan of het beoogde effect (beperking van geluidhinder) niet ook op een andere kosten-effectievere wijze, bereikt kan worden zonder exploitatiebeperking voor luchthaven of luchtvaartmaatschappijen. Daarbij wordt ook nagegaan wat de gevolgen zijn voor de potentieel benadeelde partijen.

Voor de onderhavige wijziging behoeft de evenwichtige benadering echter niet gevolgd te worden. Artikel 6, tweede lid, onder c, van de verordening bepaalt dat kleine technische wijzigingen van een maatregel, die geen substantiële gevolgen hebben voor de capaciteit of activiteiten, niet als een nieuwe exploitatiebeperking worden beschouwd. Omdat de wijziging alleen betrekking heeft op nieuwe toepassingen valt deze onder de uitzondering. Er is geen beperking van de huidige exploitatie van luchtvaartmaatschappijen die op grond van bestaande rechten al gebruik maken van marginaal conforme vliegtuigen.

**PM HUF-toets**

**Informeren stakeholders (pré-consultatie)**
Een concept van deze regeling is eerder voorgelegd aan Schiphol en in de maanden voorafgaand aan de internetconsultatie gepresenteerd aan het regioforum van de ORS/MRS (Omgevingsraad Schiphol/Maatschappelijke Raad Schiphol), werkgroep BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol), werkgroep geluid Novex (samenwerkingsverband van overheden voor de inrichting van Nederland) en de BARIN (organisatie van luchtvaartmaatschappijen werkzaam op Schiphol). Hieruit zijn geen relevante knelpunten ten aanzien van inhoud en uitvoering naar voren gekomen. Bewonersverenigingen zijn met name geïnteresseerd naar de mogelijkheden om de eerdergenoemde definitie nog verder aan te scherpen. Sectorpartijen geven hierbij aan dat dit in Europees verband dient te gebeuren.

**PM Internetconsultatie**

Over de ontwerpregeling heeft van ….. tot …. 2023 een internetconsultatie

[4] https://slotcoördination.nl/slot-allocation/declared-capacity/

plaatsgevonden. *PM reacties*

**4. Inwerkingtreding**

De wijziging treedt in werking met ingang van ….. 2023. Dit is een van de vaste verandermomenten die volgens Aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving dienen te worden aangehouden voor een ministeriële regeling.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

mw. S. Willemsen

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

30 AUG. 2023

**Kenmerk**

2074286/2079095

Betreft: BRS zienswijze op wijziging Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: BRS zienswijze op de wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol.

Tot en met 16 augustus 2023 was het mogelijk om via een internetconsultatie een reactie te geven op de voorgenomen wijziging. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft een zienswijze opgesteld, die aansluit bij de BRS-reactie op de Balanced Approach procedure Schiphol (d.d. 15 juni 2023).

Met de voorgestelde wijziging worden nieuwe vluchten met vliegtuigen die binnen de categorie 'marginaal conform' vallen geweerd. Deze vliegtuigen veroorzaken relatief veel lawaai. Het sluit aan bij het kabinetsbeleid om de kwaliteit van de leefomgeving rondom Schiphol te verbeteren, door onder andere de geluidbelasting en geluidhinder van het vliegverkeer binnen acceptabele grenzen te houden.

Als voorzitter van de BRS heeft de portefeuillehouder luchtvaart van de provincie Noord-Holland, namens de BRS, een zienswijze bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ingediend.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Het college van Gedeputeerde Staten heeft kennis genomen van de zienswijze. U treft de zienswijze ter informatie aan in de bijlage.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen

1. BRS zienswijze op wijziging Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol
2. Ontwerp Regeling verbod marginaal conforme vliegtuigen Schiphol

Bloemendaal

INGEKOMEN 2 0 JULI 2023

Aan de Provinciale Staten van Noord Holland
Dreef 3
2012 HR Haarlem

Gemeente Bloemendaal
Postbus 201
2050 AE Overveen
T 14 023
gemeente@bloemendaal.nl
www.bloemendaal.nl

Geachte leden van Provinciale Staten,

De Raad van Bloemendaal is zeer teleurgesteld over het besluit van GS van Noord Holland en het PWN om het fietspad langs Kattendel niet langer open te houden.
De onbegaanbaarheid van dit fietspad richting Kattendel door zandverstuivingen is geen toeval, maar wordt direct veroorzaakt door het beleid van het PWN.
Toen het PWN met de plannen inzake de zandverstuivingen kwam is er uitgebreid met de gemeente Bloemendaal gesproken en heeft het PWN nadrukkelijk aan Bloemendaal beloofd, dat dit pad in stand zou blijven.
Dit pad is namelijk erg belangrijk voor de mensen die naar het strand gaan voor de rust.
Het fiets- en voetpad via Kattendel naar het strand bestaat al sinds 1950 en is mede aangelegd om te voorkomen dat wandelaars gaan rondstruinen in beschermd natuurgebied en dat het gebod om op de paden te blijven ook veronderstelt dat er voldoende voet- en fietspaden worden gehandhaafd.
De twee voor fietsers en voetgangers toegankelijke Bloemendaalse strandafslagen Kattendel en Schuitegat zijn opgeheven en alleen de voor auto's toegankelijke strandafslagen( Kop van de Zeeweg en Parnassia) zijn overgebleven, waardoor al het Bloemendaalse strandverkeer zich daarop richt en het autogebruik wordt aangemoedigd.
De Raad van Bloemendaal vind het belangrijk dat het fietsen naar het strand via een fietsroute door de duinen zo veel mogelijk wordt gefaciliteerd. Er is nu alleen nog de route langs het Vogelmeer, maar dat betekent voor de fietsers, die naar een rustig strand of naar het naaktstrand willen een lange tocht over het strand om die plekken te bereiken. Ook wordt hierdoor het fietspad langs het Vogelmeer steeds drukker.
In 2011 is ons door het PWN plechtig beloofd dat er een fietspad langs Kattendel behouden zou blijven. Wij vinden het onverteerbaar dat het PWN zo gemakkelijk afstand van deze belofte kan doen. Toen het PWN deze belofte deed kon al duidelijk zijn dat het niet zo eenvoudig zou zijn om dit pad open te houden.
Er zijn maar weinig fietspaden door de duinen en daar hebben wij ook geen moeite mee, we moeten de natuur beschermen, maar een enkel pad moet mogelijk zijn. Natuurbehoud vinden wij zeker belangrijk, maar wij willen ook graag dat onze inwoners van de natuur kunnen genieten en dat rustzoekers op een goede manier hun deel van het strand kunnen bereiken.
Wij vragen u daarom dringend om uw bestuur en het PWN op te dragen om er voor te zorgen dat dit fietspad bereikbaar blijft.

Namens de Raad van Bloemendaal

Voorzitter E.J. Roest

Aan Gedeputeerde Staten provincie Noord-Holland Heiloo 25-8-2023

i.a.a. Provinciale Statenvan de Provincie Noord-Holland

Geacht college van Gedeputeerde Staten

Veel bewoners van de **gemeente Heiloo** maken zich grote zorgen over de verkeersplannen van hun gemeente. Omdat u grote invloed heeft op de uitvoeringsplannen voor de komende jaren, willen wij u op de hoogte stellen van onze zorg.

Wij, **B**ewonersstichting **L**eefbaarheid **Y**pestein (B.L.Y.), maar daarnaast ookVerkeerspanel Heiloo, meerdere ondernemers en verschillende bewoners van onze wijk, hebben meermalen onze bezwaren en bedenkingen aan het college van Heiloo voorgelegd om het ***verkeersplan*** aan te passen, met name als een **afslag A9** en nieuwbouw in o.a. de Zandzoom gerealiseerd gaan worden.

De Raad van State heeft eerdere plannen afgewezen vanwege verkeersoverlast op andere plekken in Heiloo en t.a.v. stikstof. Omdat men verwacht dat er, na realisering van de afslag, meer verkeer de parallelweg aan de oostkant van de A9 zal gebruiken om zó, via de Kanaalweg, naar de Stationsweg te rijden, heeft de gemeente, zonder overleg met de bewoners van onze wijk, voor een **knip** in de **Kanaalweg** besloten.

Dat zou betekenen dat er **3 tot 4x zoveel verkeer** door onze wijk zal rijden, met alle gevolgen voor de *verkeersveiligheid van dien* (2 scholen met kinderen fietsen meerdere keren per week naar de gymlokalen op het GGZ-terrein), *stikstof en fijnstof*, *geluidsoverlast* en nu nog verboden vrachtverkeer. In plaats van dat, de daarvoor bestemde Kanaalweg wordt gebruikt, zal dan al het verkeer door de ontsluitingswegen van woonwijk Ypestein rijden. Verkeer van west- en noord Heiloo, van plan oost, Alkmaar-zuid en het Melcogebied zal dan ,**onnodig en via een *langere omweg***, door onze wijk moeten om naar de afvalbrengplaats, bedrijventerrein de Oude Werf, Boekelermeer en Akersloot te komen. Ook zal verkeer, via deze sluiproute, alsnog op de Stationsweg terecht komen. M.a.w. een schijnoplossing om afgewezen plannen alsnog gerealiseerd te krijgen. Ook zou een afsluiting consequenties hebben voor de aanrijtijden van hulpdiensten zoals politie, ambulance en brandweer. De veiligheidsregio zal hier vanuit haar verantwoordelijkheid alert op zijn via haar vertegenwoordiger.

De wethouder denkt nu, via een geitenpaadje, nl. de afsluiting(knip) van de Kanaalweg, de verwachte verkeersproblemen te hebben opgelost door het probleem maar even te verschuiven naar de wijk Ypestein om zó plannen wel RaadvanState-proof te krijgen. Het onttrekken van de Kanaalweg aan het verkeersbestand zou betekenen dat de weg door woonwijk Ypestein eigenlijk de oostelijke randweg van het dorp gaat worden. Dat moeten we niet willen en is nooit de intentie geweest.

U zal begrijpen dat deze zgn. oplossing, **onlogisch**, **onrechtvaardig** en voor de wijk **onaanvaardbaar** is. Daarom doen wij een dringend beroep op u om het college van de gemeente Heiloo te bewegen het verkeersplan aan te passen en de Kanaalweg, als **belangrijkste oost-west verbinding** in Heiloo, open te houden als de afslag gerealiseerd wordt.

Vriendelijke groet,

Namens **B**ewonersstichting **L**eefbaarheid **Y**pestein

[redacted]

## Waarom de Kaalweg open moet blijven…

* *Omdat* bij afsluiting ervan, dan de énige en *belangrijkste* ***oost-west verbinding*** vanaf de Kennermerstraatweg en de oostkant(Boekel) aan het, toch al overbelaste, wegennet wordt *onttrokken.*

* *Omdat*, i.p.v. spreiding,anders al het verkeer **éénzijdig** door woonwijk **Ypestein** wordt geleid met alle gevolgen voor ***de leefbaarheid van de wijk*** t.a.v. verkeersveiligheid (2 scholen met kinderen gaan meerdere keren per week, over het drukke kruispunt naar de gymzaal op het GGZ-terrein) , fijnstofdepositie, geluidsoverlast en, nu nog **verboden**, ***vrachtverkeer.*** Dit, terwijl deze *ontsluitingswege*n (deRosendaal en Ypesteinerlaan) al jaren, en elk jaar meer, een ***sluiproute*** zijn voor verkeer van- en naar Castricum, Limmen, Egmond, Zuiderloo en Noord-Holland-noord. En daar komt straks nog meer verkeer bij na realisering van ruim 1250 woningen in de Zandzoom. *(Ook gaan Zandzoom-kinderen straks naar de scholen: de Meander of De Ontdekkers + veel van die bewoners zullen boodschappen doen bij A Heyn in Ypestein).* Zie ook het verontrustende rapport van de GGD over **gezondheidsrisico's van scholen** die te dicht bij drukke wegen liggen. Ook wonen er aan de Rosendaal en Ypesteinerweg heel wat meer bewoners (bijna 5x zoveel) als aan de Kanaalweg.

* *Omdat* verkeer uit *west- en noord Heiloo*, van *plan oost* en *Alkmaar-zuid* en het *Melcogebied* logischerwijs de Kanaalweg nemen om naar- en van de milieustraat of bedrijventerrein de Oude Werf te rijden óf naar- en van de *Boekelermeer en Akersloot*. Het is te *zot voor woorden* en **onlogisch** om **ál dat *verkeer dan alléén door deze woonwijk*** te laten rijden i.p.v. over de daarvoor bestemde Kanaalweg. En dan nog maar niet te spreken over het feit dat de hele Buch haar afval mag dumpen op de milieustraat aan de Rosendaal.

* *Omdat*, bij het doordrijven van de afsluiting van de Kanaalweg, het "verwachte verkeer" van de evt. afslag A9 en parallelweg, via de Rosendaal, Ypesteinerlaan-noord (bij de snackbar) en de Kennermerstaatweg alsnóg de Stationsweg inrijdt. M.a.w. een ***schijnoplossing*** *om verkeer op de Stationsweg te verminderen* **!**

* *Omdat* Ypestein niet een probleem van de Stationsweg of elders hoeft op te lossen. Daarvoor zijn ***simpelere*** en vooral ***goedkopere oplossingen*** te bedenken. Zie de vele eerdere ingezonden stukken met suggesties van heel veel bewoners. ( Bijv. een goede afslag A9 richting Lage Laan en zó via de Vennewatersweg richting Heiloo-west en Egmond. Dat scheelt veel verkeer op de Stationsweg).Of spitstijdafsluiting met stoplichten en evt een camera aan de oostkant van de Stationsweg.

* *Omdat* het advies van het **verkeerspanel** tegen de knip is genegeerd. Omdat veel **ondernemers** geen voorstander zijn van het afsluiten van de Kanaalweg. Net zo min als bedenkingen die de brandweer, ambulance en politie hierover hebben.

* *Omdat* er ***geen enkel overleg*** vóóraf is geweest met de bewoners. Inmiddels zijn er talloze bewoners die hun ***zorg en afschuw*** over de gevolgen van de knip voor de wijk hebben geuit naar het bewonerscomité (sinds 8 mei '23 : **B**ewonersstichting **L**eefbaarbaarheid **Y**pestein **B.L.Y.**). Zij betuigen hun steun en zijn tot acties bereid. Eerst via steun van verstandigere partijen om deze **onzalige <u>keuze</u>** te **<u>herzien</u>** en anders via de rechter en in het uiterste geval met een "knip" op de Rosendaal.

** Omdat* er door de wethouder en zijn partijgenoten ***drogredenen*** worden aangevoerd dat o.a. plan B goed zou zijn voor heel Heiloo; dat genoemde ontsluitingswegen die voertuigentoename wel aan zouden kunnen. Dus zijn de grenswaarden maar opgewaardeerd naar toetswaarden.(een *kunstmatig*, subjectief criterium). En vinden ze modellen en berekeningen belangrijker dan het gebruik van gezond verstand. De overlast voor- en ervaringen van bewoners worden gemakshalve

maar even terzijde geschoven. (Ook de scholen kregen geen antwoord op hun vragen. Wederom is de communicatie naar de betrokkenen ver onder de maat )

* *Omdat* er ***andere belangen*** spelen. Zijn er aan toezeggingen gedaan? Het gaat om vele miljoenen die ongetwijfeld aan de burgers zullen worden doorberekend. Wb. afwikkeling verkeersstromen had men eerder moeten bedenken hoe dat zou uitpakken vóórdat er gebouwd ging en gaat worden. Nu worden er geitenpaadjes bedacht om de, door de **Raad van State**, meerdere keren verworpen plannen, via een **omweg** (deKnip) te realiseren.

* Vanuit dit ondemocratische, elitaire gedram wordt er zelfs *gedreigd* dat er **zonder de knip geen afslag** komt. Men verschuilt zich nogal rigide achter bureau Goudappel i.p.v. zelf gezond verstand te gebruiken en te luisteren naar de betrokkenen. Wij voelen ons niet gehoord en serieus genomen. Wie klaagt, kan rekenen op een technisch en procedureel antwoord. Ook hier is het contact met de burger volkomen kwijtgeraakt. Pure **minachting** door de VVD, Heiloo 2000 en D66! Als het papierwerk maar klopt, dan moet de werkelijkheid van de bewoners(burgers) zich maar aanpassen. Gemeente Heiloo blijkt hetzelfde gedrag te vertonen als de landelijke overheid. Men is er, in deze kwestie, niet voor de burgers. Dus niet zo gek dat ook de laatste verkiezingen uitdraaiden op een electorale revolutie.

* Het besluit tot de knip is allang ingehaald door voortschrijdend inzicht . Zet geen onomkeerbare, kosten verslindende, stappen en verlaat de tunnelvisie en kom tot realiteitszin. **Ontkoppel de afslag en de knip (**die hebben nl. niets met elkaar te maken**)** vóór het kalf gaat verdrinken. En…herzie het achterhaalde besluit tot de knip op de Kanaalweg. De nevenschade is veel te groot. ***Waar een politieke wil is, is een OPEN (Kniploze) Kanaalweg***.

*Stichting BLY is niet tegen een evt afslag, maar tegen de, **onnodige, onrechtvaardige, gevolgen voor de wijk.**

[redacted] 12-5-’23 [redacted]

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13107 |
| **Extern Zaak ID** | 2070804 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 13.a |
| **Titel** | Algemeen: Portefeuilleverdeling college van Gedeputeerde Staten 2023-2027 (C-agenda alle commissies) |
| **Organisatieonderdeel** | AD Staf |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

In de vergadering van Provinciale Staten van 17 juli 2023 zijn de leden van het college van Gedeputeerde Staten 2023-2027 benoemd. Het nieuwe college heeft een besluit genomen over de onderlinge taakverdeling.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

mw. Y. van Lent

AD/STAF

Telefoonnummer +31235144612

lentt@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

19 JULI 2023

**Kenmerk**

2070804/2070818

**Uw kenmerk**

**Betreft: Portefeuilleverdeling college van Gedeputeerde Staten 2023-2027**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de portefeuilleverdeling van het college van Gedeputeerde Staten 2023-2027 per 18 juli 2023.

| | |
|---|---|
| **J.C.J. Beemsterboer** | • Wonen, exclusief de integrale ontwikkeling OV knooppunten<br>• Landbouw en visserij<br>• Coördinatie stikstofbanken, coördinatie PPLG<br>• Faunabeheer en dierenwelzijn<br>• Huisvesting statushouders<br>• Cultureel erfgoed<br>• ICT en data<br>• Eigenaarsrol Omgevingsdiensten<br>• IPO-bestuur |
| **E.A.S. Rommel** | • Ruimtelijke ordening<br>• Economie, inclusief havens, NZKG, industrie en circulaire economie<br>• Schiphol<br>• Arbeidsmarkt en onderwijs<br>• Recreatie en toerisme, inclusief waterrecreatie<br>• Financiën<br>• Subsidies<br>• Grondzaken |
| **R.P.M. Kocken** | • Natuur en landschap<br>• Water en bodem, inclusief bodemdaling<br>• Klimaat en energietransitie<br>• Klimaatadaptatie |
| **J. Olthof** | • Mobiliteit<br>• Luchtvaart<br>• OV knooppunten, integrale ontwikkeling inclusief wonen<br>• Gezonde leefomgeving en milieu<br>• Leefbaarheid en voorzieningen (waaronder bibliotheken en dorpshuizen)<br>• Sponsoring en evenementen<br>• Sport en cultuur |

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

| | |
|---|---|
| **Commissaris van de Koning** | • Rijkstaken, inclusief asiel<br>• Openbare orde en veiligheid, inclusief risicokaarten<br>• Integriteit<br>• Internationale betrekkingen<br>• Public affairs<br>• Communicatie<br>• Paviljoen Welgelegen<br>• Huisvesting provinciale organisatie<br>• Concerncontrol<br>• Juridische zaken<br>• Intern archief<br>• PS- en GS-zaken<br>• Personeel en organisatie, inclusief inkoop<br>• Europa<br>• Bestuur<br>• Interbestuurlijk toezicht<br>• CPMR |

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13113 |
| **Extern Zaak ID** | 2069257 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 11 september 2023 |
| **Agendapunt** | 13.b |
| **Titel** | Algemeen: Verdeling verbonden partijen 2023 (C-agenda alle commissies) |
| **Organisatieonderdeel** | CZ/FIN |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **11 september 2023** |

**Toelichting**

Het nieuw aangetreden college van Gedeputeerde Staten heeft de provinciale verbonden partijen verdeeld. De verbonden partijen bestaan
uit vennootschappen, gemeenschappelijke regelingen, stichtingen en verenigingen. De verbonden partijen zijn toegedeeld aan de gedeputeerde die de beleidsinhoudelijke portefeuille heeft die overeenkomt met de activiteiten van de verbonden partij. Provinciale Staten worden per brief geïnformeerd over de verdeling.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
dhr. A.W. Voordenhout
CZ/FIN

Telefoonnummer +31235143137
voordenhouta@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

19 JULI 2023

**Kenmerk**
2069257/2072999

**Uw kenmerk**

**Betreft: GS verdeling verbonden partijen**

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over de verdeling van de provinciale verbonden partijen binnen ons college.

**A.Th.H. van Dijk:**

- Randstedelijke Rekenkamer

**E.A.S. Rommel:**

- Zeestad Beheer B.V.
- Schiphol Area Development Company N.V. (SADC)
- Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied N.V. (in liquidatie) (RON)
- PolanenPark B.V.
- Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord N.V.(ONHN)
- Life Sciences Fund Amsterdam B.V. (LSFA)
- Stichting voorbereiding Pallas-reactor
- Innovatiefonds Noord-Holland B.V. (INH)
- ROM InWest Regio
- Zeehaven IJmuiden N.V.
- Stichting administratiekantoor aandelen Zeehaven IJmuiden N.V.
- Stichting projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied
- Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio
- N.V. Bank Nederlandse Gemeenten (BNG)
- Nederlandse Waterschapsbank N.V. (NWB)
- Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland
- Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland B.V. (PDENH)

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

- Recreatieschap Plassenschap Loosdrecht
- Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer
- Recreatieschap Groengebied Amstelland
- Recreatieschap Spaarnwoude
- Recreatieschap Twiske - Waterland
- N.V. Afvalzorg Holding
- Huis van de Nederlandse Provincies (HNP)

**J.C.J. Beemsterboer:**

- Interprovinciaal Overleg (IPO)
- Hollandse Waterlinies
- Recreatie Noord-Holland N.V. (RNH)
- Zeestad C.V.
- PolanenPark C.V.
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (eigenaarschap)
- Omgevingsdienst IJmond (eigenaarschap)
- Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (eigenaarschap)
- Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (eigenaarschap)

**R.P.M. Kocken:**

- N.V. PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN)
- Waddenfonds
- Alliander N.V.
- SolaRoad B.V.

**J. Olthof:**

- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (opdrachtgeverschap)
- Omgevingsdienst IJmond (opdrachtgeverschap)
- Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (opdrachtgeverschap)
- Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (opdrachtgeverschap)
- Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland
- Coöperatieve vereniging Samenwerkingsverband DOVA
- Beheersregeling Amstel

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**
W. Kegel
CZ/FIN/SKA

Telefoonnummer +31235143679
kegelw@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

**Kenmerk**
2079145/2083152

**Uw kenmerk**

**Betreft: Vooraankondiging begroting 2024**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Opzet begroting 2024

## Inleiding

Na het vaststellen van eerst de kaderbrief 2024 en de bespreking van het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' vinden nu de voorbereidingen plaats om de inhoud van beide documenten op een herkenbare en evenwichtige wijze te verwerken in de begroting 2024. Om invulling te geven aan de op- en aanmerkingen die vanuit uw Staten en door de accountant zijn gemaakt ten aanzien van de leesbaarheid en informatiewaarde van de planning- en controldocumenten werken wij, om te beginnen, aan een vernieuwde invulling van de begroting. In deze brief zetten wij uiteen welke verbeteringen wij willen realiseren en hoe wij van plan zijn dit te doen.

*Aanleiding*
De omvang van de jaarstukken over 2022 bedraagt 364 pagina's. Wij delen de mening van de Staten dat de omvang van het document niet bijdraagt aan de leesbaarheid en de overzichtelijkheid van onze jaarstukken als verantwoordingsdocument richting zowel uw Staten als onze inwoners. Ook de accountant doet in haar verslag van bevindingen een aantal uitspraken over de omvang van onze jaarstukken met daarbij de aanbeveling om kritisch naar de omvang te kijken en na te gaan welke informatie achterwege kan blijven of compacter kan worden gepresenteerd om de leesbaarheid en informatiewaarde van de jaarstukken te vergroten. De kritische kanttekeningen op de omvang van de jaarstukken zijn eveneens van toepassing op de begroting omdat de jaarstukken één op één aan moeten sluiten op de begroting. Daarom is nu het moment om kritisch te kijken naar de opzet van de begroting en aanpassingen te doen die de leesbaarheid en informatiewaarde ten goede komen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

*Betrokkenheid van uw Staten*
Wij hechten er veel waarde aan om uw Staten goed mee te nemen in de opbouw van onze P&C documenten. Het zou daarom onze voorkeur hebben om voorafgaand aan het opstellen van de begroting met uw Staten in gesprek te gaan over de voorgenomen verbeteringen. Helaas is dat vanwege de verkiezingen dit jaar en de korte doorlooptijd die daaruit volgt tussen het opstellen van de begroting en de verzending aan uw Staten, alsmede het zomerreces dat hier tussendoor komt, voor de begroting 2024 niet mogelijk.

Omdat wij er vanuit gaan dat u de gewenste verbeteringen zo snel mogelijk doorgevoerd ziet en niet wilt wachten tot de begroting 2025, en daarmee ook de jaarrekening 2025, hebben wij als college besloten om de begroting 2024 al uit te werken in een nieuw en compacter format. Tijdens een speciale themasessie over de begroting informeren wij uw Staten direct na het reces graag over de nieuwe opbouw van de begroting. Na de vaststelling van de begroting willen wij graag met u de gekozen vorm en geboden informatie evalueren, zodat eventuele gewenste aanpassingen verwerkt kunnen worden in de begroting van 2025.

**Overzicht belangrijkste aanpassingen**

*Rapporteren op beleidsdoelniveau*
De huidige begroting is opgebouwd aan de hand van een doelenboom, waarbij elk begrotingsprogramma een maatschappelijk doel nastreeft. Daarin is een onderverdeling gemaakt in verschillende beleidsdoelen, met daaronder weer een verdeling in operationele doelen. Deze gelaagdheid zorgt ervoor dat er 79 operationele doelen in de begroting staan met elk een eigen beschrijving van context, provinciale rol etc. alsook een eigen budgettabel. Deze indeling op operationeel niveau zorgt voor een versplintering van de ambities en vaak onnodige tekstuele doublures. Tegelijkertijd neemt deze indeling een aanzienlijke hoeveelheid pagina's in beslag.

Om de sturing te verhelderen en aan te laten sluiten bij het sturingsniveau van u als PS zetten we de ambities meer op hoofdlijnen neer. Daarmee kunnen wij ons ook beter verantwoorden over het gevoerde beleid. Om dit te realiseren bundelen we de activiteiten die wij in de operationele doelen uitvoeren op het niveau van het beleidsdoel. Zo creëren we meer samenhang tussen de verschillende activiteiten die bijdragen aan hetzelfde beleidsdoel en wordt de verantwoording die wij daarover afleggen aan de Staten helderder.

We laten tegelijkertijd de hoofdstructuur van onze begroting zoveel mogelijk intact. Dat betekent dat de programma indeling niet wezenlijk wijzigt, en activiteiten alleen elders worden ondergebracht als daar een inhoudelijk logische reden voor is. In een aantal gevallen zal de naam iets aangepast worden om de actuele accenten herkenbaar te weerspiegelen.

Deze nieuwe opzet grijpen wij tevens aan om de koppeling tussen onze ambities en de beschikbare middelen nadrukkelijker naar voren te laten

komen. Daarbij kunnen we nog concreter de relatie leggen tussen de W-vragen die het BBV voorschrijft: Wat willen we bereiken, Wat gaan we ervoor doen, en Wat mag het kosten.

*Leesbaarheid en informatiewaarde*
Een andere aanpassing die wij in de begroting 2024 zullen doorvoeren om de leesbaarheid te verbeteren is het verplaatsen van een aantal elementen in de begroting naar de bijlage. Hiermee wordt de primaire tekst compact en blijft onderliggende informatie wel beschikbaar.
He betreft de wettelijke kaders per programma en de indicatoren van de brede basismonitor, zij belemmeren wat ons betreft de leesbaarheid van de begroting als zelfstandig document. Wij zullen in de tekst behulpzame links plaatsen naar de betreffende relevante kaders en indicatoren.

**Vervolg**

Direct na het zomerreces ontvangt u van ons zoals afgesproken de conceptbegroting. Wij hopen dat deze conceptbegroting een goede invulling geeft aan de gewenste verbetering van de leesbaarheid en informatiewaarde.

Daarnaast stellen wij voor om direct na vaststelling van de begroting 2024 het doorlopen proces en de uitwerking van het aangepaste begrotingsformat gezamenlijk te evalueren. De vergadering van de commissie Bestuur van 27 november lijkt ons daarvoor een geschikt moment

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

b/a voorzitter

metropool
regioamsterdam

## Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 72 - 20 juni 2023)

**Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,**

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

### Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- MRA vertegenwoordigd op vastgoedbeurs Provada (videoverslag)
- Minder milieu-impact bibliotheken dankzij Groene Menukaart
- Woningbouw mogelijk na schrappen plannen tweede Kaagbaan Schiphol
- Duurzaamste bedrijventerrein ter wereld is in Haarlemmermeer
- Unieke kans: kijkje achter de schermen op Amsterdam Science Park
- Aandeel hernieuwbare energie in 2022 toegenomen
- Nieuwe manier van slim laden: elektrische auto's gebruiken meer zonne- en windenergie
- Feiten en fictie rond datacenters ontrafeld
- ROM InWest komt op stoom

### MRA Raadtafel van 14 juni jl.

De Raadtafel heeft uitgebreid gesproken over haar eigen functioneren en de werking van de nieuwe instrumenten Termijnagenda en Voortgangsnota. Dit in het kader van de evaluatie van het overgangsjaar 2022 van de implementatie van de Samenwerkingsafspraken. De concept-terugkoppeling staat op de website.

### Dinsdagavond 12 september praten we verder over State of the Region

In de middag van 11 juli is de zesde editie van de 'State of the Region' in theater Meervaart in Amsterdam. Tevens worden enkele 'side events' georganiseerd. Momenteel wordt er gewerkt aan een avondbijeenkomst op dinsdagavond 12 september a.s. voor bestuurders en raads- en Statenleden om verder te spreken over de inhoud van State of the Region en de nieuwe MRA Agenda die in het najaar van 2024 wordt gepresenteerd. Via de griffie wordt u zo spoedig mogelijk geïnformeerd over locatie en tijd.

### Traject nieuwe MRA Agenda loopt in alle deelregio's

In de deelregio's is gestart met de eerste gesprekken om te komen tot het opstellen van een propositie van de deelregio als bouwsteen voor de enieuwe MRA Agenda. Het voorstel, inclusief de planning, van het gehele traject om te komen tot de nieuwe MRA Agenda staat op de MRA-website.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

**Wensen en opvattingen op de MRA Voortgangsnota in de AV van 23 juni a.s.**
De wensen op opvattingen van raden en Staten ten anzien van de Voortgangsnota zijn verzameld. Deze worden in de Algemene Vergadering (AV) besproken. De concept-MRA Voortgangsnota (versie 4 april 2013), zoals die naar de raden en Staten is verzonden, staat op de MRA-website.

**Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms**
Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering (na de zomer):

| *Agenda* | *MRA Raadtafel* | *MRA Algemene Vergadering* |
|---|---|---|
| vr 8 sept 2023 | wo 20 sept 19.30 uur | vr 29 sept 10.00 uur |

**Eén pagina voor Jaarplanning, Termijnagenda en proces nieuwe MRA Agenda**
Op de website van de MRA is een separate pagina gemaakt met daarop de Jaarplanning (versie 11 april), Termijnagenda (versie 31 maart) en het proces van de nieuwe MRA Agenda (27 maart 2023). Op de Jaarplanning treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms.

Het eerstvolgende Bericht aan raden en Staten wordt eind van de volgende maand naar alle griffiers verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend,

Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

metropool
regioamsterdam

# Termijnagenda 2023

versie 31 maart 2023

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

# Inhoudsopgave

**Overzicht (kalender 2023)** **3**
**Overzicht (onderwerpen 2023)** **4**

**1. Inleiding** **6**
1.1 Een nieuw begin 6
1.2 Doel en status 6

**2. Het bestuurlijke gesprek in 2023** **7**
2.1 Het Bestuur 7
2.2 Platform Economie 8
2.3 Platform Ruimte 9
2.4 Platform Mobiliteit 10

**3. Uitgelicht: P&C Cyclus in 2023** **12**

**Verklaring van woorden en afkortingen** **15**

# Overzicht (kalender 2023)

In onderstaand overzicht is inzichtelijk gemaakt op welke formele momenten de raden en Staten en de Raadtafel bij de P&C-cylcus op basis van de Samenwerkingsafspraken in ieder geval betrokken worden. Het is goed mogelijk dat hier in de loop van het jaar nog momenten bijkomen, al dan niet op advies van de Raadtafel.

| Q | M | *Onderwerp* | *behandeling* | raden & Staten | deelregio | AV | Raadtafel | bestuur |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Feb | Verantwoording 2022 | vaststellen | | | | | X |
| Q1 | Mrt | Proces MRA Agenda 2024-2028 | informatieverstrekking | X | X | X | X | X |
| | Mrt | Verantwoording 2022 | meningsvorming / TKN | | | X | | |
| | Apr | Voortgangsnota 2022 (concept) | informatieverstrekking | X | X | X | X | X |
| Q2 | Jun | Voortgangsnota 2022 (W&O) | informatieverstrekking | X | | X | | X |
| | Jun | Begroting 2024 (proces) | vaststellen (en advies) | | | X | X | X |
| | nntb | Deelregionale sessies* | informatieverstrekking | X | X | | X | |
| Q3 | Sept | Inhoud MRA Agenda 2024-2028** | input | X | X | X | X | X |
| | nntb | Deelregionale sessies* | informatieverstrekking | X | X | | X | |
| | Nov | Jaarplan 2024 | vaststellen | | | | | X |
| Q4 | Nov | Jaarplan 2024 (TKN) | informatieverstrekking | X | | X | | |
| | Dec | Samenwerkingsafspraken (evaluatie) | meningsvorming / afspraken | | | X | | |
| | Dec | Termijnagenda 2024 | informatieverstrekking | X | X | X | X | X |

**in de meeste deelregio's van de MRA worden deelregionale sessies georganiseerd voor raads- en Statenleden. Ook MRA-onderwerpen komen aan de orde met als doel te informeren en het gesprek aan te gaan. Daarbij wordt in afstemming met de organisatoren van de deelregionale sessies gekeken naar welke wensen er zijn voor wat betreft onderwerpen. Uiteraard wordt ook gekeken naar wat op dat moment actueel of urgent is.*

***komend jaar gaan we naar verwachting van start met het proces van de nieuwe MRA Agenda. Aan het begin worden alle deelnemers en hun raden en Staten geinformeerd in hoe het proces er uit gaat zien, en zal de MRA Raadtafel gevraagd worden om advies over dit proces. Daarna zullen de deelnemers en hun raden en Staten vroegtijdig worden betrokken in het proces bij het inhoudelijke gesprek. Naar verwachting zal die stap kunnen worden gezet vlak na de zomer van 2023.*

# Voorlopig overzicht agendering 2023

| Q | Onderwerp | MRA Agenda | Overleg |
|---|---|---|---|
| Q1 | 1e fase bedrijventerreinenstrategie (eerste set afspraken) | 1.1, 1.2 | PF ECO |
| | Strategische Agenda Toerisme (uitvoeringsafspraken) | 2.6, 2.5 | PF ECO |
| | Meerjarige afspraken over herstructurering / verduurzaming bedrijventerreinen (Projectbureau Herstructurering) | 1.1, 1.2 | PF ECO |
| | Onderwijs & Arbeidsmarkt | 1.3 | PF ECO |
| | Voorbereiding BO Leefomgeving voorjaar 2023 | 1 & 2 & 3 | PF RUI |
| | Afstemming NOVEX verstedelijkingsstrategie / MRA, NOVEX Schiphol en NOVEX NZKG | 1 & 2 & 3 | PF RUI |
| | Planning bestuurlijke besluitvorming Rijk - Regio 2023 | 1 & 2 & 3 | PF RUI |
| | Woondeal met het Rijk | 2.1, 2.2 | PF RUI |
| | Afst. regionale beleidsagenda's en bestuurlijke thema's | 3.1, 3.2, 3.3 | PF MOB |
| | Vertalen / implementeren MIRT afspraken | 1 & 2 & 3 | PF MOB |
| | Regionaal (duurzame) Mobiliteitsprogramma (RMP), MRA-electrisch, logistiek, Smart Mobility | 3.1, 3.2, 3.3 | PF MOB |
| | Vervoersarmoede | 3.1, 3.2, 3.3 | PF MOB |
| | Proces nieuwe MRA Agenda | 0.1, 0.3, 0.5 | BESTUUR |
| Q2 | Samenwerking MRA - Board | 0.3, 1.1 | PF ECO |
| | Jaarplan 2024 | 0.5 | PF ECO |
| | Uitvoeringsstrategie versie 1.0 (verstedelijkingsstrategie) | 1 & 2 & 3 | PF RUI |
| | Voortgang investeringsagenda | 0.3, 1.1 | PF ECO |
| | Jaarplan 2024 en financien | 0.5 | PF RUI |
| | Evaluatie governance mobiliteit | 3 | PF MOB |
| | Gebiedsplannen MTB | 3 | PF MOB |
| | Voorbereiding Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) | 1 & 2 & 3 | PF MOB |
| | Voorbereiding Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) | 1 & 2 & 3 | PF RUI |
| | Rapportage Fiets | 3.2 | PF MOB |
| | Provinciale Puzzels (verstedelijkingsstrategie) | 1 & 2 & 3 | PF RUI |
| | Procedure voor vaststellen begroting 2024 | 1 & 2 & 3 | BESTUUR |
| | Operationalisatie 3 thema's samenwerkingafspraken | 1 & 2 & 3 | BESTUUR |
| Q3 | 1e fase bedrijventerreinenstrategie (uitwerking) | 1.1, 1.2 | PF ECO |
| | Terugkoppeling BO Leefomgeving en doorkijk BO MIRT | 1 & 2 & 3 | PF RUI |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Vertalen BOL afspraken | 1 & 2 & 3 | PF MOB |
| | Voortgang spoor & OV | 3.1, 3.3 | PF MOB |
| | Voorbereiding BO MIRT | 1 & 2 & 3 | PF MOB |
| | Voorbereiding BO MIRT | 1 & 2 & 3 | PF RUI |
| | Voortgang Verstedelijkingstrategie | 1 & 2 & 3 | PF MOB |
| | Voortgang Verstedelijkingstrategie | 1 & 2 & 3 | PF RUI |
| | Start evaluatie samenwerkingafspraken / overgangsjaar | 0.3, 0.5 | BESTUUR |
| **Q4** | Terugkoppeling BO MIRT | 1 & 2 & 3 | PF RUI |
| | Uitvoeringsagenda NOVEX-MRA | 1 & 2 & 3 | PF RUI |
| | BO MIRT | 1 & 2 & 3 | PF MOB |
| | Concept MRA Agenda 2024-2028 | 1 & 2 & 3 | BESTUUR |
| | Begroting 2024 | 1 & 2 & 3 | BESTUUR |
| | Jaarplan 2024 | 1 & 2 & 3 | BESTUUR |
| | *PM* | *PM* | PF ECO |

*nb: de kolom 'MRA Agenda'bevat verwijzingen naar de bestuurlijke opdrachten en uitvoeringslijnen uit de MRA Agenda*

# 1. Inleiding

## 1.1 Een nieuw begin

Eind 2021 traden de nieuwe Samenwerkingsafspraken voor de Metropoolregio Amsterdam in werking. Een vernieuwing van de wijze waarop alle deelnemers met elkaar samenwerken in de Metropoolregio Amsterdam: nieuwe bestuurlijke gremia, een verstevigde MRA-directie en nieuwe afspraken over bijvoorbeeld de wijze waarop de gemeenteraden en Provinciale Staten zijn betrokken. Het jaar 2022 dient als overgangsjaar, een jaar waarin we gezamenlijk de Samenwerkingsafspraken zo goed mogelijk implementeren, en bekijken of deze werken zoals bedacht of aanpassing wenselijk is. Het jaar 2023 wordt het eerste jaar waarin ook echt alle voorgenomen documenten en activiteiten hun plek krijgen en zich logisch en op de juiste momenten tot elkaar verhouden.

## 1.2 Doel en status van de Termijnagenda

De Termijnagenda is een nieuw document uit de Samenwerkingsafspraken. In de Termijnagenda staat op welke momenten gedurende het komende jaar de raden en Staten betrokken worden, en wordt inzichtelijk gemaakt welke onderwerpen (met welke bespreekpunten) het komende jaar op de agenda's staan van de verschillende bestuurlijke overleggen. Op deze wijze kunnen raads- en Statenleden zelf ruim op tijd het eigen gesprek tussen bestuurders en volksvertegenwoordigers lokaal, provinciaal of deelregionaal agenderen. Het document is ter informatie. Het is een dynamisch document dat met enige regelmaat wordt geactualiseerd. Naarmate het jaar vordert wordt het zicht op agendering steeds beter en kan de Termijnagenda worden aangevuld.

De MRA Raadtafel wordt om advies gevraagd of de vorm en opzet van de Termijnagenda voldoet aan de behoefte (en de verwachtingen), en of dat deze nog verder kan worden verbeterd.  Dit gevraagd advies aan de Raadtafel zal jaarlijks plaatsvinden.

# 2. Het bestuurlijke gesprek in 2023

In dit hoofdstuk zal van de vier inhoudelijke bestuurlijke gremia (het Bestuur en de drie Platforms) inzichtelijk worden gemaakt welke onderwerpen het komende jaar belangrijk worden, wat daarbij de bespreekpunten zijn, en welke onderwerpen in welk kwartaal aan de orde zullen komen.

## 2.1 Het Bestuur

Het Bestuur komt op 4 november bijeen voor een heisessie, alwaar zij gaan bepalen hoe zij als Bestuur het verschil willen gaan maken voor de Regionale Samenwerking. Daar kunnen onderwerpen uit voortkomen die het komende jaar belangrijk worden op de agenda van het Bestuur. Ten tijde van het schrijven van deze Termijnagenda is de heisessie nog niet geweest, en zijn de uitkomsten nog niet bekend. De punten die hieronder zijn genoemd worden dus op korte termijn aangevuld.

**Operationalisatie van de drie thema's** – in de samenwerkingsafspraken zijn drie thema's opgenomen die als doel hebben om focus te geven aan het bestuurlijk gesprek, het maken van integrale afwegingen te bevorderen en de externe profilering te versterken. Het komende jaar gebruiken we om de drie thema's goed te operationaliseren. Ook in relatie tot de werkzaamheden van aanpalende organisaties (zoals de ROM Inwest, Horizon Flevoland, de Economic Board Flevoland en de Amsterdam Economic Board). Dit is tevens een bouwsteen voor de nieuw op te stellen MRA Agenda voor 2025 – 2028 (zie punt hieronder)

***Voorbeelden van bespreekpunten die hierbij aan de orde komen:***

- Wat verstaan we precies onder 'menselijke maat', en welke aspecten daarvan laten we nu nog liggen die we eigenlijk wel zouden moeten oppakken?
- Op welke manier kunnen de thema's helpen om de doelstellingen die behoren bij de uitvoeringslijnen uit de MRA Agenda integraler te benaderen?

**Start traject nieuwe MRA Agenda (en verstevigen triple-helix samenwerking) –** het opstellen en vaststellen van een nieuwe MRA Agenda is een uitgebreid en interactief proces dat enige tijd in beslag neemt: als we eind 2024 een vastgestelde MRA Agenda willen hebben moeten we daarvoor komend jaar aan dit traject beginnen. Daarbij is een van de uitdagingen hoe we als overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen beter zicht kunnen krijgen op elkaars belangen en doelen, en waar wenselijk hier beter in elkaars verlengde kunnen werken.

***Voorbeelden van bespreekpunten die hierbij aan de orde komen:***

- Welke inhoudelijke onderwerpen en doelen vinden we belangrijk voor de komende vier jaar?
- Welke onderwerpen vragen om bestuurlijke keuzes (en dus afstemming), en welke onderwerpen zijn meer 'going concern'?
- Wat zijn de doelstellingen van onze deelnemers en deelregio's, en hoe verhouden die zich tot doelstellingen op schaal van de MRA?
- Hoe kunnen we ervoor zorgen dat triple helix partners zich ook inzetten voor de doelstellingen die we als samenwerkende overheden hebben, en wat kunnen we zelf doen om bedrijven en onderwijsinstellingen te helpen bij de doelen die zij hebben (voor zover die in het verlengde liggen van onze eigen doelstellingen)?

### 2.2 Platform Economie

Voor 2023 ligt het hoofdaccent van de activiteiten van het Platform Economie bij de onderstaande onderwerpen. Hierbij moet worden opgemerkt dat de uitgangspunten van de 'brede welvaart' nadrukkelijker dan voorheen onderdeel zullen zijn van het regionaal-economisch beleid.

**Talentontwikkeling (Onderwijs & Arbeidsmarkt) –** de knellende tekorten op de arbeidsmarkt zijn van grote invloed op de economische dynamiek én de regionale transitie-ambities. In 2023 willen we als MRA, de vervolgstappen zetten in het bevorderen van een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt, door het versterken van de samenwerking tussen overheden enerzijds en bedrijfsleven en onderwijsinstellingen anderzijds. Specifieke aandacht hierbij ook voor het verder inzetten van de verschillende instrumenten op het gebied van 'leven lang ontwikkelen'

**Het aanjagen van de grote transities in de circulaire economie –** De omslag naar een circulaire economie verloopt in de meeste sectoren traag, ondanks het feit dat we ook de in MRA steeds meer ondernemers zien die zich richten op een circulair productieproces en/of duurzame producten. Als overheden zijn we – via het programma circulaire inkoop en circulaire textiel - zelf actief om zo de markt nieuwe impulsen te geven. In 2023 zullen we deze trajecten verder intensiveren en nieuwe activiteiten met het regionaal bedrijfsleven opstarten. In samenwerking met de Amsterdam Economic Board, de Economic Board Flevoland, Horizon Flevoland en ROM InWest willen we de Metropoolregio sterker positioneren als 'circulaire hotspot'. De circulaire economie heeft ook ruimtelijke consequenties die hun doorvertaling moeten krijgen in nieuwe Plabeka-afspraken en de Verstedelijkingsstrategie.

**Ruimte voor werklocaties (ook irt de Verstedelijkingsstrategie) –** Steeds significanter worden de komende tekorten voor werklocaties (zeker ook irt de circulaire economie, die zich lang niet altijd eenvoudig laat mengen met woonfuncties). In 2023 zal de Regionale Bedrijventerreinenstrategie – in samenspraak met het Platform Ruimte en binnen de kaders van de rijk-regio afspraken in de Verstedelijkingsstrategie – opgesteld worden.

**Intensiveren triple-helix samenwerking –** mede naar aanleiding van het rapport van de RABO-bank en de MRA Investeringsagenda/Transitie-versneller zijn de MRA-directie en de Amsterdam Economic Board een traject gestart voor een verdere intensivering van de triple helix samenwerking. Daarbij willen we ook – in overleg met de deelregio's en aansluitend op de 'regionale profielen' – onderzoeken op welke wijze we de triple helix samenwerking in de deelregio's kunnen optimaliseren én meer thematische triple helix verbanden (helpen) ontwikkelen. Doel is om via deze netwerken de noodzakelijke investeringen in een duurzame en innovatieve economie te organiseren.

### 2.3 Platform Ruimte

Voor 2023 ligt het hoofdaccent van de activiteiten van het Platform Ruimte bij de onderstaande onderwerpen.

**BO Leefomgeving en BO MIRT –** het in MRA verband voorbereiden van besluitvorming in het BO Leefomgeving in het voorjaar en het BO MIRT in het najaar. In het BO MIRT en het BO Leefomgeving worden afspraken tussen het Rijk en de MRA vastgelegd op het gebied van mobiliteit en Ruimtelijke Ordening. Besproken wordt onder andere wat de MRA-insteek is in de onderhandelingen en welke punten op de agenda worden gezet. Zo heeft de MRA afgelopen periode ingezet op een programmatische aanpak van de inzet van geld voor mobiliteit gekoppeld aan woningbouw. Gezien de verschillende knelpunten bij woningbouwgebieden zijn er veel onzekerhede of een project door kan gaan of niet. Het kunnen schuiven van middelen kan dan bijdrage aan inzet op die projecten die het meest kansrijk zijn. Samen met het Rijk voeren we nu een onderzoek uit naar de mogelijkheden en onmogelijkheden om hier invulling aan te geven. We verwachten dat het gesprek hierover in het BO Leefomgeving van 2023 wordt gevoerd. Daarnaast blijft vanuit het platform Ruimte de insteek om aandacht te vragen voor het alle randvoorwaarden die gekoppeld zijn aan woningbouw. Het gaat om het realiseren van complete steden. Waarbij we bij het Rijk aandringen om te komen tot een meer integrale aanpak.

**NOVEX –** afstemming tussen de vijf NOVEX-gebieden (MRA/Verstedelijkingsstrategie, NZKG, Schiphol, Groene Hart en de Lelylijn) en de provinciale regierol. Met de RO-brief van Hugo de Jonge is duidelijk geworden dat in de MRA vijf NOVEX-gebieden liggen. Ook is de regie voor de ruimtelijke puzzel bij de provincies gelegd. De Verstedelijkingsstrategie is de NOVEX MRA en biedt een kader voor de uitvoering in de andere NOVEX-gebieden. Binnen het platform Ruimte wordt de afstemming tussen en informatievoorziening over de verschillende NOVEX-gebieden georganiseerd Dit betekent dat de ontwikkelingen binnen de vier NOVEX-gebieden (NZKG, Schiphol, Groene hart en de Lelylijn) worde gedeeld binnen het platform en worden getoetst aan de doelstellingen van de verstedelijkingsstrategie.

**Uitwerking van de Verstedelijkingsstategie –** het verder uitwerken van de verstedelijkingsstrategie, met als belangrijke onderdelen hiervan:

1) De ombuigen van de Strategie binnen de NOVEX-aanpak waarbij gewerkt wordt aan een uitvoeringsprogramma en een regionale investeringsstrategie.
2) Inhoudelijke uitwerking van de verschillende onderdelen die mede onder de Verstedelijkingsstrategie vallen, zoals klimaatadaptatie, landschap, sociaal/economische onderdelen en energie.

In het platform Ruimte zullen de uitkomsten van de inhoudelijke uitwerkingen besproken worden en zal worden gekeken wat dit betekent voor de Verstedelijkingsstrategie als geheel.

### 2.4 Platform Mobiliteit

Voor 2023 ligt het hoofdaccent van de activiteiten van het Platform Mobiliteit bij de onderstaande onderwerpen.

**Mobiliteitstransitie versterken –** In samenhang met de Verstedelijkingsstrategie wordt met het Rijk ingezet op de schaalsprong, de bereikbaarheid van de poly-centrische steden en Amsterdam en worden de principes van het Multimodaal Toekomstbeeld uitgewerkt in alle deelregio's. Hierbij gaat het om de fysieke infrastructuur, het mobiliteitsnetwerk en de knooppunten, maar ook de verschillende maatregelen die in de coalitie-akkoorden en beleidsagenda's zijn opgenomen.

**Slimme en Duurzame mobiliteit –** het Regionale (duurzame) Mobiliteits Programma (RMP) voor de MRA, dat voortkomt uit het Klimaatakkoord, fungeert als een regionale paraplu m.b.t. de duurzame mobiliteit. Doelstellingen en beoogde maatregelen zijn in 2021 in een menukaart vastgelegd en worden nu geimplementeerd en gemonitord. Er vindt continu

afstemming met programma's als MRA Elektrisch, Smart Mobility en Samenwerkingsagenda Logistiek. De voortgang wordt geagendeerd. Elektriciteitscongestie vormt een uitdaging.

**Fiets –** Het gebruik van de fiets wordt onverminderd en no regret gestimuleerd en gefaciliteerd. De doorontwikkeling van het MRA Fietsroutenetwerk blijft aandacht vragen evenals de samenwerking met het Rijk vanuit het Nationaal Programma Toekomstbeeld Fiets. Stimulering van werkgevers en werknemers vindt plaats vanuit de gebiedsaanpak Gedragsstimulering en met het Green Deal project Fietsmetropool wordt met private partners gewerkt aan het verbeteren van allerlei fietsvoorzieningen.

# 3. Uitgelicht: P&C Cyclus in 2023

In 2023 is de planning voor de verschillende documenten uit de P&C Cyclus als volgt:

**Verantwoording 2022 (en 2021)**

- De Verantwoording over 2022 (en in dit geval ook 2021) is vastgesteld in het Bestuur van 24 februari, en ter kennisname verzonden naar alle deelnemers op 21 maart.

**Voortgangsnota 2022**

- De Voortgangsnota over 2022 is in concept vastgesteld in de AV van 24 maart 2023. De Raadtafel heeft op 7 maart een advies afgegeven over de opzet van de Voortgangsnota, en in haar eerdere advies over de Termijnagenda geadviseerd om zowel de Termijnagenda als de Voortgangsnota in ieder geval voor de eerste maal ook procedure van wensen en opvattingen te hanteren.
- De Voortgangsnota over 2022 zal daarom op maandag 3 april worden verzonden naar alle deelnemers zodat zij wensen en opvattingen kunnen indienen. De deadline voor het aanleveren van wensen en opvattingen is vrijdag 9 juni om 12.00 uur.
- De wensen en opvattingen voor de Voortangsnota zullen vervolgens (voorzien van een advies van het Bestuur over hoe om te gaan met de betreffende wens of opvatting) worden besproken in de Algemene Vergadering van 23 juni
- Op vrijdag 30 juni zal de (eventueel naar aanleiding van de ingekomen wensen en opvattingen) gewijzigde versie van de Voortgangsnota met daarbij een nota van beantwoording worden verzonden naar alle deelnemers

**Termijnagenda 2023**

- De wensen en opvattingen voor de Termijnagenda 2023 zijn besproken in de AV van 24 maart 2023. De aangepaste versie zal naar alle deelnemers verzonden worden op 31 maart, tezamen met de nota van beantwoording, en het vegaderschema voor 2023
- Eventuele actualisaties van de Termijnagenda voor 2023 worden meegezonden met het maandelijkse bericht aan raden en Staten, en tevens verzonden naar de leden van de AV en het Bestuur

**Begroting 2024**

- In de AV van 24 maart heeft de AV-opdracht gegeven aan het Bestuur om een procedure uit te werken voor de vaststelling van de Begroting voor 2024
- Deze procedure zal worden vastgesteld in de AV van 23 juni
- Na vaststelling van de procedure worden de verdere stappen inzichtelijk

**Jaarplan 2024**

- In het Bestuur van 10 november zal het Jaarplan voor 2024 worden vastgesteld. Input hiervoor wordt gegeven door de Platforms (Economie, Ruimte, Mobiliteit), die deze input bespreken in hun BO's van 12 en 13 oktober.
- Na vaststelling van het Jaarplan voor 2024 wordt het Jaarplan op de website geplaatst, en ter kennisname verzonden aan alle deelnemers bij de stukken voor de Algemene Vergadering van 20 december.

**Termijnagenda 2024**

- De termijnagenda voor 2024 wordt vastgesteld in het Bestuur van 1 december
- Afhankelijk van de bevindingen naar aanleiding van de procedures voor wensen en opvattingen voor de Termijnagenda van 2023 en de Voortgangsnota voor 2022 wordt bekeken of voortaan de procedure voor wensen en opvattingen voor deze documenten gehandhaaft blijft.
- Mocht de procedure voor wensen en opvattingen gehandhaaft blijven, dan wordt na het Bestuur van 1 december de Termijangenda voor 2024 vrijgegeven voor wensen en opvattingen. Deze worden vervolgens besproken in de AV van Q1 2024.
- Mocht niet langer gekozen worden voor een procedure van wensen en opvattingen, dan wordt de Termijnagenda voor 2024 na vaststelling in het Bestuur van 1 december ter kennisname verzonden naar alle deelnemers. Eventuele actualisaties van de Termijnagenda 2024 worden op de website verplaatst en verspreid via het reguliere bericht aan raden en Staten

**Samenwerkingsafspraken**

- In Q3 en Q4 gaan we de invoering van de samenwerkingsafspraken evalueren. Een voorstel voor het proces hiertoe zal besproken worden in de Algemene Vergadering van 29 september.
- Afspraken over bevindingen uit de evaluatie zullen worden besproken in de Algemene Vergadering van 20 december.

**MRA Agenda en Meerjarenbegroting 2024-2028**

- In de Algemene Vergadering van 24 maart is opdracht gegeven om de MRA Agenda voor 2024-2028 en de bijbehorende Meerjarenbegroting op te gaan stellen.

- Hiermee wordt in 2023 gestart, en wordt het proces gehanteerd zoals dat is afgesproken in de procesnotitie die in de AV van 24 maart is vastgesteld
- Pas in de loop van 2024 zal de MRA Agenda 2024-2028 vastgesteld worden en start de uitvoering.

# Verklaring van woorden en afkortingen

**Amsterdam Economic Board (Board) –** een samenwerkingsverband tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen in de Metropoolregio Amsterdam (zie https://amsterdameconmomicboard.com). De **Economic Board Flevoland** is de variant voor de provincie Flevoland.

**Algemene Vergadering (AV) –** een bestuurlijk overlegorgaan van de Metropoolregio Amsterdam. Alle deelnemers van de MRA vaardigen een bestuurder naar keuze af naar de AV. De Algemene Vergadering (AV) is het algemeen bestuur van de MRA. Zij controleert het bestuur en is de primaire link met de deelnemers.

**Bedrijventerreinenstrategie** – een ruimtelijk-economische strategie op schaal van de MRA, waarin regionaal afgestemd wordt over de benodigde ruimte voor bedrijven in de MRA

**Bestuur** – een bestuurlijk overlegorgaan van de Metropoolregio Amsterdam. Het Bestuur bestaat uit de burgemeester van Amsterdam, de CdK's van beide provincies, en zeven wethouders, verspreid afkomstig uit een van de inhoudelijke platforms. Het Bestuur is het dagelijks bestuur van de MRA, en stuurt op de uitvoering van de samenwerking.

**Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL)** – een overleg tussen het Rijk en de regio's, waarin afspraken worden gemaakt over de ontwikkeling van de MRA

**Brede Welvaart –** een begrip van welvaart waarin breder wordt gekeken dan sec de materiele welvaart, maar waar bijvoorbeeld ook rekening gehouden wordt met zaken als gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, enzovoort.

**Deelnemers –** de aan de MRA-samenwerking deelnemende gemeenten, provincies en de Vervoerregio Amsterdam

**Deelregio's –** de Metropoolregio Amsterdam is opgebouwd uit zeven deelregio's: Amsterdam, Zaanstreek-Waterland, Amstelland-Meerlanden, Zuid-Kennemerland, Almere-Lelystad, Regio Gooi- en Vecht en de IJmond

**Governance –** de wijze waarop een samenwerking, proces of project wordt aangestuurd

**Herstructurering (bedrijventerreinen) –** het opnieuw inrichten of opwaarderen van bestaande (vaak verouderde) bedrijventerreinen om de economische of ruimtelijke waarde te vergroten, al dan niet gepaard gaande met het inpassen van nieuwe functies

**Investeringagenda –** een agenda waarin voor bepaalde thema's of projecten inzichtelijk wordt gemaakt welke publieke en private investeringen nodig zijn om de beoogde doelen te behalen.

**Jaarplan –** een sturingsdocument voor het MRA Bestuur, waarin zowel inhoudelijk als financieel inzichtelijk is gemaakt wat voor het komende jaar is voorzien aan activiteiten en beoogde resultaten

**Metropoolregio Amsterdam (MRA) –** een samenwerkingsverband (zie ook 'deelnemers'), en een geografisch gebied (bestaande uit het gebied van de deelnemende gemeenten)

**MIRT –** Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport; een overlegstructuur tussen het Rijk en de regio om afspraken te maken over de genoemde onderwerpen.

**MRA Agenda –** het inhoudelijk kader waarin we als samenwerkende overheden in de MRA elke vier jaar onze doelstellingen en beoogde resultaten vastleggen. Deze wordt door alle deelnemers vastgesteld.

**MRA Directie –** de kern van het ambtelijke netwerk dat de regionale samenwerking ondersteunt. De medewerkers van de MRA Directie worden 'om niet' ter beschikking gesteld door de deelnemersm en zijn veelal een gedeelte van hun tijd werkzaam voor de MRA Directie en een deel van de tijd voor de moederorganisatie.

**MTB –** Multimodaal Toekomst Beeld: een toekomstbeeld waarin voor verschillende vervoersmodaliteiten is uitgewerkt wat onze stip op de horizon is als samenwerkende overheden

**NOVEX –** Nationale Omgevingsvisie Extra: de NOVEX is in feite de verdere uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie, waarin voor elk van de vijf in de MRA gelegen NOVEX-gebieden plannen worden gemaakt voor hoe hier de verstedelijkingsstategie uit te werken.

**Operationalisatie –** uitwerking van hoe een bijvoorbeeld een afspraak, strategie, of beoogd doel in de praktijk zal worden uitgevoerd.

**P&C Cyclus –** Planning & Control Cyclus: een cyclus (vierjaarlijks en jaarlijks) waarin eerst inzichtelijk wordt gemaakt welke acties en resultaten voor een bepaalde (toekomstige) periode zijn voorzien en welke begroting daarbij nodig is, en waarin vervolgens nadien inzichtelijk wordt gemaakt wat daarvan terecht is gekomen.

**Platform –** een vast terugkerend bestuurlijk overleg van de Metropoolregio Amsterdam over een specifiek inhoudelijk onderwerp. In de MRA hebben we drie platforms: een voor Ruimte, een voor Economie en een voor Mobiliteit

**Polycentrisch Model –** een model voor de verstedelijking van de MRA, dat uitgaat van een centrumgemeente (Amsterdam) en meerdere kleinere centrumgemeenten daaromheen (bijvoorbeeld Amstelveen, Lelystad of Haarlem) die gezamenlijk een samenhangend geheel vormen

**Portefeuillehouders Overleg (PHO) –** een tijdelijk bestuurlijk overleg van de Metropoolregio Amsterdam over een specifiek inhoudelijk onderwerp, dat op basis van actualiteit of urgentie bijeenkomt ten einde bepaalde doelen te bereiken of af te stemmen over zich voordoende problemen. Op dit moment zijn er PHO's voor Bouwen & Wonen, Erfgoed, Kunst en Cultuur, en Sociaal. In het verleden waren er ook PHO's voor Duurzaamheid en Landschap.

**Raadtafel –** een adviesorgaan voor de Metropoolregio Amsterdam, waarin raads- en Statenleden vanuit alle deelnemers zitting hebben. De Raadtafel kan gevraagd en ongevraagd advies geven op processen in de MRA, en dan met name op hoe raden en Staten daar goed op aangehaakt kunnen worden. Zijn geven nooit inhoudelijk advies.

**RMP** - het Regionale (duurzame) Mobiliteits Programma (RMP) voor de MRA, dat voortkomt uit het Klimaatakkoord, fungeert als een regionale paraplu m.b.t. de duurzame mobiliteit

**ROM (Inwest) –** de regionale ontwikkelingsmaatschappij voor het Noord-Hollandse deel van de Metropoolregio Amsterdam. **Horizon Flevoland** is de variant voor de provincie Flevoland.

**Samenwerkingsafspraken –** het kaderdocument waarin de samenwerkende overheden in de MRA met elkaar vastleggen hoe zij met elkaar samenwerken. Wordt elke vier jaar geactualiseerd.

**Schaalsprong (OV) –** een opschaling en uitbreiding van het openbaar vervoer(snetwerk) die nodig is om de verdere groei van de MRA mogelijk te maken

**Smart Mobility –** slimme en innovatieve toepassingen om de mobiliteit van mensen of goederen te bevorderen

**Termijnagenda –** een informatief document om voor raden en Staten in de Metropoolregio Amsterdam inzichtelijk te maken welke onderwerpen wanneer in welke bestuurlijke overleggen aan de orde komen, om ze zo beter in staat te stellen hierover het gesprek te voeren met de bestuurders die hun gemeente/ provincie vertegenwoordigen in die gremia.

**Triple Helix Samenwerking –** de samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Tegenwoordig wordt ook vaak gesproken over quadruple helix samenwerking; dan worden de sociaal-maatschappelijke instellingen ook betrokken

**Verantwoording -** een sturingsdocument voor het MRA Bestuur, waarin zowel inhoudelijk als financieel inzichtelijk is gemaakt welke acties het afgelopen jaar zijn uitgevoerd, en wat dat heeft opgeleverd aan resultaat

**Verstedelijkingsstrategie –** een strategie die de MRA samen met het Rijk heeft opgesteld voor de toekomstige verstedelijking van de MRA, met daarin ook afspraken over de inzet hiervoor van Rijk en regio.

**Vervoerarmoede –** het door stijgende prijzen van vervoer armer worden van delen van de bevolking. Naar mate de prijzen van vervoer hoger worden, gaat een steeds groter deel van het inkomen op aan het bekostigen van vervoer, wat voor mensen met een laag inkomen lastiger te dragen is dan mensen met een hoog inkomen.

**Voortgangsnota -** een informatief document om voor raden en Staten in de Metropoolregio Amsterdam inzichtelijk te maken welke acties het afgelopen jaar zijn uitgevoerd, en wat dat heeft opgeleverd aan resultaat, om ze zo beter in staat te stellen hierover het gesprek te voeren met de bestuurders die hun gemeente/ provincie vertegenwoordigen in die gremia.

# ONDER VOORBEHOUD

## Jaarplanning 2023

versie : 202300210

| Week | maandag | dinsdag | woensdag | donderdag | vrijdag |
|---|---|---|---|---|---|
| 53 | | | | | 30-dec |
| 1 | 2-jan | 3-jan | 4-jan Kerstreces | 5-jan | 6-jan |
| 2 | 9-jan | 10-jan | 11-jan | 12-jan | 13-jan |
| 3 | 16-jan | 17-jan | 18-jan | 19-jan | 20-jan verzending stukken Bestuur |
| 4 | 23-jan | 24-jan | 25-jan DO PHO Sociaal\| 16.00 - 17.30 | 26-jan | 27-jan **Bestuur MRA \| 09.30 - 10.30** |
| 5 | 30-jan | 31-jan AO Platform Mobiliteit \| 10.00 - 12.00 | 1-feb AO Platform Economie \| 10.00 - 12.00 | 2-feb AO Platform Ruimte \| 15.00 - 17.00 | 3-feb |
| 6 | 6-feb | 7-feb DO MRA \| 14.00 - 15.00 | 8-feb | 9-feb | 10-feb |
| 7 | 13-feb | 14-feb | 15-feb DO Platform Economie \| 10.00 - 12.00<br>DO Platform Mobiliteit \| 10.00 - 12.00 | 16-feb DO Platform Ruimte \| 15.30 - 17.30 | 17-feb verzending stukken Bestuur |
| 8 | 20-feb | 21-feb | 22-feb **PHO Sociaal \| 13.30 - 15.30** | 23-feb **PHO Bouwen en Wonen MRA \| 10.00 - 12.00** | 24-feb **Bestuur MRA \| 09.30 - 10.30**<br>verzending stukken BO Mobiliteit |
| 9 | 27-feb verzending stukken BO Economie<br>verzending stukken BO Ruimte | 28-feb Voorjaarsreces | 1-mrt Voorjaarsreces | 2-mrt | 3-mrt verzending stukken Algemene Vergadering<br>verzending stukken MRA Raadtafel |
| 10 | 6-mrt | 7-mrt | 8-mrt **BO Platform Mobiliteit \| 10.00 - 12.00** | 9-mrt **BO Platform Ruimte \| 15.00 - 17.00** | 10-mrt **BO Platform Economie \| 10.00 - 12.00** |
| 11 | 13-mrt | 14-mrt MRA Raadtafel \| 19.30-21.00<br>DO MRA \| 14.00 - 15.00 | 15-mrt | 16-mrt | 17-mrt |
| 12 | 20-mrt | 21-mrt | 22-mrt | 23-mrt | 24-mrt **Algemene Vergadering \| 10.00 - 11.30**<br>verzending stukken Bestuur |
| 13 | 27-mrt | 28-mrt | 29-mrt DO PHO Sociaal\| 16.00 - 17.30 | 30-mrt | 31-mrt **Bestuur MRA \| 09.30 - 10.30** |
| 14 | 3-apr | 4-apr | 5-apr | 6-apr | 7-apr Goede Vrijdag |
| 15 | 10-apr Tweede Paasdag | 11-apr DO MRA \| 14.00 - 15.00 | 12-apr | 13-apr | 14-apr |
| 16 | 17-apr | 18-apr | 19-apr | 20-apr | 21-apr verzending stukken Bestuur |
| 17 | 24-apr | 25-apr | 26-apr | 27-apr Koningsdag | 28-apr **Bestuur MRA \| 09.30 - 10.30** |
| 18 | 1-mei | 2-mei | 3-mei Meireces | 4-mei | 5-mei Bevrijdingsdag |
| 19 | 8-mei | 9-mei AO Platform Mobiliteit \| 10.00 - 12.00 | 10-mei AO Platform Economie \| 10.00 - 12.00 | 11-mei AO Platform Ruimte \| 15.00 - 17.00 | 12-mei |
| 20 | 15-mei | 16-mei DO MRA \| 14.00 - 15.00 | 17-mei | 18-mei Hemelvaartsdag | 19-mei |
| 21 | 22-mei | 23-mei | 24-mei DO PHO Sociaal\| 16.00 - 17.30 | 25-mei | 26-mei verzending stukken Bestuur |
| 22 | 29-mei Tweede Pinksterdag | 30-mei DO Platform Mobiliteit \| 10.00 - 12.00 | 31-mei DO Platform Economie \| 10.00 - 12.00 | 1-jun DO Platform Ruimte \| 15.00 - 17.00<br>**PHO Bouwen en Wonen \| MRA 10.00 - 12.00** | 2-jun **Bestuur MRA \| 09.30 - 10.30**<br>verzending stukken Algemene Vergadering<br>verzending stukken MRA Raadtafel<br>verzending stukken BO Mobiliteit |
| 23 | 5-jun verzending stukken BO Economie<br>verzending stukken BO Ruimte | 6-jun | 7-jun **PHO Sociaal \| 09.30 - 11.30** | 8-jun | 9-jun |
| 24 | 12-jun | 13-jun | 14-jun **BO Platform Mobiliteit \| 10.00 - 12.00**<br>MRA Raadtafel \| 19.30-21.00 | 15-jun **BO Platform Ruimte \| 15.00 - 17.00** | 16-jun **BO Platform Economie \| 10.00 - 12.00** |
| 25 | 19-jun | 20-jun DO MRA \| 14.00 - 15.00 | 21-jun | 22-jun | 23-jun **Algemene Vergadering \| 10.00 - 11.30** |
| 26 | 26-jun | 27-jun | 28-jun | 29-jun | 30-jun verzending stukken Bestuur |
| 27 | 3-jul | 4-jul | 5-jul | 6-jul | 7-jul **Bestuur MRA \| 09.30 - 10.30** |
| 28 | 10-jul | 11-jul **State of the Region** | 12-jul | 13-jul | 14-jul |
| 29 | 17-jul | 18-jul | 19-jul DO PHO Sociaal\| 16.00 - 17.30 | 20-jul | 21-jul |
| 30 | 24-jul | 25-jul | 26-jul | 27-jul | 28-jul |
| 31 | 31-jul | 1-aug | 2-aug Zomerreces | 3-aug | 4-aug |
| 32 | 7-aug | 8-aug | 9-aug | 10-aug | 11-aug |
| 33 | 14-aug | 15-aug | 16-aug | 17-aug | 18-aug |
| 34 | 21-aug | 22-aug | 23-aug | 24-aug | 25-aug |
| 35 | 28-aug | 29-aug | 30-aug | 31-aug | 1-sep |
| 36 | 4-sep | 5-sep DO MRA \| 16.00 - 22.00 | 6-sep | 7-sep | 8-sep verzending stukken Bestuur |

# ONDER VOORBEHOUD

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | *verzending stukken Algemene Vergadering*<br>*verzending stukken MRA Raadtafel* |
| **37** | *11-sep* | | *12-sep* | *AO Platform Mobiliteit \| 10.00 - 12.00* | *13-sep* | *AO Platform Economie \| 10.00 - 12.00* | *14-sep* | *AO Platform Ruimte \| 15.00 - 17.00* | *15-sep* | **Bestuur MRA \| 15.00 - 22.00 (heisessie)** |
| **38** | *18-sep* | | *19-sep* | *DO MRA \| 14.00 - 15.00* | *20-sep* | MRA Raadtafel \| 19.30-21.00 | *21-sep* | | *22-sep* | |
| **39** | *25-sep* | | *26-sep* | *DO Platform Mobiliteit \| 10.00 - 12.00* | *27-sep* | *DO Platform Economie \| 10.00 - 12.00*<br>*DO PHO Sociaal\| 16.00 - 17.30* | *28-sep* | *DO Platform Ruimte \| 15.00 - 17.00* | *29-sep* | **Algemene Vergadering \| 10.00 - 11.30**<br>*verzending stukken Bestuur* |
| **40** | *2-okt* | *verzending stukken BO Economie*<br>*verzending stukken BO Ruimte*<br>*verzending stukken BO Mobiliteit* | *3-okt* | | *4-okt* | | *5-okt* | **PHO Bouwen en Wonen MRA \| 10.00 - 12.00** | *6-okt* | **Bestuur MRA \| 09.30 - 10.30** |
| **41** | *9-okt* | | *10-okt* | | *11-okt* | | *12-okt* | **BO Platform Ruimte \| 10.00 - 12.00**<br>**BO Platform Mobiliteit \| 13.00 - 15.00** | *13-okt* | **BO Platform Economie \| 10.00 - 12.00** |
| **42** | *16-okt* | | *17-okt* | *DO MRA \| 14.00 - 15.00* | *18-okt* | | *19-okt* | | *20-okt* | |
| **43** | *23-okt* | | *24-okt* | | *25-okt* | Herfstreces | *26-okt* | | *27-okt* | *verzending stukken Bestuur* |
| **44** | *30-okt* | | *31-okt* | | *1-nov* | | *2-nov* | | *3-nov* | |
| **45** | *6-nov* | | *7-nov* | *AO Platform Mobiliteit \| 10.00 - 12.00* | *8-nov* | *AO Platform Economie \| 10.00 - 12.00* | *9-nov* | *AO Platform Ruimte \| 15.00 - 17.00* | *10-nov* | **Bestuur MRA \| 09.30 - 10.30** |
| **46** | *13-nov* | | *14-nov* | *DO MRA \| 14.00 - 15.00* | *15-nov* | | *16-nov* | | *17-nov* | |
| **47** | *20-nov* | | *21-nov* | *DO Platform Mobiliteit \| 10.00 - 12.00* | *22-nov* | *DO Platform Economie \| 10.00 - 12.00* | *23-nov* | *DO Platform Ruimte \| 15.00 - 17.00* | *24-nov* | *verzending stukken Bestuur* |
| **48** | *27-nov* | *verzending stukken BO Economie*<br>*verzending stukken BO Ruimte* | *28-nov* | | *29-nov* | *DO PHO Sociaal\| 16.00 - 17.30*<br>*verzending stukken Algemene Vergadering*<br>*verzending stukken MRA Raadtafel* | *30-nov* | **PHO Bouwen en Wonen MRA \| 10.00 - 12.00** | *1-dec* | **Bestuur MRA \| 09.30 - 10.30** |
| **49** | *4-dec* | | *5-dec* | | *6-dec* | | *7-dec* | | *8-dec* | **BO Platform Economie \| 10.00 - 12.00** |
| **51** | *11-dec* | | *12-dec* | MRA Raadtafel \| 19.30-21.00 | *13-dec* | | *14-dec* | **BO Platform Ruimte \| 15.00 - 17.00** | *15-dec* | **BO Platform Mobiliteit \| 09.30 - 11.30** |
| **52** | *18-dec* | | *19-dec* | | *20-dec* | **Algemene Vergadering \| 10.00 - 11.30** | *21-dec* | | *22-dec* | |
| **53** | *25-dec* | | *26-dec* | | *27-dec* | Kerstreces | *28-dec* | | *29-dec* | |

# Nota van beantwoording

## Wensen en opvattingen Termijnagenda 2023

**Algemene Vergadering Metropoolregio Amsterdam**
Datum 24 maart 2023

metropool regioamsterdam

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

# Inhoudsopgave


1. Toelichting 3
2. Advies Raadtafel 4
3. Inhoud van de Termijnagenda 5
4. Opzet/opmaak van het document 9
5. P&C Cyclus en link met andere documenten 10
6. MRA Agenda 11
7. Proces van de termijnagenda 12
8. Overige wensen en opvattingen 13
9. Reacties TKN/ geen wensen of opvattingen 15

# 1. Toelichting

Na de AV van november 2022 is de concept Termijnagenda 2023 conform het advies van de MRA Raadtafel verzonden naar alle deelnemers en hun raden en Staten. Met als doel om wensen en opvattingen op te halen, die in de Algemene Vergadering van 24 maart zijn besproken. In onderstaande notitie is een overzicht gegeven van alle ingekomen wensen en opvattingen zoals deze zijn besproken in de Algemene Vergadering van 24 maart 2023. De punten die de MRA-deelnemers hebben ingebracht zijn gegroepeerd en samengevat weergegeven, op basis van het onderwerp waar de betreffende opmerking over gaat. De teksten zijn niet letterlijk overgenomen uit de ingekomen wensen en opvattingen, maar zo geformuleerd dat zij de essentie van de boodschap behouden, doch compacter zijn. Achter elk ingebracht punt staat welke deelnemer(s) de betreffende wens/opvatting heeft ingebracht.

Onder elke wens of opvatting is een tekst opgenomen waarin staat uitgeschreven welk besluit de Algemene Vergadering hierover heeft genomen, welke vervolgactie zal worden ondernomen dan wel is (indien nodig) een nadere toelichting opgenomen die tegemoetkomt aan de in de wens of opvatting geformuleerde behoefte.

Deze nota van beantwoording zal tezamen met de gewijzigde Termijnagenda 2023 op 31 maart 2023 worden verzonden naar alle deelnemers van de MRA. De Termijnagenda is daarnaast een informatief document, dat op basis van actualiteiten of voortschrijdend inzicht zal worden aangevuld op momenten dat daar aanleiding toe is. Op de MRA Website is te allen tijde de meest actuele versie van de Termijnagenda te vinden.

In de nota van beantwoording komen de ingebrachte wensen en opvattingen gegroepeerd per onderwerp aan bod: elk onderwerp is ondergebracht in een eigen hoofdstuk, en elke wens of opvatting is genummerd. De volgorde hiervan is willekeurig: de nummers dienen vooral om er makkelijk aan te kunnen refereren bij een eventuele bespreking.

Als eerste is in hoofdstuk 2 nog even het advies opgenomen dat de Raadtafel over het proces en de opzet van de Termijnagenda heeft afgegeven op 8 november 2022. Daarna volgen de op onderwerp gerubriceerde hoofdstukken met wensen en opvattingen van de deelnemers.

# 2. Advies Raadtafel

De MRA Raadtafel bijeengekomen op 8 november 2022 adviseert het MRA Bestuur over agendapunt 'Gevraagd advies Termijnagenda'.
Op de volgende twee vragen van het MRA Bestuur, te weten:

1. Voldoet de voorgestelde opzet van de MRA Termijnagenda (zie bijlage) aan de verwachtingen? Is aanvullende informatie wenselijk?
2. Deelt u de constatering dat de MRA Termijnagenda een informatief document is, waarvoor het traject van 'wensen en opvattingen' (op de inhoud van de documenten) niet op zijn plaats is?

luidt het advies van de Raadtafel:

1) De MRA Raadtafel adviseert positief over de opzet van de voorgelegd concept MRA Termijnagenda. Daarbij adviseert de Raadtafel nog wel een duidelijke relatie te maken tussen de onderwerpen van het 'Voorlopig overzicht agendering 2023' en de teksten van de MRA Agenda 2020-2024. Dit kan door het verwijzen naar pagina's in de MRA Agenda, of andere vastgestelde documenten.
2) De MRA Raadtafel onderschrijft het informatieve karakter van het document. Echter onderschrijft de Raadtafel niet het voorstel van het MRA Bestuur om voor dit document geen traject van 'wensen en opvattingen' te laten doorlopen. De Raadtafel wenst vast te houden aan het traject, zoals beschreven in de MRA Samenwerkingsafspraken. Daarbij acht de Raadtafel de reeds geplande evaluatie van de MRA Samenwerkingsafspraken als het moment van weging.

Dit advies is na akkoord van de voorzitter van de MRA Raadtafel op 9 november 2022 verzonden naar de secretaris van het MRA Bestuur en gepubliceerd op de MRA-website.

# 3. Inhoud van de Termijnagenda

3.1 De vaststelling van de begroting over 2024 ontbreekt op de termijnagenda: bij de vaststelling van de meerjarenbegroting is afgesproken dat het bedrag voor 2024 een raming is: dat impliceert dat deze ook nog moet worden vastgesteld. Dit moet dan ook een plek krijgen op de termijnagenda (Bloemendaal, Zandvoort, Haarlem, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Diemen)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: Dit is een terecht punt. De AV heeft het Bestuur opdracht gegeven een planning/procedure voor het vaststellen van de begroting voor 2024 op te stellen. Deze planning/procedure wordt vastgesteld in de AV van juni, en opgenomen in een geactualiseerde versie van de Termijnagenda

3.2 Geef waar mogelijk inzicht in deals, convenanten e.d. die er het komend jaar worden voorzien Bloemendaal, Zandvoort, Haarlem, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Diemen)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: Dit is goede suggestie. Voor zover bekend nemen we ze op in de volgende geactualiseerde versie, en blijven dit doen bij volgende versies.

3.3 Voeg een verklarende woorden- en afkortingenlijst toe ter bevordering van de leesbaarheid (Bloemendaal, Zandvoort, Haarlem, Diemen)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: Dit is goede suggestie, dit voegen we toe

3.4 Het is ons onduidelijk wat er besproken gaat worden over onderwijs & arbeidsmarkt. Het lijkt ons van groot belang dat we hier in MRA verband stappen in gaan zetten, ook in relatie met het PHO Sociaal (Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: We zullen de Termijnagenda nogmaals doorlopen, en bekijken waar we in het overzicht opgenomen punten kunnen verhelderen met een korte toelichting. Uitdaging daarbij is wel om het document als geheel overzichtelijk te houden (en niet een herhaling van de MRA Agenda te laten zijn).

3.5 Voeg het vergaderschema toe van de diverse MRA-gremia, zodat het verband helder wordt tussen overleg momenten en agendering. Bovendien helpt dit bij het verbinden van de termijnagenda met de overlegstructuur binnen de deelregio (Bloemendaal, Zandvoort, Haarlem, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: Dit is een goede suggestie. De meest actuele versie van het vergaderschema staat op de website, en is opgenomen in het maandelijkse Bericht aan raden en Staten. We zullen bij de verzending van de (geactualiseerde versies van de) Termijnagenda het meest actuele vergaderschema telkens als bijlage meezenden.

3.6 Voorbereiding BOL staat nu alleen bij Platform Mobiliteit geagendeerd, dit zou echter ook zeker bij Platform Ruimte moeten worden geagendeerd (ambtelijke bijdrage vanuit Amsterdam)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: Dit is uiteraard ook de bedoeling. Ten tijde van het opstellen van de Termijnagenda was nog niet helemaal duidelijk wanneer dit in het Platform Ruimte besproken zou worden. We voegen dit alsnog toe in een geactualiseerde versie van de Termijnagenda

3.7 We missen de uitwerking van Groen-Blauw (in het kader van NOVEX MRA) bij Platform Ruimte (ambtelijke bijdrage vanuit Amsterdam)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: Zodra duidelijk is wanneer dit in het Platform Ruimte besproken zal worden, zal deze worden toegevoegd in een geactualiseerde versie van de Termijnagenda

3.8 Het BO MIRT moet ook in het Platform Ruimte worden geagendeerd (ambtelijke bijdrage vanuit Amsterdam)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: Dit is uiteraard ook de bedoeling. Ten tijde van het opstellen van de Termijnagenda was nog niet helemaal duidelijk wanneer dit in het Platform Ruimte besproken zou worden. We voegen dit alsnog toe in een geactualiseerde versie van de Termijnagenda

3.9 In zowel Q1 als in Q3 wordt de eerste fase van de bedrijventerreinenstrategie geagendeerd: wat is het verschil (ambtelijke bijdrage vanuit Amsterdam)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we zullen het onderscheid tussen beide momenten duidelijker toelichten

3.10 De voortgang van de Verstedelijkingsstrategie staat nu in Q3 in platform Mobiliteit geagendeerd: dit moet ook in platform Ruimte (ambtelijke bijdrage vanuit Amsterdam)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: Dit is uiteraard ook de bedoeling. Ten tijde van het opstellen van de Termijnagenda was nog niet helemaal duidelijk wanneer dit in het Platform Ruimte besproken zou worden. We voegen dit alsnog toe in een geactualiseerde versie van de Termijnagenda

3.11 We missen een duidelijke inhoudelijke koppeling tussen de Termijnagenda en de doelen uit de MRA Agenda (zowel voor de lopende als de toekomstige agenda) (Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: het doel van de termijnagenda is om inzichtelijk te maken welk onderwerp wanneer op de agenda staat van de MRA-gremia. Voor actualisaties van deze termijnagenda en de termijnagenda's van toekomstige jaren zal bekeken worden of op beknopte wijze de onderwerpen op de termijnagenda iets meer toegelicht kunnen worden om zo een duidelijkere link met de doelstellingen uit de MRA Agenda te leggen.

3.12 De opbouw is goed, maar Almere twijfelt of deze termijnagenda gaat bijdragen aan een regionale consensus op bestuurlijk niveau, zodat de regio met het Rijk het gesprek aan kan gaan (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we nemen kennis van deze opvatting. De Algemene Vergadering is daarbij overigens van mening dat recentelijk juist goede voorbeelden (o.a. Verstedelijkingsstrategie, woondeal) te noemen zijn van onderwerpen waarop regionale consensus op bestuurlijk niveau heeft gezorgd voor vruchtbare afspraken met het Rijk

3.13 De (afgeleide) kader documenten van de MRA moeten helder geschreven zijn voor allerlei doelgroepen (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we onderschrijven deze mening van harte. Het toevoegen van een lijst waarin moeilijke woorden en afkortingen nader verklaard worden als stap in de goede richting gezien. Ook zal voor toekomstige versies meer gelet worden op Engelse woorden, vakjargon, etc.

3.14 De (afgeleide) kader documenten van de MRA moeten gebaseerd zijn op recente analyses (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: de termijnagenda is slechts een instrument om inzichtelijk te maken welke onderwerp wanneer waar besproken zal worden. Dit punt heeft betrekking op de MRA Agenda, en zal worden meegenomen in het proces om tot een nieuwe MRA Agenda te komen.

3.15 De MIEK moet ook worden opgenomen in de Termijnagenda. Flevoland en Almere moeten daar ook goed bij aangehaakt zijn, zeker ook omdat Waterstof een belangrijk thema is voor de MRA en Flevoland in het bijzonder (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: terecht punt, deze nemen we alsnog op in een geactualiseerde versie, zodra duidelijk is wanneer en in welk overleg het MIEK op de agenda staat.

3.16 In de Termijnagenda worden wel de Amsterdam Economic Board en de Noord-Hollandse ontwikkelingsmaatschappij genoemd, maar niet Horizon en de ontwikkelingsmaatschappij van Flevoland. Deze moeten worden toegevoegd aan de Termijnagenda (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: terecht punt: deze partners staan nadrukkelijk op het netvlies als samenwerkingspartners, en dat gebeurt in de praktijk ook. We voegen ze toe aan de tekst in de Termijnagenda.

3.17 In de Termijnagenda worden termen genoemd als kansengelijkheid, menselijke maat, duurzaam, enzovoort, maar deze termijnen worden niet geoperationaliseerd en vertaald in concrete activiteiten. Bijvoorbeeld brede welvaart moet ook afgezet worden tegen welzijn en deze oriëntatie moet ook vertaald worden in concrete activiteiten in de Termijnagenda (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we nemen kennis van deze opvatting, en geven het mee aan het team dat de nieuwe MRA Agenda op gaat stellen. De Termijnagenda bevat geen concrete activiteiten: deze komen in het uitvoeringsprogramma van de nieuwe MRA Agenda.

3.18 Triple Helix partners wordt niet uitgelegd in de termijnagenda en ook niet het wat, waarom en hoe van de samenwerking. Het is belangrijk dat we in de triple helix samenwerking als publieke partijen altijd een meerderheidsbelang hebben, omdat beleidskeuzes, producten en diensten gefinancierd worden uit publieke middelen, en nooit eigendom mogen worden van private partijen (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we nemen kennis van deze opvatting. De samenwerking met partners van bedrijfsleven, kennisinstellingen en sociaal maatschappelijke instellingen gaat de komende jaren aan belang winnen als we de grote uitdagingen waar we als maatschappij voor staan het hoofd willen bieden. We zullen daarbij als samenwerkende overheden binnen die quadruple helix samenwerking continu afstemmen om onze inzet richting onze partners te bepalen.

# 4. Opzet/opmaak van het document

4.1 Verfijn de opmaak van het overzicht (bijvoorbeeld met kleuren) zodat eenvoudig kan worden voorgesorteerd op platform en tijdvak (Bloemendaal, Zandvoort, Haarlem, Diemen)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: een goede suggestie. Voor de eerstvolgende actualisatie slaan we hierin nog een slag.

4.2 Voeg in het vervolg aan de termijnagenda, maar ook aan de andere stukken vallende onder de P&C Cyclus een publiekssamenvatting toe (Bloemendaal, Zandvoort, Haarlem)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: voor de Termijnagenda is dit een lastig verzoek. Het is reeds een zo beknopt en gecomprimeerd mogelijk overzicht. Voor alle documenten maken we een afweging of een (bestuurlijke of publieks-) samenvatting mogelijk is en toegevoegde waarde heeft, en wanneer het antwoord tweemaal ja is, dan voegen we deze toe.

4.3 Maak een duidelijk onderscheid tussen onderwerpen die worden behandeld in de diverse gremia binnen de MRA en vervolgens de bespreekpunten cq producten die binnen de MRA worden voorgelegd ter informatie, voor advies of ter besluitvorming (Bloemendaal, Zandvoort, Haarlem, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Diemen)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: een goede suggestie. Voor volgende (geactualiseerde) versies gaan we kijken hoe we hier invulling aan kunnen geven.

4.4 De leesbaarheid van het document is onvoldoende (te veel jargon, afkortingen, Engelse termen, ambtelijke taal) (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: zie antwoord bij 3.13

4.5 Het zou helpen om linkjes op te nemen naar achterliggende documenten (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: een goede suggestie. Waar mogelijk voegen we dit toe in toekomstige (geactualiseerde) versies.

4.6 Deze Termijnagenda geeft geen inzicht in hoe processen (gaan) lopen in de MRA. Het is belangrijk dat er kolommen worden toegevoegd waarin duidelijk wordt in welke fase het proces zich bevindt en met elk doel wat wanneer geagendeerd wordt (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: hoe processen lopen hebben we in principe vastgelegd in de samenwerkingsafspraken. Dat gezegd hebbende is het toevoegen van de status van een onderwerp/proces een goede. Op die manier kan ook duidelijker de relatie tussen verschillende punten op de termijnagenda worden gelegd als zij over hetzelfde onderwerp gaan. Waar mogelijk voegen we dit toe in toekomstige (geactualiseerde) versies.

4.7 We missen prestatie indicatoren en recente analysegegevens in de MRA Agenda en de Termijnagenda, terwijl dat wel echt nodig is om als raad in positie te kunnen komen (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: dit punt is wat ons betreft gezien de aard van het document niet van toepassing op de Termijnagenda, maar beschouwen we wel als waardevolle input voor de nieuwe MRA Agenda. We geven het mee aan het team wat aan de nieuwe MRA Agenda werkt.

# 5. P&C Cyclus en link met andere documenten

5.1 Vertaal de genoemde momenten in de P&C Cyclus door naar data waarop de betreffende stukken ten behoeve van raden en staten beschikbaar gesteld worden. Tijdige aanlevering is essentieel voor goede lokale en deelregionale behandeling (Bloemendaal, Zandvoort, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Diemen, Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: tijdige aanlevering staat hoog in het vaandel, we houden ons daarbij aan de in de samenwerkingsafspraken gemaakte afspraken. Daar waar mogelijk vertalen we momenten uit de P&C Cyclus ook door naar de termijnagenda.

5.2 Voor de termijnagenda is het verhelderend als in de termijnagenda een concrete verwijzing naar het Jaarplan wordt opgenomen, en het jaarplan een goed vindbare plaats op de website van de MRA krijgt (Bloemendaal, Zandvoort, Diemen)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: een goede suggestie. We verduidelijken de verwijzing die er in staat, en zorgen ook voor een link naar het jaarplan op de website.

5.3 De Termijnagenda zou nog beter zijn als per onderwerp de samenhang met de MRA Agenda duidelijker inzichtelijk wordt gemaakt, en als wordt aangegeven wat we er als MRA mee willen bereiken. Dit zou ook bij het maken van de nieuwe MRA Agenda een belangrijk aandachtspunt moeten zijn. (Haarlemmermeer)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: het doel van de Termijnagenda is om een beknopt overzicht te geven van wat waar wanneer besproken gaat worden. We zullen aan de punten in de Termijnagenda waar mogelijk het nummer van de bijbehorende uitvoeringslijn toevoegen, zodat een makkelijke link gelegd kan worden met de MRA Agenda.

# 6. MRA Agenda

6.1 We hechten veel waarde aan het (proces om te komen tot) de nieuwe MRA Agenda. Goed zicht op dit proces vinden we belangrijk. In de samenwerkingsafspraken worden een aantal onderdelen van dit proces benoemd (bijv. procesnotitie, startdocument, etc): geef aan wanneer welke van deze stappen in 2023 worden gezet (Bloemendaal, Zandvoort, Haarlem, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Diemen)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: wij onderschrijven het belang van een goed proces om te komen tot een nieuwe MRA Agenda. Daarom is hiervoor een aparte procesnotitie opgesteld, en is de raadtafel om advies gevraagd. Besluitvorming over het proces/ opdracht tot het uitvoeren van de MRA Agenda is een apart bespreekpunt in de Algemene Vergadering van 24 maart 2023. Vervolgens zal gedurende het proces veelvuldig en duidelijk gecommuniceerd worden over het proces en de te nemen vervolgstappen.

6.2 We vinden leefbaarheid een erg belangrijk thema, dat bij alle onderwerpen die de MRA op pakt expliciet aan de orde zou moeten komen (Beverwijk)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we beschouwen deze opvatting als waardevolle input voor de nieuwe MRA Agenda. We geven het daarom mee aan het team dat aan de nieuwe MRA Agenda werkt. Daarbij wil het Bestuur wel opmerken dat het toevoegen van onderwerpen mogelijkerwijs ook extra kosten met zich mee brengt of om extra ambtelijke inzet vraagt.

6.3 We missen in de MRA-samenwerking expliciete aandacht voor landschap en cultureel erfgoed. Dit zijn belangrijke elementen van onze deelregionale agenda, en de transitie van het landelijk gebied is een belangrijk traject dat ook in MRA-verband aandacht verdient (Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we beschouwen deze opvatting als waardevolle input voor de nieuwe MRA Agenda. We geven het daarom mee aan het team dat aan de nieuwe MRA Agenda werkt. Daarbij wil het Bestuur wel opmerken dat het toevoegen van onderwerpen mogelijkerwijs ook extra kosten met zich mee brengt of om extra ambtelijke inzet vraagt

6.4 Het onderwerp 'natuur' zou zowel inhoudelijk als procesmatig moeten worden toegevoegd aan de MR A Agenda en de Termijnagenda 2023 van de MRA (Zaanstad)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we beschouwen deze opvatting als waardevolle input voor de nieuwe MRA Agenda. We geven het daarom mee aan het team dat aan de nieuwe MRA Agenda werkt. Daarbij wil het Bestuur wel opmerken dat het toevoegen van

onderwerpen mogelijkerwijs ook extra kosten met zich mee brengt of om extra ambtelijke inzet vraagt

6.5 Het onderwerp 'maatregelen tegen bodemdaling' is een belangrijke maatschappelijke opgave voor onze gemeente en deelregio, en moet daarom een plek krijgen in de MRA Agenda (Wormerland)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we beschouwen deze opvatting als waardevolle input voor de nieuwe MRA Agenda. We geven het daarom mee aan het team dat aan de nieuwe MRA Agenda werkt. Daarbij wil het Bestuur wel opmerken dat het toevoegen van onderwerpen mogelijkerwijs ook extra kosten met zich mee brengt of om extra ambtelijke inzet vraagt

6.6 Grensoverschrijdende thema's die voor Almere echt belangrijk zijn worden niet genoemd in de Termijnagenda en MRA Agenda: biodiversiteit, en sociale innovatie voor de domeinen gezondheid, onderwijs en veiligheid (Almere)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we beschouwen deze opvatting als waardevolle input voor de nieuwe MRA Agenda. We geven het daarom mee aan het team dat aan de nieuwe MRA Agenda werkt. Daarbij wil het Bestuur wel opmerken dat het toevoegen van onderwerpen mogelijkerwijs ook extra kosten met zich mee brengt of om extra ambtelijke inzet vraagt

6.7 De besluitvorming door raden en Staten over de nieuwe MRA Agenda moet fatsoenlijk in de bestuurlijke termijnagenda van gemeenten en provincies worden ingepast (Oostzaan, Wormerland)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: zie voorstel bij 6.1

# 7. Proces van de Termijnagenda

7.1 Het is goed dat u de in de samenwerkingsafspraken vastgelegde (en door de Raadtafel geadviseerde) procedure heeft gevolgd. We vinden de procedure van wensen en opvattingen voor de Termijnagenda (gezien de aard van het document) echter niet nodig. We zouden willen opteren voor een lichtere behandeling in de toekomst. Dit als input voor de evaluatie van het overgangsjaar (Velsen, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we onderschrijven deze mening van harte. We beschouwen dit als input voor de evaluatie van de samenwerkingsafspraken, die gedaan zal worden over het overgangsjaar en de implementatie van de samenwerkingsafspraken.

7.2 Het is belangrijk om de functie van de Termijnagenda scherp op het netvlies te houden (een spoorboekje van wat waar wanneer besproken wordt). In dat kader kan bij de evaluatie ook gekeken worden naar de procedure waarmee dit document wordt 'vastgesteld' (provincie Noord-Holland)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we onderschrijven deze mening van harte. We beschouwen dit als input voor de evaluatie die gedaan zal worden over het overgangsjaar en de implementatie van de samenwerkingsafspraken

7.3 Het is goed om dit document up-to-date te houden: het valt aan te bevelen dat eventuele geactualiseerde versies van het document zo snel mogelijk beschikbaar wordt gesteld. Vanuit die wens kan gekeken worden welke vaststellingsprocedure van de Termijnagenda het meest geëigend is (provincie Noord-Holland)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we onderschrijven deze mening van harte. We beschouwen dit als input voor de evaluatie die gedaan zal worden over het overgangsjaar en de implementatie van de samenwerkingsafspraken

# 8. Overige wensen en opvattingen

8.1 Wanneer krijgen we helderheid over de inzet van het aanjaagbudget in 2023? (Bloemendaal, Zandvoort, Haarlem, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Diemen)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: de aard van het aanjaagbudget is dat we vooraf nog niet weten waar het aan uitgegeven gaat worden, dat weten we pas achteraf met zekerheid. Dat gezegd hebbende hebben we wel afgesproken hoe aanvragen voor het aanjaagbudget tot stand komen, en wie daarin welke rol heeft. Hierover is besluitvorming geweest in het Bestuur van 9 december 2022. Het bijbehorende stuk is te vinden op de MRA Website bij de stukken van het Bestuur van die datum.

8.2 We zien de Termijnagenda als nuttig hulpmiddel om inzicht te krijgen in de onderwerpen die komend jaar spelen in MRA-verband en om het gesprek hierover in onze gemeente of deelregio te verbeteren (Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Velsen, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Zandvoort, Haarlem)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: dat is goed om te horen. We staan altijd open voor verdere suggesties om de Termijnagenda verder te verbeteren, of nieuwe instrumenten toe te voegen.

8.3 Vanuit het thema leefbaarheid hoort mobiliteit een centraal onderwerp te zijn. In de MRA is bij de uitwerking van de relevante programma's zoals SBAB en het Multimodaal Toekomstbeeld de IJmond nauwelijks in beeld. Daar zou verandering in moeten komen (Beverwijk)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we beschouwen dit niet als input voor de Termijnagenda, maar wel als een belangrijk signaal. We geven dit signaal mee aan het Platform Mobiliteit.

8.4 In de bedrijventerreinenstrategie van de MRA die in 2023 wordt voorbereid, is het van belang verbetering van de leefomgeving na te streven, waarbij ook ontwikkeling tot gemengd gebied tot de mogelijkheden behoort (Beverwijk)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we beschouwen dit niet als input voor de Termijnagenda, maar wel als een belangrijk signaal. We geven dit signaal mee aan het Platform Economie

8.5 Er lopen een aantal trajecten in de MRA (soms met het Rijk) die van groot belang zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de deelregio. We willen benadrukken dat het van belang is deze trajecten (bijv. Verstedelijkingsstrategie, MRA Agenda, etc) zorgvuldig te doorlopen met voldoende aandacht voor de deelname vanuit raden en Staten (Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we onderschrijven deze mening van harte. We betrachten daarom altijd grote zorgvuldigheid bij deze processen en de communicatie hierover. Mochten hiervoor suggesties zijn voor verbetering, dan gaan we daarover graag het gesprek aan in het daartoe meest relevante gremium (afhankelijk van het onderwerp).

8.6 Met name de sociaaleconomisch evenwichtige ontwikkeling van de MRA is voor ons van belang (Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we beschouwen dit niet als input voor de Termijnagenda, maar wel als een belangrijk signaal. We geven dit signaal mee aan het Platform Economie

8.7 Voor Zaanstreek-Waterland is een goede afstemming tussen de NOVEX gebieden MRA en NZKG (en ook Schiphol) erg belangrijk (zowel inhoudelijk als programmatisch) (Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we beschouwen dit niet als input voor de Termijnagenda, maar wel als een belangrijk signaal. We geven dit signaal mee aan het Platform Ruimte.

8.8 De bedrijventerreinenstrategie die ontwikkeld wordt is voor Zaanstreek-Waterland van zeer groot belang. De ruimte is schaars in de regio, zowel in het NZKG als in de MRA als geheel. Een zorgvuldige afweging van de benodigde ruimte voor bedrijvigheid, in relatie tot andere functies is noodzakelijk (Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we beschouwen dit niet als input voor de Termijnagenda, maar wel als een belangrijk signaal. We geven dit signaal mee aan het Platform Economie en het Platform Ruimte

8.9 Het onderwerp mobiliteitstransitie moet goed worden opgepakt met de raden (Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Uitgeest, Waterland, Wormerland, Zaanstad)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we onderschrijven deze mening van harte. We stemmen af met het Platform Mobiliteit hoe hier het beste opvolging aan gegeven kan worden.

8.10 Op korte termijn moet goed worden gecommuniceerd dat de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie inmiddels onderdeel is geworden van de NOVEX-aanpak (Oostzaan, Wormerland)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: dit is een terecht punt, dat we als signaal meegeven aan het Platform Ruimte

8.11 Vanuit het oogpunt van leefbaarheid in de dorpen en de druk op de woningmarkt blijft het van belang om potentiele woningbouwlocaties in deze dorpen niet onbenut te laten (Oostzaan, Wormerland)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we beschouwen dit niet als input voor de Termijnagenda, maar wel als een belangrijk signaal. We geven dit signaal mee aan het Platform Ruimte en het PHO Bouwen en Wonen.

# 9. Reacties TKN/ geen wensen of opvattingen

9.1 We hebben kennisgenomen van de Termijn Agenda en besloten om vooralsnog geen wensen of opvattingen in te dienen (Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Uitgeest, Uithoorn, Wijdemeren, Provincie Flevoland)

Afspraak uit de Algemene Vergadering: we nemen kennis van deze inbreng.

metropool
regioamsterdam

Retouradres: Termini 179, 1025 XM Amsterdam

| | |
|---|---|
| Datum | 19 juli 2023 |
| Kenmerk | MRA agenda |
| Behandeld door | Melissa Rotteveel, procesmanager MRA Agenda, 0622614599 m.rotteveel@purmerend.nl |
| Onderwerp | MRA Agenda 2024-2028 |

Geachte collegeleden, leden van de gemeenteraden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

De MRA Agenda is de inhoudelijke basis van de MRA-samenwerking. Met de agenda werken we als samenwerkende overheden aan het versterken van de Metropoolregio Amsterdam als een internationale economische topregio met hoge leefkwaliteit. Daarbij hebben we met elkaar drie uitgangspunten geformuleerd:

1. De meest inventieve regio van Europa, met de best opgeleide bevolking
2. Een regio voor iedereen, naar de menselijke maat
3. Een duurzaam verbonden regio

Voor het maken van de nieuwe MRA Agenda 2024-2028 worden verschillende bronnen gebruikt. Als bestuurlijke trekkers van de MRA Agenda informeren wij u hier graag over.

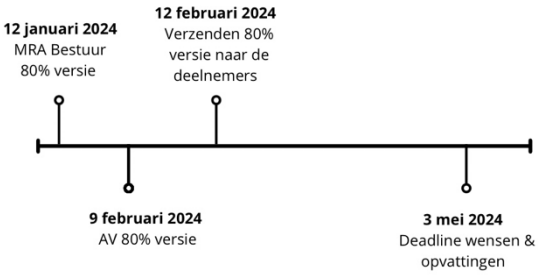
**Terugblik State of the Region**
Op 11 juli heeft Femke Halsema als voorzitter van het MRA Bestuur de State of the Region uitgesproken. Dit jaar stond deze in het teken van de oproep: 'anders denken, anders doen'. In haar toespraak tijdens dit jaarlijkse netwerkevenement hield zij het publiek de vraag voor: *'Zijn we bereid om water bij de wijn te doen en scherpe keuzes te maken met elkaar in de regio?'* In haar rol als voorzitter van de Metropoolregio Amsterdam en de Amsterdam Economic Board sprak zij over 'ongemakkelijke vragen' die we elkaar moeten durven stellen en over 'fundamentele keuzes' die nodig zijn voor de toekomst van de regio.

De toespraak van Femke Halsema lag in het verlengde van de Economische Verkenningen MRA, die eerder op de dag waren gepresenteerd. Daaruit blijkt dat de economie van de MRA de coronacrisis achter zich heeft gelaten. In 2021 en 2022 was sprake van forse groei en ook voor 2023 en 2024 wordt economische groei verwacht. Niet iedereen profiteert daar echter in gelijke mate van. De regio staat onder druk: de opgaven zijn groot, met name op het gebied van klimaat, energie, ruimtegebruik en kansengelijkheid. De oproep van Halsema wordt, evenals de economische verkenningen zelf, als input gebruikt voor onze MRA Agenda 2024-2028.

Op 12 september a.s. (u ontvangt hiervoor een seperate persoonlijke uitnodiging of krijgt deze via uw griffier) wordt u uitgenodigd voor een bijeenkomst in Amstelveen om hierover verder in gesprek te gaan met uw collega's en bestuurders uit de gehele MRA.

**Proposities van de deelregio's**
In de afgelopen maanden zijn de deelregio's druk bezig geweest met de voorbereidingen van de proposities ten behoeve van de MRA Agenda. Op uitnodiging zijn enkele bestuursleden van de MRA bij een van jullie langs geweest en we zien al mooie dingen ontstaan. Uiterlijk op 1 november leveren alle deelregio's de proposities aan. De bestuurlijke MRA-platforms en de verschillende MRA-programma's en -projecten doen dit al op 1 september. Graag informeren wij u verder over de planning van de volgende fasen.

Na 1 november gaan we aan de slag gaan om de 80%-versie van de MRA Agenda te maken. Deze versie wordt op 12 januari 2024 in het MRA Bestuur besproken. Vervolgens wordt deze op 19 januari 2024 verstuurd voor een extra Algemene Vergadering op 9 februari 2024 die in het thema staat van de nieuwe MRA Agenda. Op 12 februari verzenden wij de, door de AV vastgestelde, 80%-versie aan de deelnemers voor het traject van wensen en opvattingen. U heeft hiervoor vervolgens de tijd tot en met 3 mei. Na het traject van wensen en opvatting komt de volgende fase, die van de vaststelling.




**Traject wensen & opvattingen**

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Op 24 mei 2024 komt het MRA Bestuur bijeen om te praten over de concept-MRA Agenda. Deze wordt op 14 juni 2024 in de AV vastgesteld. Op 19 juni 2024 verzenden wij de concept-MRA Agenda, zoals vastgesteld in de AV, naar de deelnemers. U heeft tot en met het MRA Congres (week 43, derde week van oktober), om deze in de gemeenteraden en Provinciale Staten te bekrachtigen.







Wij wensen u een fijne en mooie zomer toe.

Met vriendelijke groeten,

Reinier van Dantzig (wethouder Amsterdam)
Marja Ruigrok (wethouder Haarlemmermeer)
Hugo Bellaart (wethouder Gooise Meren)

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

metropool
regioamsterdam

## Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 68 - 21 februari 2023)

**Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,**

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

### Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Rijk investeert opnieuw in MRA: 43,2 miljoen euro voor 3 nieuwe regiodeals
- MRA groeit jaarlijks met 14.000 woningen
- MRA Toerisme krijgt subsidie vanuit Interreg Europa programma
- Onderzoek PBL: circulaire doelen nog ver buiten bereik
- MRA Directie verhuist naar Amsterdam-Noord

### Twee nieuwe video's

- De MRA in 2023: nieuwe kansen, nieuwe energie
- Video over verhouding tussen Vervoerregio en Metropoolregio Amsterdam

### Nieuwe datum: dinsdag 11 juli 2023 - State of the Region

Op dinsdag 11 juli 2023 wordt van 16.00 tot 19.00 uur de zesde editie van State of the Region georganiseerd: een belangrijke netwerkdag van de Metropool Amsterdam. Het belooft opnieuw een inspirerend programma over de Metropool van Morgen te worden, met gelegenheid om bij te praten en ervaringen uit te wisselen met tal van betrokkenen in de regio. De eerder gecommuniceerde datum van maandag 10 juli is hiermee komen te vervallen.

### MRA Termijnagenda 2023

De wensen en opvattingen van de raden, Staten en colleges op de Termijnagenda 2023 (en de begeleidende brief van het MRA Bestuur) kunnen worden meegegeven aan de bestuurders in de Algemene Vergadering. De bespreking staat gepland in de bijeenkomst van de Algemene Vergadering op 24 maart 2023.

### Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms

Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA. Hieronder staan de data waarop de agenda's van Raadtafel en Algemen Vergadering worden gepubliceerd:

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

| *Publicatie* | *MRA Raadtafel* | *MRA Algemene Vergadering* |
|---|---|---|
| Vr 3 maart 2023 | di 14 maart 19.30 uur | vr 24 maart 10.00 uur |

**Jaarplanning 2023 op website MRA, inclusief verzenddata**
Op de website van de MRA staat de geactualiseerde versie van de jaarplanning 2023 (versie 10 februari), met alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms.

Het eerstvolgende Bericht aan raden en Staten wordt eind van de volgende maand naar alle griffiers verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

metropool
regioamsterdam

## Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 69 - 21 maart 2023)

**Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,**

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

### Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Afspraken met Rijk over bouw van meer dan 100.000 betaalbare woningen in Woondeal MRA
- Derde tranche aanvragen bij Nationaal Groeifonds bekend
- Just Transition Fund van start, ook in MRA
- Voor het eerst meer dan 200.000 banen in Flevoland
- Afspraken tussen Rijk en regio: bouw van 5.000 flexwoningen in MRA

### Twee adviezen van MRA Raadtafel aan Bestuur en Algemene Vergardering

De Raadtafel heeft op 14 maart twee 'gevraagde' adviezen aan het MRA Bestuur en de Algemene Vergadering (24 maart a.s.) gegeven:

- De MRA Voortgangsnota duidt de Raadtafel als een welkom instrument voor raads- en Statenleden. De Raadtafel adviseert een paar punten te verbeteren.
- De Raadtafel vindt de memo over het Proces nieuwe MRA Agenda een duidelijk document en adviseert om het traject voor het gesprek in de deelregio's meer tijd te geven.

### MRA Termijnagenda 2023

De wensen en opvattingen van de raden, Staten en colleges op de Termijnagenda 2023 (en de begeleidende brief van het MRA Bestuur) kunnen worden meegegeven aan de bestuurders in de Algemene Vergadering. De bespreking van de 'wensen en opvattingen' staat gepland in de bijeenkomst van de Algemene Vergadering op 24 maart 2023.

### Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms

Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA. Hieronder staan de data waarop de agenda's van Raadtafel en Algemene Vergadering worden gepubliceerd:

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

**Jaarplanning 2023 op website MRA, inclusief verzenddata**
Op de website van de MRA staat de geactualiseerde versie van de jaarplanning 2023 (versie 10 februari), met alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms.

Het eerstvolgende Bericht aan raden en Staten wordt eind van de volgende maand naar alle griffiers verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

metropool
regioamsterdam

## Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 70 - 18 april 2023)

**Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,**

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

### Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Onderzoek 'Wonen in de Metropoolregio Amsterdam' (WiMRA) weer van start
- MRA in top vijf meest concurrerende regio's EU
- Aftrap samenwerking ondernemerschap & innovatie op de VU
- Onderzoek: binnenstedelijk bouwen positiever dan buitenstedelijk
- Openstelling subsidie Kansen voor West
- Inzichten over internationals in de MRA
- MRA versterkt netwerk 'Voedsel Verbindt'

### Traject nieuwe MRA Agenda van start in de deelregio's

Het MRA Bestuur en daarna de MRA Algemene Vergadering (AV) hebben het advies van de Raadtafel overgenomen om meer tijd uit te trekken voor het inventariseren en opstellen van de nieuwe MRA Agenda. Vooral de gesprekken en afstemming in de deelregio's en in de nieuwe Provinciale Staten vragen meer tijd. Het aangepaste voorstel, incl. planning, staat op de MRA-website en is reeds verzonden naar alle raden, Staten en colleges.

### De MRA Voortgangsnota is naar de raden en Staten verzonden

De Algemene Vergadering heeft op 24 maart jl. de concept-MRA Voortgangsnota behandeld. Het instrument is voor het eerst opgesteld en geeft inzicht in de voortgang van de verschillende dossiers aan raden en Staten. Eerder heeft de MRA Raadtafel al een advies over de opzet gegeven aan het Bestuur. De concept-MRA Voortgangsnota (versie 4 april 2013) is nu verzonden naar alle raden, Staten en colleges.

### Wensen en opvattingen van de MRA Termijnagenda zijn behandeld in de AV

De 'wensen en opvattingen' van raden, Staten en colleges over de Termijnagenda zijn in de Algemene Vergadering besproken. Het concept is daarop aangepast: Termijnagenda (versie 31 maart 2023). Deze aangepaste versie én de Nota van beantwoording is naar de raden, Staten en colleges verzonden.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

**Noteer alvast in uw agenda:**
**Speciale bijeenkomst na afloop van de 'State of the Region' - avond 11 juli 2023**
Eerder is al aangekondigd via het Bericht aan raden en Staten dat de zesde editie van de 'State of the Region' wordt gehouden in de namiddag van 11 juli a.s. in theater Meervaart in Amsterdam. Op dit moment wordt gewerkt aan een speciaal programma voor raads- en Statenleden en bestuurders in de MRA, waarin we met elkaar de dilemma's bespreken waar we in de metropoolregio voor staan. Dit vindt plaats na afloop van de State of the Region. We komen zo snel mogelijk met het programma, waaronder een lopend buffet, incl. tijden, naar u toe.

**Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms**
Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering. De agenda's van deze vergaderingen worden gepubliceerd op vrijdag 2 juni:

| *Agenda* | *MRA Raadtafel* | *MRA Algemene Vergadering* |
|---|---|---|
| Vr 2 juni 2023 | wo 14 juni 19.30 uur | vr 23 juni 10.00 uur |

**Eén pagina voor Jaarplanning, Termijnagenda en proces nieuwe MRA Agenda**
Op de website van de MRA is een aparte pagina gemaakt met daarop de Jaarplanning (versie 11 april), Termijnagenda (versie 31 maart) en het proces van de nieuwe MRA Agenda (27 maart 2023). Op de Jaarplanning treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms.

Het eerstvolgende Bericht aan raden en Staten wordt eind van de volgende maand naar alle griffiers verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

metropool
regioamsterdam

## Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 71 - 16 mei 2023)

**Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,**

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

### Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Waterstofontwikkeling in de regio krijgt belangrijke Europese status
- Prognose: verbruik aardgas in MRA daalt verder in 2023
- Kennismissie MRA toekomstbestendig bouwen naar New York van start
- Internationale bedrijven in MRA in 2022 goed voor 3.800 nieuwe banen
- Onderzoek naar mogelijkheden zonnepanelen langs snelwegen en spoor
- Regionale partners in gesprek over belang preventie in gezondheidszorg

### De deelregio's met elkaar in gesprek (nieuwe MRA Agenda)

De eerste gesprekken zijn gepland in de deelregio's voor het opstellen van een propositie van de deelregio als bouwsteen voor de enieuwe MRA Agenda. Het voorstel, inclusief de planning, van het gehele traject om te komen tot de nieuwe MRA Agenda staat op de MRA-website.

### Traject wensen opvattingen MRA Voortgangsnota loopt nog

Tot 9 juni om 12.00 uur kunnen wensen en opvattingen worden ingediend ten aanzien van de Voortgangsnota. Deze worden meegenomen in de nota van beantwoording voor de komende Algemene Vergadering van 23 juni. De concept-MRA Voortgangsnota (versie 4 april 2013) staat op de MRA-website.

### State of the Region op 11 juli 2023

In tegenstelling tot eerdere berichten zal er geen avondprogramma plaatsvinden bij de State of the Region op 11 juli. In de middag van de zesde editie van de 'State of the Region' in theater Meervaart in Amsterdam worden enkele 'side events' georganiseerd. Er wordt nog gewerkt aan een bijeenkomst voor bestuurders en raads- en Statenleden na de zomervakantie om verder te spreken over de inhoud van State of the Region en de nieuwe MRA Agenda.

### Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms

Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA. Hieronder staan de data van de eerstvolgende

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Raadtafel en Algemene Vergadering. De agenda's van deze vergaderingen worden gepubliceerd op vrijdag 2 juni:

| *Agenda* | *MRA Raadtafel* | *MRA Algemene Vergadering* |
|---|---|---|
| Vr 2 juni 2023 | wo 14 juni 19.30 uur | vr 23 juni 10.00 uur |

**Eén pagina voor Jaarplanning, Termijnagenda en proces nieuwe MRA Agenda**
Op de website van de MRA is een separate pagina gemaakt met daarop de Jaarplanning (versie 11 april), Termijnagenda (versie 31 maart) en het proces van de nieuwe MRA Agenda (27 maart 2023). Op de Jaarplanning treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms.

Het eerstvolgende Bericht aan raden en Staten wordt eind van de volgende maand naar alle griffiers verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

metropool
regioamsterdam

## Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 72 - 20 juni 2023)

**Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,**

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

### Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- MRA vertegenwoordigd op vastgoedbeurs Provada (videoverslag)
- Minder milieu-impact bibliotheken dankzij Groene Menukaart
- Woningbouw mogelijk na schrappen plannen tweede Kaagbaan Schiphol
- Duurzaamste bedrijventerrein ter wereld is in Haarlemmermeer
- Unieke kans: kijkje achter de schermen op Amsterdam Science Park
- Aandeel hernieuwbare energie in 2022 toegenomen
- Nieuwe manier van slim laden: elektrische auto's gebruiken meer zonne- en windenergie
- Feiten en fictie rond datacenters ontrafeld
- ROM InWest komt op stoom

### MRA Raadtafel van 14 juni jl.

De Raadtafel heeft uitgebreid gesproken over haar eigen functioneren en de werking van de nieuwe instrumenten Termijnagenda en Voortgangsnota. Dit in het kader van de evaluatie van het overgangsjaar 2022 van de implementatie van de Samenwerkingsafspraken. De concept-terugkoppeling staat op de website.

### Dinsdagavond 12 september praten we verder over State of the Region

In de middag van 11 juli is de zesde editie van de 'State of the Region' in theater Meervaart in Amsterdam. Tevens worden enkele 'side events' georganiseerd. Momenteel wordt er gewerkt aan een avondbijeenkomst op dinsdagavond 12 september a.s. voor bestuurders en raads- en Statenleden om verder te spreken over de inhoud van State of the Region en de nieuwe MRA Agenda die in het najaar van 2024 wordt gepresenteerd. Via de griffie wordt u zo spoedig mogelijk geïnformeerd over locatie en tijd.

### Traject nieuwe MRA Agenda loopt in alle deelregio's

In de deelregio's is gestart met de eerste gesprekken om te komen tot het opstellen van een propositie van de deelregio als bouwsteen voor de enieuwe MRA Agenda. Het voorstel, inclusief de planning, van het gehele traject om te komen tot de nieuwe MRA Agenda staat op de MRA-website.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

**Wensen en opvattingen op de MRA Voortgangsnota in de AV van 23 juni a.s.**
De wensen op opvattingen van raden en Staten ten anzien van de Voortgangsnota zijn verzameld. Deze worden in de Algemene Vergadering (AV) besproken. De concept-MRA Voortgangsnota (versie 4 april 2013), zoals die naar de raden en Staten is verzonden, staat op de MRA-website.

**Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms**
Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering (na de zomer):

| *Agenda* | *MRA Raadtafel* | *MRA Algemene Vergadering* |
|---|---|---|
| vr 8 sept 2023 | wo 20 sept 19.30 uur | vr 29 sept 10.00 uur |

**Eén pagina voor Jaarplanning, Termijnagenda en proces nieuwe MRA Agenda**
Op de website van de MRA is een separate pagina gemaakt met daarop de Jaarplanning (versie 11 april), Termijnagenda (versie 31 maart) en het proces van de nieuwe MRA Agenda (27 maart 2023). Op de Jaarplanning treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms.

Het eerstvolgende Bericht aan raden en Staten wordt eind van de volgende maand naar alle griffiers verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend,

Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

metropool
regioamsterdam

## Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 73 - 18 juli 2023)

**Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,**

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

### Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- State of the Region 2023: fundamentele keuzes nodig voor toekomst van regio
- EVMRA 2023: Economie MRA draait op volle toeren, maar grenzen zijn in zicht
- Woningtekort nog groter dan verwacht: 981.000 woningen nodig tot en met 2030
- Eerste lichting ambtenaren geslaagd voor MRA-studie in vastgoedkunde
- Investeringen in transities in Metropool Amsterdam in beeld
- Stroomversnelling circulair inkopen in MRA op gang gebracht
- Afspraken Rijk en regio over evenwichtige en duurzame ontwikkeling van gehele MRA
- Miljoenen van EU voor verduurzamen van transport

### Oproep van MRA-voorzitter Femke Halsema

MRA-voorzitter Halsema sprak tijdens de State of the Region op 11 juli jl. over 'ongemakkelijke vragen' die we elkaar moeten durven stellen en over 'fundamentele keuzes' die nodig zijn voor de toekomst van de regio. 'Economische groei kan niet langer alleen maar de motor van vooruitgang zijn, maar moet hand in hand gaan met economische en sociaal-maatschappelijke vooruitgang. Het tijdsgewricht vraagt van ons om de welvaart die wij kennen te verbreden.' Dat betekent bijvoorbeeld dat besluiten over economische onderwerpen altijd in samenhang moeten worden bekeken met andere onderwerpen, zoals duurzaamheid.
U leest er alles over in de oproep van de MRA en de Amsterdam Economic Board.

De toespraak van Halsema lag in het verlengde van de Economische Verkenningen MRA (EVMRA), die eerder op de dag waren gepresenteerd door prof. dr. Henri de Groot. Daaruit blijkt dat de economie van de MRA de coronacrisis achter zich heeft gelaten.

### Noteer in uw agenda: dinsdag 12 september verder praten over State of the Region

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

In het Cobra Museum in Amstelveen wordt op dinsdagavond 12 september vanaf 19.30 uur doorgepraat over de oproep en de speech van MRA-voorzitter Halsema. Een speciale avond voor alle bestuurders en raads- en Statenleden in de MRA. Gezamenlijk spreken we over de betekenis van de inhoud van de oproep van de State of the Region. Dit in het kader van het traject van de nieuwe MRA Agenda. Via de griffie wordt u zo spoedig mogelijk geïnformeerd over het programma en de aanmeld-link.

## Stand van zaken NOVEX MRA Uitvoeringsagenda

In het voorjaar van 2022 is door de gemeenteraden, Provinciale Staten, colleges en waterschappen het MRA Verstedelijkingsconcept onderschreven en is de ambitie uitgesproken om deze gezamenlijke koers te vertalen in een NOVEX MRA Uitvoeringsagenda.

Ter voorbereiding op het BO MIRT komend najaar zal het ambtelijk projectteam na de zomer de gemeenteraden, de beide Provinciale Staten en de waterschappen in de MRA bezoeken om hen te informeren over de eerste versie van de NOVEX MRA Uitvoeringsagenda. Na het BO MIRT volgt een consultatie.

## Alle datums van 2024

Op de website van de MRA treft u de planning voor het kalenderjaar 2024, inclusief de datums wanneer alle agenda's en bijlagen van de vergaderingen op de website staan. Ook de datums van het traject van de nieuwe MRA Agenda zijn hierin opgenomen.
De datums van de bestuurlijke platforms en portefeuillehouderoverleggen volgen later. De datums van de Raadtafel worden nog vastgesteld in de vergadering van de Raadtafel van 20 september.

## Podcast-reeks Metropoolregio Actueel start na de zomer

Na de zomer wordt gestart met een podcast-reeks Metropoolregio Actueel. In de aanloop naar de nieuwe MRA Agenda, die in oktober 2024 wordt gelanceerd, wordt een reeks podcasts opgenomen. Hierin komen veel potentiële onderwerpen van de nieuwe MRA Agenda aan de orde.
Er is reeds een pilot-uitzending over het onderwerp bedrijventerreinenstrategie gemaakt.

## Algemene Vergadering van 23 juni 2023

In de bijeenkomst van de Algemene Vergadering op 23 juni is gesproken over het procesvoorstel over evaluatie van de implementatie van de Samenwerkings-

afspraken en de Voortgangsnota 2022. Tevens over de nota van beantwoording op de wensen en opvattingen Voortgangsnota 2022.

**Traject nieuwe MRA Agenda**
In de deelregio's is gestart met de gesprekken om te komen tot het opstellen van een propositie van de deelregio als bouwsteen voor de nieuwe MRA Agenda. Het voorstel, inclusief de planning, van het gehele traject om te komen tot de nieuwe MRA Agenda staat op de MRA-website.

**Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms**
Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering:

| *Agenda* | *MRA Raadtafel* | *MRA Algemene Vergadering* |
|---|---|---|
| vr 8 sept 2023 | wo 20 sept 19.30 uur | vr 29 sept 10.00 uur |

**Eén pagina voor Jaarplanning, Termijnagenda en proces nieuwe MRA Agenda**
Op de website van de MRA is een separate pagina gemaakt met daarop de Jaarplanning (versie 13 juli), Termijnagenda (versie 31 maart) en het proces van de nieuwe MRA Agenda (27 maart 2023). Op de Jaarplanning treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms.

Na de zomer verschijnt de volgende editie van het Bericht aan raden en Staten.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad,

Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl