Bundel - Commissie Ruimte van 13 januari 2025

Agenda bijlagen

conceptagenda ruimte 13 januari 2025
Spreektijd 4 uur
Beantwoording Technische vragen commissie Ruimte 13 januari
Concept verslag commissie Ruimte 13 januari 2025 ter voorvisie
Beantwoording Technische vraag D66 13-01-2025

0 18:00 - Technische Briefing actualisatie IMPI 2025
Doel technische briefing:
Ter voorbereiding op de behandeling van de actualisering van het iMPI 2025-2032 worden in de technische briefing de volgende projecten/onderwerpen gepresenteerd:
Raamovereenkomst beweegbare bruggen
N239-03 Ontsluiting Agriport en reconstructie op-/afritten A7 (promotie naar planfase)
Wateroverlast N510

0 18:30 - Technische Briefing Regie op de Ruimte methoden en proces
Op 30 september hebben PS de startnotitie Regie op de Ruimte vastgesteld. In de startnotitie staat het proces beschreven waarin we toewerken naar een actualisatie van de omgevingsvisie.
De organisatie is de afgelopen tijd bezig geweest met het (laten) opstellen van het participatieplan, het uitwerken van de methode hoe de keuzes en consequenties goed in beeld kunnen worden gebracht en het bij elkaar brengen van de onderliggende kaarten in de kaartenatlas. Het participatieplan wordt in februari in de commissie besproken en daarna in PS vastgesteld. Tijdens de technische briefing wordt een toelichting gegeven op de stand van zaken van Regie op de Ruimte met de nadruk op het participatieplan.

1 Opening en mededelingen

2 19:00 - Inspreekhalfuur

3 Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen

conceptagenda ruimte 13 januari 2025
Concept verslag Commissie Ruimte 25 november 2024 ter voorvisie
Verslag commissie Ruimte 28 november uitloopavond ter voorvisie
Lijst met toezeggingen commissie Ruimte 13 januari
Lijst met moties commissie Ruimte 13 januari

3.a Concept eerste Strategische Agenda PS
Het presidium heeft in juli 2024 verzocht een daadwerkelijke Strategische PS-agenda te ontwikkelen. Met zo'n Strategische agenda PS (verder StraPS) krijgen PS zelf meer regie op de eigen politieke agenda, met name bij de grotere en complexere onderwerpen. Voor het bepalen van de grote, strategische onderwerpen heeft de agendacommissie vuistregels vastgesteld. De inventarisatie van onderwerpen voor de StraPS is gebaseerd op wat nu in de commissies speelt. Er is een werkwijze ontwikkeld waarbij de griffie afstemt met de ambtelijke organisatie. Na bespreking van de concept Strategische agenda in de commissies van januari 2025 zal het Presidium de StraPS vaststellen. Nieuwe onderwerpen kunnen worden toegevoegd mits in het presidium een gewogen minderheid van 1/3e (19 leden) van PS daar achter staat.

1e Strategische Agenda PS - januari 2025
Ter bespreking Statencommissies - concept-memo Vaststellen Strategische Agenda PS door presidium - def_

3.b Planningsoverzicht

Planningsoverzicht Ruimte januari 2025

4 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

4.a 19:30 - Uitgangspunten en werkwijze Maatwerk woningbouw in Beschermd Landschap
Toelichting: Om in bijzondere gevallen medewerking te kunnen verlenen aan woningbouwplannen van meer dan 25 woningen in Beschermd Landschap hebben GS een werkwijze en uitgangspunten geformuleerd.
Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde reflecteren op de concept-uitgangspunten en werkwijze ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap

Dossier 17319 voorblad
Brief aan PS over concept-uitgangspunten voor maatwerk woningbouw in Beschermd Landschap
Bijlage bij PS-brief Uitgangspunten en werkwijze maatwerk

4.a.1 Schriftelijke reactie Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, Landschap Noord-Holland en Natuurmonumenten

Brief Natuurorganisaties over maatwerk woningbouw in BL

4.a.2 Brief Dorpsraad Stompetoren

brief dorpsraad Stompetoren

4.b 20:45 - Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II

Toelichting: Gedeputeerde Staten (GS) stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II en de Nota van beantwoording in eindconcept vast. De voorgenomen wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Met dit besluit geven GS de wijzigingen en de Nota van beantwoording in eindconcept vrij voor bespreking met Provinciale Staten.
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief van GS aan PS inzake de wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 bespreken.

Dossier 17162 voorblad

Brief aan PS over wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II (eindconcept)

Nota van beantwoording ronde 2024-II eindconcept

5 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Rondvraag Volt geluidsoverlast Schiphol

rondvragen VVD NOVEX NZKG & Lange Weeren

6 B-Agenda Wonen

6.a 21:35 - Agenderingsverzoek D66, brief van C naar B-agenda "wonen voor winkels"

Toelichting:
Het programma Wonen voor Winkels zet in op de transformatie van winkels naar woningen op kansrijke locaties om zo een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave, het voorzieningenniveau en de leefbaarheid. Het programma is tussentijds geëvalueerd. De doelstellingen zijn behaald, maar mede door lage leegstand in de detailhandel zijn er geen nieuwe aanvragen van gemeenten voor een vervolg.
Behandelvoorstel:
De D66-fractie wil met GS en met PS in gesprek over de vraag of het niet voorbarig is om programma al stop te zetten en of het niet, al dan niet aangepaste vorm, alsnog voortgezet zou moeten worden.

Dossier 16571 voorblad

D66 Agenderingsverzoek C naar B verzoek wonen voor winkels

Brief aan PS over evaluatie Wonen voor Winkels

Tussenevaluatie Wonen voor Winkels

7 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

8 B-agenda Mobiliteit

8.a 22:05 - Mobiliteit: Afdoen moties M40-2024 ‘onderzoek instandhouding buslijn 200’ en M142-2023 ‘deelmobiliteit in beleid’ (B-agenda Ruimte 13-01-2025)

Toelichting: Gedeputeerde Staten geven nadere uitleg over de uitvoering van de motie M40-2024 ‘onderzoek instandhouding buslijn 200’ en motie M142-2023 ‘deelmobiliteit in beleid’ en verzoeken Provinciale Staten de moties als afgedaan te beschouwen.
Behandelvoorstel: Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of moties 40-2024 en 142-2023 als afgedaan kunnen worden beschouwd.

Dossier 17106 voorblad

Brief aan PS over afdoen moties M40-2024 ‘onderzoek instandhouding buslijn 200' en M142-2023 ‘deelmobiliteit in beleid’

Bijlage brief aan PS - Presentatie Van Doorne tbv DOVA-expertisegroep

M142-2023 deelmobiliteit in beleid

M40-2024 instandhouding buslijn 200

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

Rondvraag CU OV in Zaanstad

Rondvraag D66 Muiden

beantwoording rondvraag D66

Rondvraag PVV EBS

10 C-agenda Ruimte

10.a Ruimte: Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 13-01-2025)

De provincie stelt samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord op. Met het Ontwikkelperspectief maken deze partijen duurzame en weloverwogen ruimtelijke keuzes, die de regio versterken en bijdragen aan een gezonde fysieke leefomgeving voor de toekomst. In een samenwerkingsovereenkomst leggen de partijen afspraken vast over het opstellen van het Ontwikkelperspectief.

Dossier 11956 voorblad
SAMENWERKINGSOVEREENKOMST Ontwikkelingsperspectief NHN def versie GS 191124
Brief aan PS over Samenwerkingsovereenkomst Ontwikkelperspectief NHN

10.b RO: Reactie provincie Noord-Holland op voorontwerp nota Ruimte (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
In juni dit jaar heeft het Rijk het voorontwerp van de Nota Ruimte vrijgegeven voor consultatie. Per brief zijn de aandachtspunten die de provincie Noord-Holland graag terugziet in de volgende versie van de Nota Ruimte verstuurd aan de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

Dossier 17168 voorblad
Brief aan PS over de reactie van de provincie Noord-Holland op het voorontwerp van de Nota Ruimte

10.c RO: Uitvoeringagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Gedeputeerde Staten stemmen in met de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029. De Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG is de operationele uitwerking van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (NZKG) dat in september 2024 is vastgesteld door Provinciale Staten.

Dossier 17383 voorblad
Brief aan PS over Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029
Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029

10.d Ruimte: Ingekomen brief Het locatieonderzoek voor een AZC in Velsen - Overzicht met ten onrechte afgevallen locaties plus statusoverzicht van onze achterliggende vragen (C-agenda cie Ruimte 13-01-2024)

Het locatieonderzoek voor een AZC in Velsen - Overzicht met ten onrechte afgevallen locaties plus statusoverzicht van onze achterliggende vragen_Geredigeerd
2024 12 18 - Brief #8 aan BenW Velsen - Statusoverzicht locaties en alle vragen

10.e RO: Ontwikkelkader De Lange Weeren gemeente Edam-Volendam (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
De gemeente Edam-Volendam heeft het ontwikkelkader voor de nieuwe woonwijk Lange Weeren naar GS gestuurd, met het verzoek om het gebied te ontgrenzen van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Gedeputeerde Staten laten de gemeente weten dat een ontgrenzing van het BPL in deze fase nog niet aan de orde is. Wel geven GS aan dat zij het plan graag verder uitgewerkt willen zien.

Dossier 17361 voorblad
Brief aan PS over Reactie op Ontwikkelkader Lange Weeren
brief en ontwikkelkader Lange Weeren

10.f RO: Verlenging samenwerkingsovereenkomst Spoorzone Haarlemmermeer (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
De Overeenkomst tot Samenwerking Gebiedsontwikkeling Spoorzone Hoofddorp van 27 februari 2024 loopt op 31 december 2024 af. Gemeente Haarlemmermeer, de Staat der Nederlanden (ministerie van VRO) en provincie wensen gezamenlijk deze overeenkomst te verlengen tot en met 30 september 2025.

Dossier 17431 voorblad
Brief aan PS over verlenging SOK Spoorzone Hoofddorp

11 C-agenda Mobiliteit

11.a Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam hebben met de gemeenten in Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden voor beide gebieden een Regionale Agenda Mobiliteit opgesteld. Het doel is om samen de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. De agenda's zijn een bundeling van de projecten waar de provincie, vervoerregio en gemeenten mee aan de slag zijn en gaan.

Dossier 16961 voorblad
Regionale agenda mobiliteit Amstelland-Meerlanden
Regionale agenda mobiliteit Zaanstreek-Waterland
Brief aan PS over Regionale Agenda's Mobiliteit Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek Waterland

11.b Mobiliteit: Resultaten BO Leefomgeving 2024 en BO MIRT 2024 (C-agenda cie Ruimte 13 januari 2025)

Resultaten BO Leefomgeving 2024 en BO MIRT 2024

11.c Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst MRA-E 2025-2030 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)

Gedeputeerde Staten zijn de samenwerkingsovereenkomst MRA Elektrisch 2025-2030 aangegaan met de provincie Noord-Holland, Utrecht, Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam, en de gemeenten Amsterdam en Almere. Het programmabureau 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.

Dossier 17083 voorblad
Brief aan PS over samenwerkingsovereenkomst MRA-E 2025-2030

11.d RO/Mobiliteit: Bezwaarschrift PNH namens winkeliers-horeca-zorg Muiden (c-agenda cie Ruimte 13-01-12025)

Ingekomen mail bezwaarschrift PNH namens winkeliers-horeca-zorg Muiden_Geredigeerd
Bezwaarschrift PNH namens winkeliers-horeca-zorg Muiden_Geredigeerd (1)

11.e Mobiliteit: Mobiliteitsaanpak Texel-Den Helder 2040 (C-agenda Ruimte 13-01-2024)
De gemeenten Den Helder en Texel hebben samen met de provincie Noord-Holland gewerkt aan een concept Mobiliteitsaanpak om de stad Den Helder bereikbaar en leefbaar te houden, het eiland Texel aantrekkelijk te houden en het maritiem cluster economisch te versterken. Bereikbaarheid is ook één van de doelen van het Maritiem Cluster waar de provincie samen met de gemeente Den Helder en het Ministerie van Defensie aan werkt. Het college brengt PS met deze brief op de hoogte van de gezamenlijke Mobiliteitsaanpak. De gemeenten stellen de Mobiliteitsaanpak vast na bespreking in de Regionale Raadscommissie Noordkop en de eigen gemeenteraden.

Dossier 17148 voorblad
Brief aan PS over Mobiliteitsaanpak Texel - Den Helder 2040
Mobiliteitsaanpak Texel Den Helder 04112024

11.f Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond 2024-2026 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
De provincie heeft de afgelopen jaren gezamenlijke agenda's mobiliteit opgesteld per regio samen met inliggende gemeenten. Inmiddels zijn een zevental RAM's opgesteld. Voor Zuid-Kennemerland IJmond is nu voor het eerst een actualisatie gemaakt. Hierin is ingezet op het gezamenlijk focus aanbrengen in projecten, waar zowel Provincie en Regio voortgang willen boeken op de korte termijn. In het document zijn nu een 15 tal acties benoemd, die bijdragen aan een viertal gezamenlijke ambities. Op deze wijze proberen provincie en gemeenten de inzet te bundelen.

Dossier 17170 voorblad
Brief aan PS over de Regionale Agenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland-IJmond
RAM Zuid-Kennemerland-IJmond

11.g Mobiliteit: Wijziging Uitvoeringsregeling buurtbusprojecten Noord-Holland 2023 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Buurtbusprojecten zijn onderdeel van het openbaar vervoer in Noord-Holland. Ze bedienen met name de kleinere kernen in de provincie. De buurtbusverenigingen zijn vrijwilligersinitiatieven en de provincie is blij met de vele verenigingen. De provincie ondersteunt de verenigingen met subsidie en wil dit de komende jaren blijven doen.

Dossier 17131 voorblad
Brief aan PS over wijziging Uitvoeringsregeling subsidie buurtbusprojecten Noord-Holland 2023

11.h Mobiliteit: Gedragssubsidies verkeersveiligheid 2025 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Er gebeuren te veel ongevallen in het verkeer. De provincie wil dat elke verkeersdeelnemer veilig thuiskomt. De provincie draagt hier onder andere aan bij door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Uit onderzoek blijkt dat met name schoolgaande kinderen en ouderen op de fiets een groter risico lopen in het verkeer. Daarom geeft de provincie subsidie aan projecten die specifiek voor deze doelgroepen educatie aanbieden. Subsidie voor verkeerseducatie kan worden aangevraagd door organisaties die verkeerseducatie op scholen verzorgen of gemeenten die het programma Doortrappen willen aanbieden.

Dossier 17363 voorblad
Brief aan PS over Gedragssubsidies Verkeersveiligheid 2025
Publicatiebesluit UVR Verkeerseducatie 2025
Publicatiebesluit UVR Doortrappen 2025

11.i Mobiliteit: Subsidie Haltetoegankelijkheid 2025 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Van het openbaar vervoer moet iedereen gebruik kunnen maken. Daarvoor is het belangrijk dat bushaltes goed toegankelijk zijn, ook voor reizigers met een beperking. De provincie stelt in 2025 bijna € 2.000.000,- subsidie beschikbaar aan gemeenten om op gemeentelijke grond bestaande haltes aan te passen of om nieuwe haltes aan te leggen. Met deze subsidieregeling kunnen er in de ov-gebieden Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek 25 tot 30 nieuwe, toegankelijke bushaltes gebouwd worden.

Dossier 17422 voorblad
Brief aan PS over Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025

11.j Mobiliteit: Aanpak wateroverlast N510 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
De Zeeweg (N510) in Bergen heeft regelmatig te maken met wateroverlast. Om hinder voor de omgeving te voorkomen en de verkeersveiligheid te borgen werkt de provincie de komende tijd een plan uit om de weg op te hogen.
Dossier 17394 voorblad
Brief aan PS over aanpak wateroverlast NS 10 (Zeeweg Bergen)

11.k Mobiliteit: Verlengen pilot nachtbus N50 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Sinds juli 2024 rijdt de nachtbus N50 van station Alkmaar via Langedijk naar Den Oever. Het ging om een proef van een half jaar. Iedere maand maken meer reizigers gebruik van deze nachtbus. De proef is dus succesvol. De provincie verlengt de proefperiode daarom met 1 jaar tot eind 2025. Met de nachtbus N50 wil de provincie uitgaanslocaties voor jongeren uit Noord-Holland Noord beter bereikbaar maken. De vertrektijden vanaf station Alkmaar worden in het voorjaar van 2025 aangepast, zodat er een aansluiting ontstaat met de nieuwe nachttrein van Amsterdam naar Alkmaar.
Dossier 17360 voorblad
Brief aan PS over verlengen pilot nachtbus N50

11.l Luchtvaart: Besluit wijziging luchthavenregeling ZCDH, Hippolytushoeverweg (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Deze wijziging maakt het opstijgen met behulp van een sleepvliegtuig mogelijk binnen beperkingen. Om het Windpark Wieringermeer te realiseren moest het Zweefvliegcentrum Noordkop verplaatst worden naar een andere locatie namelijk de Hippolytushoeverweg 15 a te Slootdorp. Destijds is met de zweefvliegclub afgesproken dat het zweefvliegcentrum op de nieuwe locatie dezelfde gebruiksmogelijkheden krijgt als op de oude locatie. Provinciale Staten hebben op 2 maart 2015 voor deze nieuwe locatie een Luchthavenregeling (LHR) vastgesteld. De Raad van State heeft destijds het artikel over het zweefsleepvliegen vernietigd. Met deze wijziging van de LHR wordt dat gerepareerd.
Dossier 17336 voorblad
Brief aan PS over Besluit Wijziging luchthavenregeling Zweefvliegcentrum DH, Hippolytushoeverweg

12 C-agenda Wonen

12.a Wonen: Ingekomen brief Natuurorganisaties blokkeren woningbouw, maar bouwen zelf in natuurgebied. - land en Bosch wonen in de Natuur (C-agenda cie Ruimte 13-01-2025)
Ingekomen brief Natuurorganisaties blokkeren woningbouw, maar bouwen zelf in natuurgebied. - land en Bosch wonen in de Natuur_Geredigeerd

12.b Wonen: Propositie grootschalige woningbouwlocatie NHN (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Dossier 17283 voorblad
Brief aan PS over Propositie grootschalige woningbouwlocatie NHN

12.c Wonen: Monitor Woningbouw 2024 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
De monitor woningbouw wordt jaarlijks uitgevoerd om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie, de ontwikkeling van de plancapaciteit en de ontwikkelingen in de woningbehoefte (prognose). Op basis hiervan kan zo nodig worden bijgestuurd.
Dossier 17367 voorblad
Brief aan PS over Monitor Woningbouw 2024
Monitor Woningbouw 2024

13 C-agenda Algemeen

13.a IPO: IPO update 21 november (C-agenda commissie Landelijk Gebied & Ruimte 13 jan 2025)
IPO update 21 november

13.b IPO: Conceptagenda BAC Bereikbaarheid en Infrastructuur 19 december (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
241219 BAC B&I 1a Conceptagenda BAC B&I 19 december 2024

13.c IPO: Agenda BAC Ruimte & Leefomgeving 14 november (C-agenda Ruimte & Leefomgeving jan 2025)
20241114 BAC R&L 0 Conceptagenda BAC RenL

13.d MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 88 en 89 (C-agenda alle commissies januari 2025)
Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 89
Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 88

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	13-01-2025
Tijd	18:00 - 22:30
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. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. 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. Voor het inspreken kunt u zich aanmelden via het Aanmeldformulier. Ook kunt u zich aanmelden om in te spreken door een mail te sturen naar commissieruimte@noord-holland.nl. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 10 januari 2025). 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 18:00	**Technische Briefing actualisatie IMPI 2025** Doel technische briefing: Ter voorbereiding op de behandeling van de actualisering van het iMPI 2025-2032 worden in de technische briefing de volgende projecten/onderwerpen gepresenteerd: • Raamovereenkomst beweegbare bruggen • N239-03 Ontsluiting Agriport en reconstructie op-/afritten A7 (promotie naar planfase) • Wateroverlast N510
0 18:30	**Technische Briefing Regie op de Ruimte methoden en proces** Op 30 september hebben PS de startnotitie Regie op de Ruimte vastgesteld. In de startnotitie staat het proces beschreven waarin we toewerken naar een actualisatie van de omgevingsvisie. De organisatie is de afgelopen tijd bezig geweest met het (laten) opstellen van

het participatieplan, het uitwerken van de methode hoe de keuzes en consequenties goed in beeld kunnen worden gebracht en het bij elkaar brengen van de onderliggende kaarten in de kaartenatlas. Het participatieplan wordt in februari in de commissie besproken en daarna in PS vastgesteld. Tijdens de technische briefing wordt een toelichting gegeven op de stand van zaken van Regie op de Ruimte met de nadruk op het participatieplan.

1 **Opening en mededelingen**

2 **Inspreekhalfuur**

19:00

3 **Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**

3.a **Concept eerste Strategische Agenda PS**

Het presidium heeft in juli 2024 verzocht een daadwerkelijke Strategische PS-agenda te ontwikkelen. Met zo'n Strategische agenda PS (verder StraPS) krijgen PS zelf meer regie op de eigen politieke agenda, met name bij de grotere en complexere onderwerpen. Voor het bepalen van de grote, strategische onderwerpen heeft de agendacommissie vuistregels vastgesteld. De inventarisatie van onderwerpen voor de StraPS is gebaseerd op wat nu in de commissies speelt. Er is een werkwijze ontwikkeld waarbij de griffie afstemt met de ambtelijke organisatie. Na bespreking van de concept Strategische agenda in de commissies van januari 2025 zal het Presidium de StraPS vaststellen. Nieuwe onderwerpen kunnen worden toegevoegd mits in het presidium een gewogen minderheid van 1/3e (19 leden) van PS daar achter staat.

3.b **Planningsoverzicht**

4 **B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

4.a **Uitgangspunten en werkwijze Maatwerk woningbouw in Beschermd Landschap**

19:30

Toelichting: Om in bijzondere gevallen medewerking te kunnen verlenen aan woningbouwplannen van meer dan 25 woningen in Beschermd Landschap hebben GS een werkwijze en uitgangspunten geformuleerd.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde reflecteren

op de concept-uitgangspunten en werkwijze ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap

4.a.1 **Schriftelijke reactie Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, Landschap Noord-Holland en Natuurmonumenten**

4.b **Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II**

20:45

Toelichting: Gedeputeerde Staten (GS) stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II en de Nota van beantwoording in eindconcept vast. De voorgenomen wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Met dit besluit geven GS de wijzigingen en de Nota van beantwoording in eindconcept vrij voor bespreking met Provinciale Staten.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief van GS aan PS inzake de wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 bespreken.

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

6 **B-Agenda Wonen**

6.a **Agenderingsverzoek D66, brief van C naar B-agenda "wonen voor winkels"**

21:35

Toelichting:
Het programma Wonen voor Winkels zet in op de transformatie van winkels naar woningen op kansrijke locaties om zo een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave, het voorzieningenniveau en de leefbaarheid. Het programma is tussentijds geëvalueerd. De doelstellingen zijn behaald, maar mede door lage leegstand in de detailhandel zijn er geen nieuwe aanvragen van gemeenten voor een vervolg.

Behandelvoorstel:
De D66-fractie wil met GS en met PS in gesprek over de vraag of het niet voorbarig is om programma al stop te zetten en of het niet, al dan niet aangepaste vorm, alsnog voortgezet zou moeten worden.

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

8 **B-agenda Mobiliteit**

8.a **Mobiliteit: Afdoen moties M40-2024 'onderzoek instandhouding buslijn 200' en M142-2023 'deelmobiliteit in beleid' (B-agenda Ruimte 13-01-2025)**

22:05

Toelichting: Gedeputeerde Staten geven nadere uitleg over de uitvoering van de motie M40-2024 'onderzoek instandhouding buslijn 200' en motie M142-2023 'deelmobiliteit in beleid' en verzoeken Provinciale Staten de moties als afgedaan te beschouwen.

Behandelvoorstel: Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of moties 40-2024 en 142-2023 als afgedaan kunnen worden beschouwd.

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

10 **C-agenda Ruimte**

10.a **Ruimte: Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De provincie stelt samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord op. Met het Ontwikkelperspectief maken deze partijen duurzame en weloverwogen ruimtelijke keuzes, die de regio versterken en bijdragen aan een gezonde fysieke leefomgeving voor de toekomst. In een samenwerkingsovereenkomst leggen de partijen afspraken vast over het opstellen van het Ontwikkelperspectief.

10.b **RO: Reactie provincie Noord-Holland op voorontwerp nota Ruimte (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

In juni dit jaar heeft het Rijk het voorontwerp van de Nota Ruimte vrijgegeven voor consultatie. Per brief zijn de aandachtspunten die de provincie Noord-Holland graag terugziet in de volgende versie van de Nota Ruimte verstuurd aan de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

10.c **RO: Uitvoeringagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

Gedeputeerde Staten stemmen in met de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029. De Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG is de operationele uitwerking

van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (NZKG) dat in september 2024 is vastgesteld door Provinciale Staten.

10.d **Ruimte: Ingekomen brief Het locatieonderzoek voor een AZC in Velsen - Overzicht met ten onrechte afgevallen locaties plus statusoverzicht van onze achterliggende vragen (C-agenda cie Ruimte 13-01-2024)**

10.e **RO: Ontwikkelkader De Lange Weeren gemeente Edam-Volendam (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De gemeente Edam-Volendam heeft het ontwikkelkader voor de nieuwe woonwijk Lange Weeren naar GS gestuurd, met het verzoek om het gebied te ontgrenzen van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Gedeputeerde Staten laten de gemeente weten dat een ontgrenzing van het BPL in deze fase nog niet aan de orde is. Wel geven GS aan dat zij het plan graag verder uitgewerkt willen zien.

10.f **RO: Verlenging samenwerkingsovereenkomst Spoorzone Haarlemmermeer (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De Overeenkomst tot Samenwerking Gebiedsontwikkeling Spoorzone Hoofddorp van 27 februari 2024 loopt op 31 december 2024 af. Gemeente Haarlemmermeer, de Staat der Nederlanden (ministerie van VRO) en provincie wensen gezamenlijk deze overeenkomst te verlengen tot en met 30 september 2025.

11 **C-agenda Mobiliteit**

11.a **Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam hebben met de gemeenten in Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden voor beide gebieden een Regionale Agenda Mobiliteit opgesteld. Het doel is om samen de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. De agenda's zijn een bundeling van de projecten waar de provincie, vervoerregio en gemeenten mee aan de slag zijn en gaan.

11.b **Mobiliteit: Resultaten BO Leefomgeving 2024 en BO MIRT 2024 (C-agenda cie Ruimte 13 januari 2025)**

11.c **Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst MRA-E 2025-2030 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

Gedeputeerde Staten zijn de samenwerkingsovereenkomst MRA Elektrisch 2025-2030 aangegaan met de provincie Noord-Holland, Utrecht, Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam, en de gemeenten Amsterdam en Almere. Het programmabureau 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.

11.d **RO/Mobiliteit: Bezwaarschrift PNH namens winkeliers-horeca-zorg Muiden (c-agenda cie Ruimte 13-01-12025)**

11.e **Mobiliteit: Mobiliteitsaanpak Texel-Den Helder 2040 (C-agenda Ruimte 13-01-2024)**

De gemeenten Den Helder en Texel hebben samen met de provincie Noord-Holland gewerkt aan een concept Mobiliteitsaanpak om de stad Den Helder bereikbaar en leefbaar te houden, het eiland Texel aantrekkelijk te houden en het maritiem cluster economisch te versterken. Bereikbaarheid is ook één van de doelen van het Maritiem Cluster waar de provincie samen met de gemeente Den Helder en het Ministerie van Defensie aan werkt. Het college brengt PS met deze brief op de hoogte van de gezamenlijke Mobiliteitsaanpak. De gemeenten stellen de Mobiliteitsaanpak vast na bespreking in de Regionale Raadscommissie Noordkop en de eigen gemeenteraden.

11.f **Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond 2024-2026 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De provincie heeft de afgelopen jaren gezamenlijke agenda's mobiliteit opgesteld per regio samen met inliggende gemeenten. Inmiddels zijn een zevental RAM's opgesteld. Voor Zuid-Kennemerland IJmond is nu voor het eerst een actualisatie gemaakt. Hierin is ingezet op het gezamenlijk focus aanbrengen in projecten, waar zowel Provincie en Regio voortgang willen boeken op de korte termijn. In het document zijn nu een 15 tal acties benoemd, die bijdragen aan een viertal gezamenlijke ambities. Op deze wijze proberen provincie en gemeenten de inzet te bundelen.

11.g **Mobiliteit: Wijziging Uitvoeringsregeling buurtbusprojecten Noord-Holland 2023 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

Buurtbusprojecten zijn onderdeel van het openbaar vervoer in Noord-Holland. Ze bedienen met name de kleinere kernen in de provincie. De

buurtbusverenigingen zijn vrijwilligersinitiatieven en de provincie is blij met de vele verenigingen. De provincie ondersteunt de verenigingen met subsidie en wil dit de komende jaren blijven doen.

11.h Mobiliteit: Gedragssubsidies verkeersveiligheid 2025 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)

Er gebeuren te veel ongevallen in het verkeer. De provincie wil dat elke verkeersdeelnemer veilig thuiskomt. De provincie draagt hier onder andere aan bij door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Uit onderzoek blijkt dat met name schoolgaande kinderen en ouderen op de fiets een groter risico lopen in het verkeer. Daarom geeft de provincie subsidie aan projecten die specifiek voor deze doelgroepen educatie aanbieden. Subsidie voor verkeerseducatie kan worden aangevraagd door organisaties die verkeerseducatie op scholen verzorgen of gemeenten die het programma Doortrappen willen aanbieden.

11.i Mobiliteit: Subsidie Haltetoegankelijkheid 2025 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)

Van het openbaar vervoer moet iedereen gebruik kunnen maken. Daarvoor is het belangrijk dat bushaltes goed toegankelijk zijn, ook voor reizigers met een beperking. De provincie stelt in 2025 bijna € 2.000.000,- subsidie beschikbaar aan gemeenten om op gemeentelijke grond bestaande haltes aan te passen of om nieuwe haltes aan te leggen. Met deze subsidieregeling kunnen er in de ov-gebieden Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek 25 tot 30 nieuwe, toegankelijke bushaltes gebouwd worden.

11.j Mobiliteit: Aanpak wateroverlast N510 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)

De Zeeweg (N510) in Bergen heeft regelmatig te maken met wateroverlast. Om hinder voor de omgeving te voorkomen en de verkeersveiligheid te borgen werkt de provincie de komende tijd een plan uit om de weg op te hogen.

11.k Mobiliteit: Verlengen pilot nachtbus N50 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)

Sinds juli 2024 rijdt de nachtbus N50 van station Alkmaar via Langedijk naar Den Oever. Het ging om een proef van een half jaar. Iedere maand maken meer reizigers gebruik van deze nachtbus. De proef is dus succesvol. De provincie verlengt de proefperiode daarom met 1 jaar tot eind 2025. Met de nachtbus N50 wil de provincie uitgaanslocaties voor jongeren uit Noord-Holland Noord beter bereikbaar maken. De vertrektijden vanaf station Alkmaar worden in het

voorjaar van 2025 aangepast, zodat er een aansluiting ontstaat met de nieuwe nachttrein van Amsterdam naar Alkmaar.

11.l **Luchtvaart: Besluit wijziging luchthavenregeling ZCDH, Hippolytushoeverweg (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

Deze wijziging maakt het opstijgen met behulp van een sleepvliegtuig mogelijk binnen beperkingen. Om het Windpark Wieringermeer te realiseren moest het Zweefvliegcentrum Noordkop verplaatst worden naar een andere locatie namelijk de Hippolytushoeverweg 15 a te Slootdorp. Destijds is met de zweefvliegclub afgesproken dat het zweefvliegcentrum op de nieuwe locatie dezelfde gebruiksmogelijkheden krijgt als op de oude locatie. Provinciale Staten hebben op 2 maart 2015 voor deze nieuwe locatie een Luchthavenregeling (LHR) vastgesteld. De Raad van State heeft destijds het artikel over het zweefsleepvliegen vernietigd. Met deze wijziging van de LHR wordt dat gerepareerd.

12 **C-agenda Wonen**

12.a **Wonen: Ingekomen brief Natuurorganisaties blokkeren woningbouw, maar bouwen zelf in natuurgebied. - land en Bosch wonen in de Natuur (C-agenda cie Ruimte 13-01-2025)**

12.b **Wonen: Propositie grootschalige woningbouwlocatie NHN (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

12.c **Wonen: Monitor Woningbouw 2024 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De monitor woningbouw wordt jaarlijks uitgevoerd om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie, de ontwikkeling van de plancapaciteit en de ontwikkelingen in de woningbehoefte (prognose). Op basis hiervan kan zo nodig worden bijgestuurd.

13 **C-agenda Algemeen**

13.a **IPO: IPO update 21 november (C-agenda commissie Landelijk Gebied & Ruimte 13 jan 2025)**

13.b **IPO: Conceptagenda BAC Bereikbaarheid en Infrastructuur 19 december (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

13.c IPO: Agenda BAC Ruimte & Leefomgeving 14 november (C-agenda Ruimte & Leefomgeving jan 2025)

13.d MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 88 en 89 (C-agenda alle commissies januari 2025)

Aan

Verdeling per Fractie	Zetels	Cie 4 uur
BBB	**8**	16 min. (5+11)
VVD	**8**	16 min. (5+11)
PvdA	**7**	14 min. (5+7)
GroenLinks	**7**	14 min. (5+7)
D66	**4**	10 min. (5+5)
PvdD	**4**	10 min. (5+5)
JA21	**3**	9 min. (5+3)
PVV	**3**	9 min. (5+3)
VOLT	**2**	8 min. (5+3)
CDA	**2**	8 min. (5+3)
Forum voor Democratie	**2**	8 min. (5+3)
SP	**2**	8 min. (5+3)
50PLUS	**2**	8 min. (5+3)
ChristenUnie	**1**	6 min. (5+1)
GS (25%)		*48 min.*

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Volt	4a	Rommel	Woningbouw in Beschermd Landschap	A) Welke mogelijkheden heeft PS om de uitgangspunten sterker te maken? B) Wat zijn de escalatieroutes zodra gemeenten zich uit een bestuursovereenkomst terugtrekt of daar niet aan houdt? En vice versa in het geval PNH ervanaf wijkt? C) Hoe ziet een ontheffingsprocedure eruit en wat is de rol van PS daarin? Hoe komen voorwaarden	A. De commissie kan hiervoor voorstellen doen. Zoals benoemd hebben wij er bewust voor gekozen om te werken met uitgangspunten die op voorhand niet nader zijn uitgewerkt. B. Afspraken in een bestuursovereenkomst bevatten inspanningsverplichtingen. Als partijen, in dit geval de gemeente en de provincie, in strijd handelen met deze inspanningsverplichtingen kunnen zij hierop door elkaar worden aangesproken. In het uiterste geval zou naar de civiele rechter kunnen worden gegaan. Als de gemeente een woningbouwplan in strijd met de bestuursovereenkomst planologisch mogelijk maakt, kan hiermee de ontwikkeling van het plan echter niet worden tegengehouden. Het publiekrechtelijk besluit tot vaststelling van het omgevingsplan gaat voor het bestuursakkoord. Op basis van de bestuursovereenkomst passen wij de BL-begrenzing aan of verlenen we een ontheffing. Als de gemeente afziet van realisatie dan begrenzen wij het gebied opnieuw. C. De ontheffingsprocedure begint met een verzoek van de gemeente om ontheffing te verlenen van de regels voor BL. Vervolgens besluiten GS over dit verzoek. Gelet op het uitgangspunt “groots en meeslepend of klein maar venijnig”, zal de ontheffing in de Commissie Ruimte worden besproken.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					tot stand, welke ruimte is er voor participatie van inwoners en belangengroepen? Wat zijn escalatieroutes zodra gemeenten zich niet aan de afspraken uit de ontheffing houden?	De voorwaarden voor de ontheffing worden gesteld op basis van de uitgangspunten voor maatwerk. Deze kunnen als voorschriften aan de ontheffing worden verbonden. De ontheffing maakt vervolgens deel uit van het planologisch besluit van de gemeente, bv. het omgevingsplan, en moet hiermee dus in lijn zijn. Als dat niet het geval zou zijn, kunnen wij, maar ook andere belanghebbende partijen, een zienswijze indienen en later eventueel beroep. Participatie vindt plaats in het kader van de procedure van het omgevingsplan.
2	D66	4B	Beemsterboer/ Olthof	Wijziging Werkingsgebieden & Bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II	A) Hoe vaak is het voorgekomen dat we als provincie de werkzaamheden aan de oever niet konden uitvoeren?	A. Daarover is geen informatie bekend. Vanuit vergunningen is geconstateerd dat het werkingsgebied niet aansloot bij de regels zoals wij die hebben (vanaf de oevers komt er op dit moment geen melding dat er een vergunning). Het is urgent geworden omdat dit problemen zou kunnen geven bij het beheer. B. Dat is niet bekend. C. Er hoeft niet gecommuniceerd te worden met eigenaren. Dit gebeurt ‘automatisch’ binnen de werking van het systeem van de omgevingswet.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					B) Hoeveel eigenaren worden geraakt door deze wijziging? C) Hoe wordt er gecommuniceerd met de betreffende eigenaren over deze wijziging? D) Wat zijn de gevolgen voor particuliere eigenaren, bedrijven en organisaties met woningen, kantoren, schuren, kades, tuinen, sportvelden e.d. die grenzen aan de	Eigenaren en of behandelende overheden weten dan dat er wellicht een vergunning aangevraagd wordt, binnen het werkingsgebied van de provincie. Zodoende zal de provincie geraadpleegd worden, zodat er bepaald kan worden dat de provincie haar verplichte beheer- en onderhoudswerkzaamheden uit kan voeren. D. Als de (bouw)werken zich binnen de strook van 5 meter bevinden, dan is het maken, behouden, veranderen of verwijderen van (bouw)werken vergunningplichtig. Die toetsing is nodig voor de oeverbescherming, de veiligheid op de vaarwegen en de bereikbaarheid voor beheer en onderhoud van de vaarwegen en oevers. Dat gebeurt via de aanvragen van het omgevingsloket. E. Indien blijkt dat inderdaad aanpassing nodig is in de huidige begrenzing van 5 meter gaan wij PS hierover informeren als onderdeel van de komende wijzigingsrondes.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					vaarwegen? Moeten zij nu voor alle wijzigingen van functie een provinciale vergunning aanvragen? E) Wanneer wordt de evaluatie gepubliceerd of de vijf meter voldoende is voor de onderhoudwerkzaamheden?	
3	D66	8a	Olthof	Afdoen moties M40-2024 'onderzoek instandhouding buslijn	A) Welke elementen worden beoordeeld om te zien of de pilot	A. De succesdoelstellingen van de pilot worden momenteel verder uitgewerkt. Hierbij wordt gekeken naar twee belangrijke aspecten: 1. Key Performance Indicators (KPI's) van het deelfietssysteem, waaronder: - Gebruik van de deelfietsen; - Aantal gebruikers en type gebruikers;

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
				200' en M142-2023 'deelmobiliteit in beleid'	deelmobiliteit succesvol is? B) Wat is de te verwachten looptijd? C) Welke rolverdeling wordt aan gedacht binnen de pilot?	- Financiële resultaten; - Beschikbaarheid; - Incidenten zoals ongevallen en vandalisme. 2. Bijdrage bredere maatschappelijke doelstellingen, zoals: - Verbetering van bereikbaarheid; - Verhoging van leefbaarheid (bijvoorbeeld door vermindering van emissies); - Stimulering van gezondheid door meer actieve beweging. Deze elementen vormen samen de basis voor het beoordelen van het succes van de pilot. **B.** De pilot is in eerste instantie gepland voor een periode van drie jaar, met de mogelijkheid tot verlenging. Tijdens de looptijd wordt het proces voortdurend gemonitord om kansen te benutten en, indien nodig, tijdig bij te sturen. Na ongeveer 2,5 jaar zal het systeem grondig worden geëvalueerd, waarna wordt besloten of de looptijd wordt verlengd. **C.** De provincie is opdrachtgever van het deelfietssysteem en vervult de rol van projectleider. Daarbij wordt er nauw samen gewerkt met de regio en gemeenten. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het realiseren van de benodigde infrastructuur, zoals stallingslocaties op gemeentegrond. De inkoop, het beheer en het onderhoud van het deelfietssysteem worden via een overheidsopdracht uitbesteed aan een marktpartij.
4	D66	10 c	Rommel	Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029	A) In de Novex NZKG staat aangegeven welke	In de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG zijn de acties opgenomen die in de periode 2025-2029 ter hand worden genomen om de in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied geformuleerde ambitie te realiseren. De verscheidenheid aan acties is groot. Van het maken van

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					projecten op welke termijn zullen worden opgepakt en welke bestuurslaag de hoofdverantwoordelijke is. Er staat echter niet bij wie de onkosten gaat financieren. Op welke manier wordt bepaald hoe de financiële opgave van de verschillende projecten over de verantwoordelijke bestuurslagen wordt verdeeld? En	beleid tot het realiseren van projecten. Per actie is gekeken welke partijen een rol dienen te spelen en hoe met de financiering wordt omgegaan. Daarbij is zoveel mogelijk pragmatisch te werk gegaan. Bij de beleidstrajecten en een groot deel van de onderzoekstrajecten zijn de acties bijvoorbeeld veelal onder te brengen binnen de reguliere activiteiten van de verschillende partijen. In dat geval is er dus geen sprake van een dekkingsvraagstuk. Dit geldt bijvoorbeeld voor een groot deel van de acties van de provincie Noord-Holland op het gebied van gezonde leefomgeving. Bij het realiseren van projecten – waarmee vaak hogere bedragen zijn gemoeid – wordt per project bekeken op welke wijze dekking wordt gerealiseerd en welke partij hieraan bijdraagt. En ook hier is de verscheidenheid groot. Sommige projecten komen in aanmerking financiering voor vanuit landelijke fondsen. Recent heeft de regio bijvoorbeeld een succesvolle aanvraag gedaan binnen de landelijke regeling Gebiedsinvesteringen Netten op Zee waarmee onder meer wordt bijgedragen aan een tweede pont Velsen en het revitaliseren van de haven van Beverwijk. Bij andere projecten is een gemeente aan zet of worden er combinaties gemaakt tussen lokale budgetten en landelijke fondsen. En bij weer andere projecten is er al wel overeenstemming over de plankosten maar nog niet over de investeringskosten. In het project Energiehaven IJmond, bedoeld voor de installatie van windparken op zee, worden de plankosten van de ontwerpfase bijvoorbeeld gedragen door vier partijen in de regio maar dienen voor de realisatie nog nadere afspraken te worden gemaakt met het Rijk.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					hoeveel financiering heeft de Provincie Noord-Holland gereserveerd voor de opgaven in de Novex NZKG?	Binnen de provincie Noord-Holland is dan ook geen apart budget gereserveerd om de opgaven voortkomend uit NOVEX-NZKG te realiseren. Het merendeel van de beleidstrajecten en onderzoekstrajecten waar de provincie een rol in heeft te spelen zijn ondergebracht binnen de reguliere activiteiten van de provincie. Bij projecten worden afspraken per project gemaakt en – in het geval hier aanvullende provinciale middelen voor nodig zijn – besluiten aan PS voorgelegd.
5	D66	10 b	Rommel	Reactie provincie Noord-Holland op voorontwerp nota Ruimte	1. Waarom is er voor Nood-Holland Noord een ontwikkelperspectief gemaakt en geen Novex? 2. Welke consequenties heeft dit	1. NOVEX-gebieden zijn gebieden die door het Rijk zijn aangewezen voor grote ruimtelijke transities en waar een apart Ontwikkelperspectief voor nodig is. Noord-Holland Noord is toentertijd niet aangewezen als NOVEX-gebied door de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Hugo de Jonge. Omdat er in Noord-Holland Noord wel degelijk grote ruimtelijke opgaven spelen, is de provincie samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier gestart met het opstellen van een integraal, ruimtelijk Ontwikkelperspectief NHN (NB: dat is dus nog niet afgerond). Wel heeft Hugo de Jonge naar aanleiding van het Bestuurlijke Overleg Leefomgeving 2023 in de Kamerbrief van 23 juni 2023 (kenmerk 2023-0000368287 het volgende laten weten:

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					voor de betrokkenheid en investeringen vanuit het Rijk? Is er door de Provincie bij het Rijk gelobbyd om Noord-Holland Noord wel een Novex status te geven?	• *"Het Rijk zal waar mogelijk medewerking verlenen en kennis inbrengen voor het opstellen van het Ontwikkelperspectief in Noord-Holland Noord."* Deze afspraak is herbevestigd in de bijlage "Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 6 en 7 november 2024" behorend bij de Kamerbrief van 12 november 2024 (kenmerk 2024-0000820011) van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Mona Keijzer. • *"Daarnaast zal de (beperkt beschikbare) ambtelijke ondersteuning vanuit het Rijk (VRO) bij het opstellen van het ontwikkelperspectief voor Noord-Holland Noord voortgezet worden."* 2. De provincie, de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben dus gezamenlijk besloten: • op eigen initiatief een Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord op te stellen en hieraan een regionale investeringsagenda te koppelen • de aanpak om te komen tot het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord zoveel als mogelijk vergelijkbaar te laten zijn met de aanpak bij een door het Rijk aangewezen NOVEX- gebied.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						In november 2024 hebben al deze overheden een Samenwerkingsovereenkomst ondertekend om gezamenlijk tot dit Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord te komen. Wij hebben PS hierover geïnformeerd via een brief met nummer 2146127/2340258 Vanuit bovenstaande overheden wordt gezamenlijk ingezet op de betrokkenheid en investeringen vanuit het Rijk bij de totstandkoming van het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord en de regionale investeringsagenda. 3. In de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving in 2023 is een en ander besproken zoals blijkt uit bovengenoemde Kamerbrief uit 2023. Daar waar zich kansen voordoen zal nu vanuit een gezamenlijke lobby (provincie, 17 gemeenten en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier) worden opgetreden.
6	D66	10e	Rommel	Ontwikkelkader De Lange Weeren gemeente Edam-Volendam	In de brief aan de gemeente Edam-Volendam staat dat er nog moet worden gewerkt aan zaken rond mobiliteit en extra kwaliteiten.	1. De extra kwaliteiten die we verwachten bij het plan zijn gerelateerd aan de intentie van het bestuursakkoord 'Pilot Waterland': gebiedsontwikkeling met behoud en versterking van de groene en recreatieve kwaliteiten van de Rijksbufferzone (zoals vermeld in de gewijzigde Omgevingsverordening onder het werkgebied Beschermd Landschap). We verwachten dat de gemeente voldoende inzicht levert in, en onderbouwing levert van de extra kwaliteiten bovenop wat men van een regulier nieuwbouwplan mag verwachten. Deze zullen we beoordelen op basis van ambtelijk advies en op basis van een advies van PS.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					1. Op welke manier worden de extra kwaliteiten in het plan beoordeeld? 2. En is er al een oplossing gevonden voor de extra kosten van de benodigde klimaatadaptieve onderhoudkosten na de eerste 5 jaar, dwz bij wie komen deze kosten na de eerste 5 jaar terecht? 3. En wordt Lange Weeren een reguliere maatwerklocatie waarmee het plan ook langs de richtlijn wordt gelegd die nu wordt opgesteld?	2. Het is aan de gemeente deze kosten op te nemen in de meerjarenbegroting van de gemeente. 3. Nee, Lange Weeren staat los van de richtlijnen voor een reguliere maatwerklocatie. Lange Weeren valt onder de regel van Artikel 6.59 lid 8 omtrent afspraken over woningbouw in Beschermd Landschap in het kader van “Pilot waterland”.
7	D66	12 b	Beemsterboer	Wonen: Monitor Woningbouw 2024	A) Wat is precies de status van de propositie Noord-	A) Op 11 december jl. is propositie NHN aan het Rijk aangeboden. Deze is door het Rijk in behandeling genomen. Doel is door het Rijk te worden aangewezen tot ‘grootschalig woningbouwgebied’ en op basis hiervan langdurig aanspraak te maken op financiële ondersteuning vanuit het

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					Holland Noord als woningbouwlocatie? Hoe verloopt het proces hierover met het Rijk en op welke manier en op welke termijn worden concrete afspraken vastgelegd? B) Wat betekent het dat heel Noord-Holland Noord als woningbouwlocatie is aangemeld? Heeft dit consequenties voor de beschermingsregimes die	Rijk. De afwegingscriteria hiervoor worden komende maanden nader verkend en opgesteld door het Rijk. We verwachten dat op basis van deze criteria de minister rond de zomer as. een formeel besluit gaat nemen over alle ingediende proposities (inclusief onze propositie). In het tijdvak tussen indiening en besluit zetten we in op a) nadere toelichting van onze propositie aan het Rijk op basis van de vragen die het Rijk gaat stellen, b) de lobby (om tot aanwijzing te komen) en c) het werkbezoek van de minister aan de regio (dit is toegezegd n.a.v. de aanbieding aan het Rijk – datum nog niet bekend). De provincie heeft de trekkende rol voor alle (17) gemeenten opgenomen. • De propositie voor NHN is uitsluitend gebaseerd op bestaande (beleids)kaders en eerdere besluiten, onder meer op de Woondeal voor Noord-Holland Noord en de Omgevingsvisie NH2050. Het grootschalig woningbouwgebied concentreert zich in de corridor Alkmaar en de Westfriese corridor. • Zie antwoord op vraag B. • Het gesprek hierover wordt dit half jaar voorbereid en gevoerd. I&W wordt vanuit VRO betrokken, mede door het feit dat voor ‘grootschalige woningbouwgebieden’ investeringen in mobiliteit nodig zijn.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					van toepassing zijn op sommige gebieden in Noord-Holland Noord? C) Worden in Noord-Holland Noord ook nieuwe grootschalige woningbouwlocaties gezocht of gaat het om het realiseren van al bestaande locaties in de plancapaciteit? D) De Provincie vraagt EUR 215 mln aan cofinanciering	

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					van het Rijk voor het realiseren van 42500 woningen tot 2030. Het grootste deel hiervan is nodig voor infrastructuur en mobiliteit. Hoe verlopen de gesprekken hierover en zit IenW ook aan tafel?	
5	Pvd D	4a	Rommel	Uitgangspunten en werkwijze Maatwerk locaties woningbouw	A) In het document *Concept uitgangspunten* staat onder 6. Bestuursovereenkomst (p.8): “Op	A. Voor het maatwerk zijn er geen regels in de verordening opgenomen. Gekozen is om te werken met uitgangspunten die een leidraad vormen voor de gesprekken met gemeenten en de hierop volgende besluitvorming. Op deze wijze is er zoveel mogelijk duidelijkheid geboden over de intentie van GS t.a.v. maatwerk en is er tegelijkertijd ruimte om ook per geval daadwerkelijk maatwerk te bieden. De gestelde uitgangspunten zijn daarom niet nader uitgewerkt in harde criteria of voorwaarden. De gemeenten moeten motiveren hoe zij met de gestelde uitgangspunten zijn omgegaan.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					basis van de Bestuursovereenkomst kan de locatie uit BL worden ontgrensd en kan de gemeente verder met het planologisch mogelijk maken van de ontwikkeling. In de Bestuursovereenkomst worden ook afspraken gemaakt over de termijn waarbinnen gebouwd moet worden. Als de bouw te lang op	Wat betreft de termijn waarbinnen gebouwd moet worden: hiervoor zal een redelijke termijn worden gehanteerd. Die termijn zal per locatie worden bepaald en zal mede afhankelijk zijn van de planning van de gemeente en complexiteit van het project. De termijn wordt vastgelegd in de bestuursovereenkomst. B. Het betreft een eerste analyse van het Noord-Hollandse voorzieningenniveau en het is uitgevoerd om globaal inzicht te krijgen in het huidige Noord-Hollandse voorzieningenniveau. Het rapport is nog niet in GS besproken en kan op dit moment nog niet met PS gedeeld worden.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					zich laat wachten vervallen de afspraken en wordt de locatie weer als BL begrensd.“ - Welke termijn wordt gehanteerd voor ‘te lang,’ m.a.w. wat is de maximale duur van het uitstel? Welke criteria dan wel afspraken worden hierbij	

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					gehanteerd? B) In het document *Concept uitgangspunten* staat onder 5. Overige acties: “Op dit moment loopt er ook een onderzoek naar het voorzieningenniveau in Noord-Holland, in het kader van de verkenning naar de regionale voorzieningen akkoorden.”	

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					- Wanneer zijn de resultaten van dit onderzoek bekend en worden ze met PS gedeeld? - Met welk doel wordt dit onderzoek gehouden? - Op welke wijze worden de resultaten hiervan meegenomen in de *werkwijze*	

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					maatwerk locaties woningbouw?	
6	PvdD	12c	Beemsterboer	Wonen: Monitor Woningbouw 2024	"Alle gemeenten in NH hebben tot 2050 een bruto plancapaciteit van 410,8 duizend woningen." Dit aantal is gebaseerd op statische registraties van het aantal huishoudens in Noord-Holland. Onze vraag betreft de behoefte aan nieuwe woningen versus het vacant komen van vele huizen door de vergrijzing binnen deze berekening. Zo publiceerde de Gemeente Edam-Volendam d.d. 13	- De ontwikkeling van het aandeel seniorenhuishoudens is onderdeel van de nieuwe Bevolkingsprognose Noord-Holland 2024-2050: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Demografie/Beleidsdocumenten/Bevolkingsprognose_Noord_Holland_2024_2050.pdf die op 17 december 2025 door GS is vastgesteld. De ontwikkeling van het aandeel seniorenhuishoudens staat beschreven in paragraaf 3.4 van het rapport. - In het rapport over de Bevolkingsprognose Noord-Holland 2024-2050 is ook de ontwikkeling van de groei van de woningbehoefte tot 2050 beschreven. Bij de berekening van de woningbehoefte wordt rekening gehouden met vrijkomende woningen door vergrijzing (woningverlaters) en huishoudens die toetreden tot de woningmarkt (starters). Het aantal starters is in Noord-Holland tot 2050 groter dan het aantal woningverlaters waardoor de woningbehoefte tot 2050 blijft groeien. Dit staat beschreven in paragraaf 4.1 en verder van het rapport.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					november dat de huidige bevolking 37.111 inwoners groot is, waarvan 65+ : 8.477 (23%), op een aantal woningen van 15.856. Dit doet vermoeden dat er mettertijd genoeg woningen vrij komen voor andere inwoners. - Wat is het aandeel senioren huishoudens in Noord-Holland tot 2050-2070, en wat is daarvan de geschatte	

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					ontwikkeling? - Hoeveel senioren woningen komen er vacant in die periode en hoe verhoudt dat aantal zich tot de behoefte aan nieuwe woningen?	
7	JA21	4a	Rommel	Ruimtelijke onderbouwing en definiering van BL-grenzen	A) Welke planologische en ruimtelijke criteria gebruikt de provincie om te bepalen of	A. Voor het maatwerk zijn er geen regels in de verordening opgenomen. Gekozen is om te werken met uitgangspunten die een leidraad vormen voor de gesprekken met gemeenten en de hierop volgende besluitvorming. Op deze wijze is er zoveel mogelijk duidelijkheid geboden over de intentie van GS t.a.v. maatwerk en is er tegelijkertijd ruimte om ook per geval daadwerkelijk maatwerk te bieden. De gestelde uitgangspunten zijn daarom

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					een stuk beschermingsgebied in aanmerking komt voor ontgrenzing of ontheffing? B) Welke methoden en criteria worden toegepast om vast te stellen of er binnenstedelijk daadwerkelijk onvoldoende plan- of bouwcapaciteit is voordat maatwerk in BL wordt overwogen? C) Zijn er concrete cijfers over het totale	niet nader uitgewerkt in harde criteria of voorwaarden. De gemeenten moeten motiveren hoe zij met de gestelde uitgangspunten zijn omgegaan. Op basis van de uitkomsten van het maatwerktraject maken wij een zorgvuldige afweging tussen de bescherming van het landschap woningbouw. B. Voor het maatwerk zijn er geen regels in de verordening opgenomen. Gekozen is om te werken met uitgangspunten die een leidraad vormen voor de gesprekken met gemeenten en de hierop volgende besluitvorming. Op deze wijze is er zoveel mogelijk duidelijkheid geboden over de intentie van GS t.a.v. maatwerk en is er tegelijkertijd ruimte om ook per geval daadwerkelijk maatwerk te bieden. De gestelde uitgangspunten zijn daarom niet nader uitgewerkt in harde criteria of voorwaarden. De gemeenten moeten motiveren hoe zij met de gestelde uitgangspunten zijn omgegaan. Gemeente kan hierbij gebruik maken van de monitor plancapaciteit. C. Nee, hier zijn geen cijfers voor en er zijn geen afspraken over gemaakt.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					areaal dat men eventueel wil 'ontgrenzen', en hoe wordt dit kwantitatief afgewogen tegen de oorspronkelijke beschermingsdoelen van het landschap?	
8	JA21	4a	Rommel	Woningbehoefte en ruimtelijke kwaliteit	A) Op welke manier wordt de woningbehoefte in kleine kernen kwantitatief en kwalitatief bepaald, en welke meetinstrume	A. De totale woningbehoefte wordt gebaseerd op de provinciale prognoses. Er is in de woondeal NHN op regio niveau een percentage betaalbaar afgesproken die de gemeenten recent per gemeente hebben verdeeld. In de woondeal MRA is er een percentage betaalbaar per gemeente opgenomen. De kwantitatieve en kwalitatieve verdeling binnen de verschillende kernen van een gemeente is aan de gemeente zelf. B. Voor het maatwerk zijn er geen regels in de verordening opgenomen. Gekozen is om te werken met uitgangspunten die een leidraad vormen voor de gesprekken met gemeenten en de hierop volgende besluitvorming. Op deze wijze is er zoveel mogelijk duidelijkheid geboden over de intentie van

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					nten (bijv. demografische prognoses) gebruikt de provincie hiervoor? B) Welke toetsingskaders (bijv. regionale woonvisie, gemeentelijk bestemmingsplan) gebruikt de provincie om te bepalen of het woningprogramma in BL-locaties bij de lokale vraag en schaal past? C) Hoe beoordeelt de provincie of de plannen	GS t.a.v. maatwerk en is er tegelijkertijd ruimte om ook per geval daadwerkelijk maatwerk te bieden. De gestelde uitgangspunten zijn daarom niet nader uitgewerkt in harde criteria of voorwaarden. Het beoordelen van de lokale maat en schaal zal maatwerk zijn. C. Dit wordt beoordeeld aan de hand van de beschrijvingen van het betreffende BL en de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Artikel 6.70 (Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied) van de OV NH2022 blijft van toepassing. Het raadplegen van de ARO is onderdeel van het proces.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					voldoen aan de eisen van ruimtelijke kwaliteit (bijv. architectuur, hoogte, dichtheid) en welke (objectieve) criteria liggen daaraan ten grondslag?	
9	JA21	4a	Rommel	Infrastructuur, mobiliteit en verkeersimpact	A) Welke verkeersmodellen (bijv. VISSIM) en STOMP-ordeningsprincipes worden gebruikt om te bepalen of extra woningbouw in BL niet tot onaanvaardbare	A. Gemeenten en ontwikkelaars zijn verantwoordelijk voor het berekenen van de gevolgen voor de mobiliteit en de eventueel veranderende verkeersdruk in de omgeving. Hiervoor wordt meestal een ingenieursbureau ingehuurd. Het is afhankelijk van dit bureau welk model wordt gebruikt. B. In de verkeersmodellen zijn gedragsparameters gemodelleerd, zoals het aantal OV- en fietsgebruikers en sociaal-economische gegevens. C. Verschillende verkeersmodellen dienen een verschillend doel. In VISSIM is op microscopisch (hoog detailniveau) niveau inzichtelijk te maken hoe de infrastructuur ingericht kan worden. Dit biedt de mogelijkheid om infrastructuuraanpassingen door te rekenen. Het macroscopisch

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					verkeersdruk leidt? B) Hoe wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag bij het modelleren van verkeersimpact? C) Worden deze modellen alleen gebruikt voor algemene inschattingen, of ook voor gedetailleerde simulaties van specifieke infrastructuur aanpassingen?	verkeersmodel VENOM laat op hoger detailniveau zien hoe mobiliteitsstromen zich bewegen. D. Er zijn landelijke en regionale afspraken over het update-regime van de gegevens, de kalibratie van telpunten en aanpassing van sociaal-economische factoren. De provincie Noord-Holland gebruikt het VENOM-model met als werkingsgebied de MRA-regio en provincie Flevoland. Op dit moment wordt het werkingsgebied uitgebreid met de gehele provincie Noord-Holland. Gezamenlijk met de VRA, provincie Flevoland en gemeente Amsterdam beheren en actualiseren wij het VENOM-model. Alle gemeenten in het werkingsgebied worden hierbij betrokken en kunnen er gebruik van maken voor hun eigen verkeersmodellen, zodat alle partijen dezelfde data gebruiken. E. Wanneer de vergrootte verkeersdruk niet passend is op de huidige inrichting van de infrastructuur (fiets, OV en weg), dan zal in overleg met de desbetreffende gemeente(n), ontwikkelaar(s) en ingenieursbureau(s) gekomen worden tot een passende inrichting van de plannen. Dit kan tevens leiden tot toekomstige verbetering van de (provinciale) infrastructuur van fiets, OV of weg in lijn met de iNHi 2024-2028.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					D) Hoe wordt ervoor gezorgd dat de invoerdata (zoals verkeersstromen en mobiliteitsgedrag) actueel en representatief is voor de regionale situatie? E) Hoe worden de resultaten van deze modellen vertaald naar beleidskeuzes of aanpassingen in plannen? F) Hoe wordt de financiering voor eventuele benodigde	F. Indien er aanleiding toe is, zullen hierover in de bestuursovereenkomst afspraken worden gemaakt. De uitwerking hiervan zal op planniveau plaatsvinden.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					infrastructurele aanpassingen (wegen, OV, fietspaden) verdeeld tussen gemeente, provincie en ontwikkelaar?	
10	JA21	4a	Rommel	Milieu, natuur en ecologische compensatie	A) Hoe wordt de ecologische impact (bijv. weidevogels, biodiversiteit) voorafgaand en tijdens de bouwfase gemonitord, en welke normen of drempelwaarden hanteert de provincie bij een eventuele	A. Voor locaties in BL waar de kernkwaliteit habitat voor weidevogels geldt, zal geen maatwerk worden toegepast. B. Voor het maatwerk zijn er geen regels in de verordening opgenomen. Gekozen is om te werken met uitgangspunten die een leidraad vormen voor de gesprekken met gemeenten en de hierop volgende besluitvorming. Op deze wijze is er zoveel mogelijk duidelijkheid geboden over de intentie van GS t.a.v. maatwerk en is er tegelijkertijd ruimte om ook per geval daadwerkelijk maatwerk te bieden. De gestelde uitgangspunten zijn daarom niet nader uitgewerkt in harde criteria of voorwaarden. De gemeenten moeten motiveren hoe zij met de gestelde uitgangspunten zijn omgegaan.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					compensatieverplichting? B) Op welke manier berekent de provincie de noodzakelijke ecologische compensatie, en hoe worden de bijbehorende kosten geraamd of doorbelast?	
11	JA21	4a	Rommel	Kosten en financiele afspraken	A) Welke processtappen worden doorlopen om te bepalen wie verantwoordelijk is voor de kosten van infrastructuur,	A. Indien er aanleiding toe is, zullen hierover in de bestuursovereenkomst afspraken worden gemaakt. De uitwerking hiervan zal op planniveau plaatsvinden. B. Zie antwoord onder 1. C. De afweging van financiële risico's heeft een volwaardige plek in de besluitvorming van GS.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					mitigatiemaatregelen en natuurcompensatie, en op basis van welke criteria? B) Worden er in de bestuurs-overeenkomst standaard afspraken gemaakt over kostenverdeling (bijv. landschappelijke inpassing, groencompensatie, ontsluiting), en hoe worden die kosten ingeschat? C) Welke mechanismen hanteert de provincie om	D. We verwachten 3 fte extra in te zetten voor het begeleiden van plannen voor maatwerk. E. Nee. F. Nee, die hebben we niet hiervoor.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					financiële risico's te beheersen wanneer een gemeente of ontwikkelaar afziet van een bouwproject? D) Hoe wordt de ambtelijke inzet vanuit de Provincie Noord-Holland verwacht en geregistreerd? E) Worden de uren en kosten van ambtelijke inzet voor projecten, zoals ontgrenzingen of ontheffingen binnen BL,	

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					bijgehouden in een specifiek projectmanagement- of ERP-systeem? F) Hoe wordt inzichtelijk gemaakt welke kosten zijn toe te rekenen aan specifieke projecten, en wordt deze informatie gedeeld met betrokken partijen zoals gemeenten of ontwikkelaars Zijn er standaardprotocollen of richtlijnen voor het plannen en monitoren	

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					van de benodigde ambtelijke capaciteit bij dergelijke trajecten?	
12	JA21	4a	Rommel	Proces, doorlooptijd en monitoring	A) Wat is de gemiddelde doorlooptijd van een formeel traject (van informeel contact tot eventueel ontgrenzen of ontheffing), en waar treedt de meeste vertraging op? B) Op welke momenten in het proces	A. De doorlooptijd is vooral afhankelijk van de inzet van de gemeente. Wij verwachten dat de stappen binnen een jaar kunnen worden doorlopen. Eventuele vertraging kunnen wij nu niet voorzien. B. Het omgevingsplan dat de gemeente opstelt moet voldoen aan de wettelijke eisen die op dat moment gelden. In de bestuursovereenkomst worden afspraken gemaakt. Indien de gemeente deze niet kan nakomen door veranderende economische omstandigheden zullen opnieuw afspraken moeten worden gemaakt. Wij vragen om een open boekhouding indien nodig. C. We voeren monitoring uit en zullen PS hier jaarlijks over informeren. De indicatoren voor monitoring en evaluatie worden nog nader uitgewerkt.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					kan de provincie bijsturen op basis van nieuwe technische inzichten, zoals veranderende milieueisen of economische omstandigheden? C) Welke meetbare indicatoren gebruikt de provincie om de effecten van woningbouw in BL-locaties te beoordelen (bijv. Brede Welvaartsmonitor, verkeersaantallen,	D. De monitoring en evaluatie kan aanleiding geven tot aanpassing van de uitgangspunten door GS. PS kunnen hier ook om vragen naar aanleiding van de resultaten van de monitoring.

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					voorzieningen index)? D) Hoe worden de effecten van eenmaal toegestane projecten gemeten (bijv. op voorzieningen, leefbaarheid, natuur), en hoe leidt dit tot eventuele bijsturing of beleidsaanpassingen?	
13	JA21	4a	Rommel	Innovatie en niet-realistische plannen	A) In hoeverre stimuleert de provincie innovatieve bouw- en energietechnieken (bijv. energiezuinig	A. Wij stimuleren energiebesparing en toepassing van duurzame energie met de volgende regelingen: • Wij stimuleren de samenwerking tussen woningbouwcorporaties bij het gezamenlijk verduurzamen van bestaande woonwijken, zodat dit efficiënter en goedkoper kan • Binnenkort gaat er een regeling open waarmee wij gemeenten stimuleren om voor nieuwbouwwijken energieconcepten te ontwikkelen met een zo laag mogelijke impact op het elektriciteitsnet

Technische vragen commissie Ruimte 13 januari 2025						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					e bouwconcepten), en zijn er specifieke subsidieregelingen of richtlijnen in de Omgevingsverordening hiervoor? B) Welke procedure is van toepassing als een project niet binnen de afgesproken termijn start met de bouw, en wat zijn de gevolgen voor de BL-status en financiële afspraken?	• Wij ondersteunen een proefproject van TNO, Winst uit je Woning en Klimaatmissie waarbij bestaande woningen met dezelfde kenmerken sneller en goedkoper kunnen worden verduurzaamd B. Als de bouw niet binnen de afgesproken termijn start, dan zullen wij in overleg treden. Hierbij zullen ook de financiële gevolgen worden betrokken. Wij kunnen eventueel de locatie opnieuw als BL begrenzen.

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	13 januari 2025
Commissievoorzitter	:	mw. M Poot
Commissie-adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: mw. M. Poot
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. Den Boer, dhr. R. Nijkamp, dhr. G. Vendrig (online)
	GL	: statenlid P. Korzelius, Statenlid N. van der Waart (online)
	VVD	: dhr. J. Boer, dhr. J. van Gilse
	D66	: mw. L. Berkvens (online) mw. N. Vroom, dhr. W. van der Heijden
	PvdA	: dhr. C. Vonk, mw. G. de Boer
	PVV	: dhr. D. De Moel
	SP	: mw. H. Bouhlel, dhr J. Kes
	CDA	: dhr. S. Dijk, mw. W. Koning
	JA21	: dhr. I. Mantel, dhr. R. Broertjes,
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, mw. H. Vonck
	Christen Unie	: mw Y. Buit, dhr. M. Klein
	Volt	: dhr. B. Bonekamp, statenlid M. de Weerdt
	50PLUS	: dhr. H. Faassen, mw. A. van der Helm
	FvD	: mw. C. Middelkoop (online)
Gedeputeerden:	dhr. J. Olthof, mw. E. Rommel, dhr J. Beemsterboer	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 19.00 uur. Voor gedeputeerde Rommel zijn er drie rondvragen aangemeld. Volt heeft een vraag over de geluidsoverlast van Schiphol. De VVD heeft twee vragen, een over NOVEX Noordzeekanaalgebied en een over de Lange Weeren. Voor gedeputeerde Olthof zijn ook drie rondvragen aangemeld. Een vraag van de Christen Unie over het OV in Zaanstad, een vraag van D66 over Muiden en een vraag van de PVV over EBS.

In totaal zijn er drie insprekers. Er is één aanmelding voor het inspreekhalfuur, er is één inspreker aangemeld bij agendapunt 4a 'Maatwerk woningbouw in beschermd landschap' en een bij agendapunt 4b 'Wijziging werkingsgebieden omgevingsverordening'. Deze inspreker spreekt, gezien het tijdstip, in tijdens het inspreekhalfuur. De **voorzitter** deelt mee dat sinds 1 januari gebruik kan worden gemaakt van een nieuw instrument; het 'tweeminutendebat' Dit debat is gericht op het indienen van een motie over een B-stuk waarover in de commissievergadering is gesproken om daarmee een uitspraak van PS te vragen over het onderwerp. Als commissieleden hier gebruik van willen maken, is het belangrijk dat in de commissie al een aankondiging hiervoor wordt gedaan met een omschrijving van de voorgenomen motie.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Den Boer voor een mededeling. Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst de commissieleden op een ingekomen stuk met nummer 222, waarin ontwikkelingen in Texel en Den Helder worden besproken in het kader van het programma 'ontwikkeling van het maritieme cluster' door het Ministerie van Defensie. GS stelt voor om een technische briefing te organiseren over de plannen voor dit gebied. Mevrouw **Den Boer** vraagt of er onder de commissieleden interesse is voor deze briefing. De commissie reageert hierop instemmend. De **voorzitter** zegt toe dat deze technische briefing zal worden georganiseerd.

2 Inspreek halfuur

De **voorzitter** geeft het woord aan de inspreker bij agendapunt 4b, de heer Van der Werf. Hij spreekt in namens het Consortium Shipdock en TT Vasumweg BV. De heer **Van der Werf** is advocaat en juridisch adviseur van de ontwikkelaars van het Cornelis Douwes terrein in Amsterdam Noord. Hij spreekt in naar aanleiding van de zienswijze die hij heeft ingediend namens TT Vasumweg BV en de ontwikkelaars over de voorgenomen aanwijzing door GS van het Cornelis Douwes terrein en Shipdocks als industrieterrein van provinciaal belang. De erfpachter en de ontwikkelaar zijn zeer ontstemd over deze aanwijzing omdat dit de komende jaren de woningbouwontwikkeling blokkeert. Er is een lobby is gestart door Damen Shipyards via het

ministerie van Defensie, het ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met het doel om langs publieksrechtelijke weg mogelijk te maken wat langs privaatrechtelijke weg al een beklonken zaak is. Er wordt getracht een huurovereenkomst langer te laten doorlopen dan 31 mei 2028, zoals was afgesproken. Volgens de heer **Van der Werf** blijkt niet uit de stukken dat de Provincie de uitvoeringsinstrumenten gaat inzetten om de bestemming van duurzaam bedrijventerrein te realiseren.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden om vragen te stellen.
De heer **Bonekamp** (Volt) informeert of de kern van het verhaal is dat de Provincie zich voor het karretje laat spannen. De heer **Van der Werf** bevestigt dit en benadrukt dat Damen eerder tevergeefs heeft geprobeerd de ontwikkelstrategie van Amsterdam te beïnvloeden en nu via een andere route hetzelfde probeert te bereiken.
De heer **Van der Heijden** (D66) vraagt om verduidelijking van de tijdslijn. De heer **Van der Werf** legt uit dat de aanwijzing als industrieterrein van provinciaal belang een gezamenlijke tweejarige verkenning omvat door het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. Dit proces moet een stap zetten richting een structurele oplossing voor het Cornelis Douwesterrein, maar concrete resultaten worden pas over twee jaar verwacht. Indien de oplossing vereist dat de werf volledig wordt verplaatst vóór een bestemmingswijziging, dan kan dit proces volgens de heer Van der Werf nog twintig jaar duren. Daarnaast is door de provincie Noord-Holland, Damen en het ministerie verzocht om de transformatie niet vóór 2040 te starten, dit zal volgens de heer Van der Werf honderden miljoenen euro's kosten.

De **voorzitter** geeft het woord aan de tweede inspreker, de heer Van Hout namens Heemskerk Lokaal. De heer **Van Hout**, raadslid namens Heemskerk Lokaal, spreekt over het woningtekort in Heemskerk en benadrukt het gebrek aan passende en betaalbare woningen voor jongeren en senioren. Hij noemt de lange wachtlijst van woningcorporatie ‘Wonen op maat’ en de verwachte toename van de vergrijzing. Hoewel er nieuwe woningen gepland staan, ontbreekt een inventarisatie van de woningbehoefte. Hij roept de provincie op om de bouwplannen in het buitengebied te ondersteunen en bij te dragen aan het oplossen van het woningtekort.

De heer **Dijk** (CDA) vraagt wat de heer Van Hout verstaat on der een betaalbare woning. De heer **Van Hout** geeft aan dat hij een woning van driehonderdvijfenzestig duizend als betaalbaar beschouwt. De heer **Dijk** (CDA) vraagt of de heer **Van Hout** dit bedrag betaalbaar vindt. De heer

Van Hout geeft aan dat dit zeker geldt voor Heemskerk waar de huizenprijzen richting de vijf ton gaan en dat is voor jongeren onbetaalbaar.

3. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische agenda, lijsten, moties en toezeggingen.

De **voorzitter** geeft aan dat er vooraf geen opmerkingen over het verslag zijn binnengekomen. De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Bouhlel (SP). Mevrouw **Bouhlel** vindt de notulen van de laatste vergadering, de overloopvergadering van 28 november jl., erg summier ondanks dat er volgens haar vier uur vergaderd is. Zij vraagt om een nieuw verslag. De **voorzitter** zegt toe dit te bekijken. De heer **Bonekamp** (Volt) geeft aan dat hij niet moet worden aangesproken als statenlid, maar vindt deze correctie niet goed verwoord in het verslag van 25 november jl. De **voorzitter** zegt toe dat daar ook naar gekeken zal worden. Het verslag wordt niet vastgesteld.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of het klopt dat de toezegging van gedeputeerde Olthof over de plaatsing van meetstations in Krommenie nog openstaat op de lijst van toezeggingen, aangezien zij dacht dat deze meetstations al geplaatst waren. Daarnaast wijst zij op een openstaande terugkoppeling over het onderzoek naar functiewijzigingen van agrarische percelen. Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat het meetstation inmiddels geplaatst is. De **voorzitter** zegt toe de lijst van toezeggingen aan te passen.
De vraag over de functiewijziging van agrarische percelen zal beantwoord worden door gedeputeerde Rommel zodra zij is gearriveerd.

De heer **Dijk** (CDA) merkt op dat de monitor 'Woningbouw 2024' op de C-agenda staat, terwijl zowel hij als Volt ervan uitgingen dat dit onderwerp op de B-agenda zou worden geplaatst. Hij stelt voor om dit punt op de B-agenda van februari te zetten. De **voorzitter** zegt toe dat dit nagekeken zal worden.

3.a Concept eerste Strategische Agenda PS

Het presidium heeft in juli 2024 verzocht een daadwerkelijke Strategische PS-agenda te ontwikkelen. Met zo'n Strategische agenda PS (verder StraPS) krijgen PS zelf meer regie op de eigen politieke agenda, met name bij de grotere en complexere onderwerpen. Voor het bepalen van de grote, strategische onderwerpen heeft de agendacommissie vuistregels vastgesteld. De inventarisatie van onderwerpen voor de StraPS is gebaseerd op wat nu in de commissies speelt. Er is een werkwijze ontwikkeld waarbij de griffie afstemt met de ambtelijke organisatie. Na

bespreking van de concept Strategische agenda in de commissies van januari 2025 zal het Presidium de StraPS vaststellen. Nieuwe onderwerpen kunnen worden toegevoegd mits in het presidium een gewogen minderheid van een derde (negentien leden) van PS daar achter staat.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden.
Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) benadrukt dat de Strategische Agenda PS (StraPS) belangrijke mogelijkheden biedt om de belangen van doelgroepen, zoals senioren, beter te vertegenwoordigen. Zij onderstreept het belang van het thema 'Regie op Ruimte' en pleit ervoor dat woningbouwprojecten rekening houden met de behoeften van specifieke doelgroepen, wat ook cruciaal is voor jongere generaties om betaalbare woningen te vinden. 50PLUS ziet in de StraPS kansen en blijft zich inzetten om deze agenda ten goede te laten komen aan de inwoners van Noord-Holland.
De heer **Bonekamp** (Volt) stelt voor om meer diepgang te geven aan het thema 'Regie op Ruimte', met speciale aandacht voor onderwerpen zoals wonen. Hij hoort graag hoe de andere fracties hierover denken.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) spreekt haar positieve waardering uit voor de Strategische Agenda, heeft geen vragen en sluit zich aan bij de mening van Volt.
De heer **Van der Heijden** (D66) merkt op dat Volt om een reactie vraagt, maar vindt dat de commissie ervoor moet waken dat de StraPS uitmondt in een tweede termijnenkalender. Hij is geen voorstander van een verdere uitdieping van het thema 'Regie op Ruimte'.
De heer **Bonekamp** (Volt) vindt dit niet hetzelfde als een planningsagenda omdat het thema 'Regie op Ruimte' erg breed is.
Mevrouw **Koning** (CDA) stelt dat het thema Wonen volgens het CDA een strategische lijn verdient en regelmatig moet worden besproken.
De heer **Hollebeek** (PvdD) benadrukt dat het een begin is en dat op advies van de Staten Griffie een aantal onderwerpen is gekozen om de StraPS alvast te vullen. Het gaat met name om de fasering en een gestructureerde aanpak bij grote projecten, zoals de omgevingsvisie. Er moet nog worden bepaald hoe dit precies vorm krijgt, met aandacht voor het voorkomen van te veel uitsplitsing, zodat de strategische lijn behouden blijft. Er is nog ruimte op de agenda voor verdere uitwerking.

3.b Planningsoverzicht

Er zijn geen opmerkingen.

4 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

4.a. Uitgangspunten en werkwijze Maatwerk woningbouw in Beschermd Landschap

Toelichting: Om in bijzondere gevallen medewerking te kunnen verlenen aan woningbouwplannen van meer dan vijfentwintig woningen in Beschermd Landschap heeft GS een werkwijze en uitgangspunten geformuleerd.
Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde reflecteren op de concept-uitgangspunten en werkwijze ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap.

De **voorzitter** geeft het woord aan de inspreker de heer De Jong, hij spreekt in namens Landschap Noord Holland, Natuurmonumenten en de Natuur en Milieufederatie. De heer **De Jong** benadrukt dat Noord-Holland al meer dan zestig jaar zorgvuldig planologisch beleid voert, wat heeft geleid tot een duidelijke scheiding tussen stad en land, in tegenstelling tot Zuid-Holland. Dit beleid is vastgelegd in het BPL, dat zorgt voor een leefbare provincie, behoud van landbouwgrond rond steden en duidelijkheid voor projectontwikkelaars.
De heer **De Jong** is bezorgd over de uitgangspunten voor woningbouw, omdat veel voorwaarden subjectief zijn en de beoordeling onduidelijk is. Hij stelt voor een toetsingskader te ontwikkelen, vergelijkbaar met de aanpak van het NNN, waarbij duidelijke criteria gelden voor herbegrenzing en kernkwaliteiten worden beschermd. Dit kader zou naast weidevogels ook kastelen, landgoederen, mono-biotopen en stolpenlinten moeten omvatten, zodat daar niet gebouwd mag worden. Tenslotte pleit hij ervoor om gemeentelijke verzoeken voor woningbouw in Beschermd Landschap openbaar te maken zodra ze worden ingediend.

De **voorzitter** stelt de commissieleden in de gelegenheid om vragen te stellen.
Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt hoe de compensatie bij aantasting van kernkwaliteiten eruit zou moeten zien. De heer **De Jong** antwoordt dat de motie die vorige maand is aangenomen gaat over de aantasting van de kernkwaliteiten bij minder dan twintig woningen. Hij vraagt om die motie ook van toepassing te laten zijn op projecten met meer dan twintig woningen. Hij merkt op dat sommige kernkwaliteiten meer vervangbaar zijn dan andere en stelt voor om, net zoals bij de leidraad voor weidevogels, een vergelijkbare aanpak te ontwikkelen voor andere kernkwaliteiten.
Mevrouw **Berkvens** (D66) merkt op dat het open landschap volgens haar geen vervangbare waarde heeft en vraagt de heer De Jong hoe hij dit ziet.
De heer **De Jong** beaamt dat sommige elementen meer waarde hebben dan andere en dat hierin al een vorm van waardering zit, ook voor de open ruimte. Dit kan concreter gemaakt worden

zoals door een omgeving van een kasteel of een weiland naast een landgoed goed te omschrijven. Hij wijst erop dat andere provincies vergelijkbare waarderingssystemen hanteren en dat in Noord-Holland de helft van de provincie beschermd is. De heer **De Jong** benadrukt dat maatwerk volgens hem van twee kanten moet komen.

Mevrouw **Koning** (CDA) stelt dat er voorheen in Beschermd Landschap verschillende regimes bestonden die samen zijn gevoegd. Zij vraagt of het klopt dat de heer De Jong pleit voor terugkeer naar verschillende regimes. De heer **De Jong** bevestigt dat hij pleit voor Beschermd Landschap plus.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) vraagt of natuurwaarden onderdeel zijn van de onvervangbare waarden.

De heer **De Jong** zegt dat in de brief die de natuurorganisaties hebben geschreven is geprobeerd onderscheid te maken tussen objecten en waarden. Hieronder vallen bijvoorbeeld aardkundige waarden en oude kavelpatronen. Hier is discussie over mogelijk. Hij pleit voor een register waar aantoonbare objecten zijn opgenomen met werkwijzen.

De heer **Kes** (SP) vraagt of de natuurorganisaties door het college zijn uitgenodigd en zo ja, wat de reactie van het college was. De heer **De Jong** geeft aan geen uitnodiging te hebben ontvangen. Na het debat in december en vanwege het feit dat het stuk vlak voor Kerst is verschenen, is er nog geen tijd geweest om contact op te nemen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de eerste termijn.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) uit kritiek op het stuk over maatwerklocaties voor woningbouw, omdat er geen duidelijke regels voor maatwerk zijn opgenomen. GS kiest voor algemene uitgangspunten, zoals "zoveel mogelijk", "rekening houden met", "voortbouwen op" en "compenseren van". Volgens haar zijn deze criteria te vaag en laten ze ruimte voor subjectieve interpretatie. Hoewel de intentie goed lijkt, vindt ze de uitwerking te vrijblijvend en onvoldoende stevig. De PvdD pleit voor een zorgvuldige beoordeling van gemeentelijke maatwerkplannen op basis van heldere en concrete criteria, zodat bestuurders en bewoners duidelijkheid hebben over de locaties en voorwaarden voor ontwikkelingen. Mevrouw **Vonck** stelt dat GS meer regie moet nemen bij het bepalen waar in de provincie gebouwd mag worden. Ze stelt voor om onderscheid te maken tussen gebieden waar bouwen nooit mag vanwege kernkwaliteiten en gebieden waar maatwerkbouw onder voorwaarden wèl mogelijk is.

Ze herhaalt de vraag die zij ook aan GS stelde in mei, om een overzicht te maken van gebieden waar bouwen uitgesloten is en die naast mogelijke maatwerklocaties te plaatsen. Mevrouw **Vonck** dringt erop aan dat GS verantwoordelijkheid neemt bij de aanwijzing van bouwlocaties en

het stellen van duidelijke voorwaarden voor maatwerkbouw. De PvdD overweegt moties in te dienen om de provinciale regie te versterken en ervoor te zorgen dat natuur en inwoners niet worden geschaad.

De heer **Nijkamp** (BBB) wijst erop dat er een lijst is met tweeëndertig locaties die zijn aangewezen als Beschermd Landschap en dat op basis daarvan verder gereguleerd kan worden. Hij vindt dat deze vraag eigenlijk niet gesteld hoeft te worden. Mevrouw **Vonck** is van mening dat er wel degelijk onderscheid te maken is in de verschillende gebieden met onvervangbare of te compenseren waarden. Zij stelt dat de provincie bij een woningbouwaanvraag de regie moet voeren.

De heer **Kes** (SP) betreurt het gebrek aan contact van het college met natuurorganisaties en dringt erop aan dat dit in de toekomst verbeterd wordt. Hij vraagt de gedeputeerde hoe deze aankijkt tegen het openbaar maken van bouwvoornemens in beschermd landschap en hoe om te gaan met plannen voor vijfentwintig woningen in dergelijke gebieden. Hij pleit ervoor dat natuurorganisaties direct hun input aan GS kunnen geven in plaats van via PS. Daarnaast wil hij weten of er bufferzones nodig zijn wanneer beschermd landschap grenst aan Natura2000-gebieden en of er niet structureler over het budget voor natuur en woningbouw moet worden nagedacht, aangezien het huidige budget beperkt is tot deze coalitieperiode. Hij vraagt hoe GS omgaat met situaties waarin binnenstedelijke woningbouw niet snel gerealiseerd kan worden en of een zienswijze van de gemeente dan voldoende is. De heer **Kes** wijst erop dat in het stuk staat dat er geen noodzaak is voor grootschalige woningbouw in Beschermd Landschap en er dus geen noodzaak is voor de plancapaciteit. Hij vraagt ook verduidelijking over de opmerking dat maatwerk geen regulier beleid is en niet wordt opgenomen in de Omgevingsverordening. Bovendien vindt hij de huidige formulering over het compenseren van afname van water, groen en biodiversiteit te vrijblijvend en pleit hij ervoor dit dwingender te formuleren. Tot slot is hij kritisch over het feit dat de input van PS over het amendement voor dertig procent sociale huur niet is meegenomen en vermoedt dat dit voorafgaand aan het debat al was beklonken.

De heer **Faassen** (50PLUS) stelt dat, ondanks alle goede bedoelingen, 50PLUS het gevoel heeft dat er een overdaad aan regels wordt opgesteld, gevolgd door uitzonderingen op die regels. Hij wijst erop dat gemeenten nu weer meer ruimte willen om te bouwen, terwijl de regelgeving inmiddels complex en subjectief is geworden, met uiteenlopende argumenten over leefbaarheid, vitaliteit en voorzieningen. Volgens 50PLUS moet bouwen in Beschermd Landschap worden heroverwogen op basis van duidelijke criteria en de heer **Faassen** vraagt wat de mening van de andere fracties en GS hierover is.

Mevrouw **Berkvens** (D66) is tegen het generiek loslaten van de bescherming van het landschap voor kleine woningbouwprojecten, omdat de huidige plancapaciteit voldoende is om de woningbouwopgave binnenstedelijk op te lossen. Ze stelt dat maatwerkprojecten alleen in uitzonderlijke gevallen en onder strenge voorwaarden mogelijk moeten zijn. Zij vindt het goed dat GS eerst inzet op binnenstedelijke bouw en pas in uitzonderlijke gevallen op bouwen in Beschermd Landschap, maar zij wil weten hoe dit wordt vastgesteld. Volgens haar wordt bij de voorwaarden onvoldoende rekening gehouden met de waarde van het landschap. D66 pleit ervoor dat de uitgangspunten rekening houden met de kwaliteit van het gebied, de mate van aantasting en dat aantasting zoveel mogelijk moet worden gecompenseerd. Verder vindt zij dat in bepaalde gebieden met aardkundige waarden, kastelen, en stolpenlinten, net als al het geval is in weidevogelgebieden, geen woningbouw mag plaatsvinden. Ze vraagt GS of dit kan worden opgenomen in de uitgangspunten en overweegt een tweeminutendebat. Mevrouw **Berkvens** wil verduidelijking van GS over de rol van PS bij principebesluiten. Wordt PS bij een concept-principebesluit eerst geconsulteerd voordat het een definitief besluit wordt? Ze is van mening dat PS bij grotere projecten een doorslaggevende stem moet hebben. Daarnaast vraagt ze of de provincie kan ingrijpen als een gemeente zich niet houdt aan afspraken uit het bestuursakkoord en toch een woningplan in Beschermd Landschap wil realiseren. Tot slot vraagt ze hoe het participatieproces is ingericht, of belanghebbenden en experts gehoord worden en of dit kan worden opgenomen in de uitgangspunten.

Mevrouw **Koning** (CDA) merkt op dat het document nog te vaag is. Dit belemmert gemeenten om te beoordelen of woningbouwplannen in aanmerking komen voor maatwerk. De vage uitgangspunten leiden tot onvoorspelbare ambtelijke en politieke beoordelingen. Ze vraagt aan GS om te bevestigen dat een integrale beoordeling van plannen juist gericht is op het vinden van oplossingen als er uitdagingen zijn. Ze benadrukt dat bouwen in Beschermd Landschap altijd impact heeft op natuur, landschap en landbouw en vraagt hoe GS gaat voorkomen dat dit leidt tot afwijzing van woningbouwprojecten. Om de waarde van het maatwerkdocument te toetsen: kan GS bevestigen of de plannen voor Stompetoren West en Soppediep met dit document doorgang kunnen vinden? Op welke termijn zal GS de plannen voor Stompetoren West aan PS voorleggen?

Het CDA mist de rol van de lokale democratie en vraagt of GS deze, conform de uitgangspunten van de Omgevingswet, wil meenemen in het maatwerkoordeel. Bij dergelijke belangrijke plannen zou het eindoordeel zou van PS als hoogste orgaan van de provincie zwaarder moeten wegen, het eindoordeel zou een A-stuk moeten zijn in PS. Is GS bereid het maatwerkdocument en het proces aan te passen? Nu staat er in het document dat GS - gehoord hebbende PS - een besluit

moeten nemen. Het CDA is van mening dat daar moet staan dat PS op voorstel van GS een besluit zal nemen over een ingediend plan. Het CDA vraagt een toezegging van de gedeputeerde dat GS deze wijziging doorvoert. Indien dit niet gebeurt, dan zal mevrouw **Koning** een tweeminutendebat aankondigen. Tot slot heeft het CDA een vraag over de gestelde voorwaarde dat de kernkwaliteit van de habitat voor weidevogels niet mag worden aangetast. Indien een klein deel van het plangebied hier toch onder valt, is het dan mogelijk om compensatie voor het weidevogelhabitat op een andere locatie te realiseren?

De heer **Broertjes** (JA21) is positief over bouwen in Beschermd Landschap. Een aantal tekortkomingen op verruiming, zoals het bureaucratische karakter van het plan en het uitgebreide proces dat gemeenten moeten doorlopen, is onnodig vertragend. De eisen om maatwerk aan te vragen ziet hij als onnodige bureaucratische lasten. Hoe zorgt de gedeputeerde ervoor dat ook kleinere gemeenten ook van het woningbouwinitiatief gebruik kunnen maken? Waarom kiest GS er voor om dit proces zo bureaucratisch te laten verlopen? JA21 vindt dat er te veel focus ligt op binnenstedelijk bouwen en pleit voor meer aandacht voor buitenstedelijke bouw.

De heer **Kes** (SP) vraagt waarom de heer Broertjes de koppeling maakt met de plancapaciteit terwijl in het stuk staat dat de koppeling met plancapaciteit niet noodzakelijk is en wil weten of de heer Broertjes grootschalig buitenstedelijk bouwen niet verstandiger vindt. De heer **Broertjes** (JA21) is van mening dat binnenstedelijk bouwen is niet genoeg is en dat buitenstedelijk bouwen nodig is. De woningbouwcrisis vraagt om meerdere oplossingen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt dat JA21 misleidend is over de noodzaak van bouwen in beschermd landschap. De heer **Broertjes** (JA21) benadrukt lokaal bouwen voor jongeren en vindt vertraging niet nodig.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of de heer Broertjes vindt dat de bouwcriteria in Beschermd Landschap duidelijk zijn. De heer **Broertjes** vindt deze te onduidelijk en te bureaucratisch en pleit voor minder regels. JA21 betreurt de strenge regels voor klimaatadaptief bouwen en mobiliteit, zoals het beperken van privéauto's voor de deur. De heer **Broertjes** vraagt of de gedeputeerde deze zorgen deelt, of deze eisen effectief zijn en hoeveel aanvragen er verwacht worden.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt wat JA21bedoelt met strikte regels voor mobiliteit. De heer **Broertjes** is van mening dat er niet genoeg wordt ingezet op de privé auto en teveel op andere vormen van mobiliteit.

De heer **Van Gilse** (VVD) leest dat bij de aanvullende uitgangspunten van maatwerk staat dat er binnen de af te spreken tijd moet worden overgegaan tot realisatie. Als woningbouw niet tijdig wordt gerealiseerd, dan vervallen de afspraken over en wordt het gebied weer als Beschermd Landschap begrensd. Hij vindt dat deze gang van zaken procedures uitlokt en wil weten hoe de gedeputeerde voorkomt dat dit gebeurt.

De heer **Nijkamp** (BBB) zegt dat er op 16 december 2024 goede inhoudelijke discussie geweest en op 17 december het besluit is genomen op dit maatwerk. Het nu voorgestelde maatwerk is naar zijn mening bijna helemaal juist maar hij vraagt aandacht voor een aantal punten. BBB wil weten wanneer PS in kennis wordt gesteld door GS als een gemeente wil gaan bouwen in Beschermd Landschap. De heer **Nijkamp** stelt voor dat de lijn wordt gevolgd zoals is afgesproken in het coalitieakkoord maar dat bij een verzoek tot bouwen in Beschermd Landschap een besluit van PS nodig is. In het hoofdstuk Proces leest de heer **Nijkamp** dat “Als de bouw te lang op zich laat wachten de afspraken vervallen en wordt de locatie weer als Beschermd Landschap begrensd”. De heer **Nijkamp** vraagt de gedeputeerde om verduidelijking over de term 'te lang wachten'. Hij wil weten of dit verwijst naar het overschrijden van de termijn zoals vastgelegd in het bestuursakkoord.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) stelt dat het STOMP-principe in hoofdstuk twee, ‘Uitgangspunten voor maatwerk’, niet passend is voor kleine wijken aan de rand van dorpen. FvD pleit voor goede bereikbaarheid en vindt het opleggen van duurzaamheidsprincipes aan dorpen onnodig en wil dat deze uit de uitgangspunten worden verwijderd.

De heer **Vonk** (PvdA) stelt dat het voorstel voor woningbouw in Beschermd Landschap compact en zorgvuldig is, maar dat de werkelijkheid complex blijft. De PvdA omarmt het voorstel en pleit voor actieve regie. Hij vraagt hoeveel aanvragen van gemeenten de provincie verwacht, of maatwerkontwikkeling structureel of incidenteel zal zijn en of er een strategie is. De heer **Vonk** benadrukt het belang van heldere criteria om willekeur te voorkomen en vraagt hoe GS regie voert, PS betrekt bij de besluitvorming en prioriteiten stelt, bijvoorbeeld voor jongerenwoningen of knarrenhofjes. Tot slot vraagt hij of het herstellen van harde overgangen tussen stedelijk en plattelandsgebied onderdeel is van de visie op maatwerk.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of de heer Vonk het met hem eens is dat er voor de regievoering met een passend instrumentarium moet worden opgenomen in het stuk. De heer **Vonk** (PvdA) ziet de gemeentelijke visie vanuit de Omgevingswet als een krachtig signaal. De heer **Faassen** stelt dat voorwaarden zoals deze nu beschreven zijn altijd passend te maken zijn. De heer **Vonk** beaamt dat het om zachte criteria gaat.

Statenlid **Korzelius** (GL) is kritisch over de uitvoering van beleid in Beschermd Landschap. Hij vraagt hoe vaak dit per jaar voorkomt en of GS periodiek een overzicht kan geven van gesprekken die met gemeenten gevoerd worden over de ingediende voorstellen. Daarnaast wil hij weten om welke aantallen het gaat en of er een maximum wordt gesteld aan het aantal woningen per uitbreiding en of GS mogelijkheden ziet om de voorwaarden meer te objectiveren.
Statenlid **Korzelius** vraagt ook om een reactie van GS om extra bescherming te bieden rond aardkundige monumenten, stolpenlinten, landgoederen door uitsluitingscriteria te formuleren. Verder pleit hij ervoor stedelijke verdichting eerst volledig te benutten voordat maatwerk in BL beeld komt. Tot slot vraagt hij hoe de uitvoeringsregeling voor natuurcompensatie binnen het NNN aansluit op de richtlijnen voor Beschermd Landschap.
De heer **De Moel** (PVV) is van mening binnenstedelijk vergroenen en buitenstedelijk te bouwen de voorkeur heeft. Statenlid **Korzelius** (GL) reageert dat het gaat om de juiste prioritering.
De heer **Kes** (SP) vraagt of statenlid Korzelius vindt dat eerst binnenstedelijk, dan regionaal en pas daarna buitenstedelijk moet worden gekeken. Statenlid **Korzelius** wijst erop dat in het stuk staat dat eerst binnenstedelijk moet worden gekeken. Zijn vraag aan de gedeputeerde is of er een mogelijkheid is om dit regionaal te bekijken en niet alleen per gemeente. Mevrouw **Koning** (CDA) benadrukt het belang van maatwerk, zodat jongeren in hun kernen kunnen blijven wonen.
Statenlid **Korzelius** stelt dat bouwen in Beschermd Landschap waar mogelijk vermeden moet worden, met prioriteit voor binnenstedelijke mogelijkheden.
Statenlid **Korzelius** vraagt of er bij verlies van kernwaarden een uitvoeringsregeling kan komen, vergelijkbaar met die voor het NNN. Hij is tevreden dat de commissie bij een positief principebesluit wordt betrokken en wil weten hoe de gedeputeerde aankijkt tegen de behandeling van maatwerk in de PS. Daarnaast vraagt hij of de ARO van toepassing is en hoe het staat met de aanvaarde moties bij de derde wijziging van de omgevingsverordening.
Mevrouw **Buit** (Christen Unie) is voorstander van de aanpak om bewust te kiezen waar gebouwd wordt in Beschermd Landschap. Ze vraagt GS om het verschil tussen projecten van meer dan vijfentwintig woningen en grootschalig bouwen toe te lichten en of de casus Stompetoren onder maatwerkregels of grootschalige regels valt. Ze vindt sommige voorwaarden te vaag en vraagt waarom deze niet concreter worden gesteld. Daarnaast wil ze weten hoe GS een zorgvuldige afweging maakt bij aantasting van kernkwaliteiten en hoe GS de voorwaarden voor het voorzieningenniveau beoordeelt. Ze vraagt om een consequente aanpak om vast te stellen of het woningprogramma voldoet aan de voorwaarden. Tot slot leest ze nergens dat na een positieve grondhouding het project alsnog stopgezet kan worden en vraagt of GS bereid is deze voorwaarde op te nemen.

De heer **Bonekamp** (Volt) pleit voor binnenstedelijk en klimaatadaptief bouwen waar mogelijk, maar vindt het belangrijk dat jongeren in hun dorp kunnen blijven wonen. Hij wijst op de sociale en betaalbare component van woningbouwprojecten en vraagt of GS hiermee instemt en dit in de bestuursovereenkomst kan opnemen. Volt is voorstander van toekomstgericht bouwen en vraagt of er voldoende rekening wordt gehouden met klimaatbestendigheid op lange termijn.
De heer **Bonekamp** vindt de huidige richtlijnen voor compensatie van water, groen en biodiversiteit vaag en pleit voor duidelijkere regels. Verder benadrukt Volt het belang van burgerparticipatie en vraagt GS of bewoners expliciet als belanghebbenden kunnen worden opgenomen in werksessies. Hij stelt voor om het STOMP-principe concreter te maken, bijvoorbeeld door een lage parkeernorm en vraagt of GS dit kan toevoegen in de bestuursovereenkomst. Tot slot vraagt de heer Bonekamp of het proces rondom het dossier Lange Weren anders zou zijn verlopen als het maatwerkproces al in bedrijf was geweest en of dit dossier als voorbeeld kan dienen om te laten zien wat er met het maatwerkproces beter zal gaan en vraagt GS om daarop te reflecteren.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor beantwoording in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Rommel** benadrukt de complexiteit van het vraagstuk en het belang van maatwerk, omdat niet alles op dezelfde manier kan worden toegepast. Het is belangrijk dat ouderen kunnen doorstromen en jongeren in hun dorp kunnen blijven wonen. Hoewel er monitoring plaatsvindt, is het aantal te verwachten verzoeken moeilijk te voorspellen. Van Stompetoren West is al wel een verzoek ontvangen. Het proces is zorgvuldig en niet bureaucratisch: principebesluiten van GS worden voorgelegd aan de commissie, terwijl niet-kansrijke aanvragen op de C-agenda van de commissie Ruimte worden geplaatst. Voor aanvragen van meer dan vijfentwintig woningen geldt maatwerk, zonder onderscheid voor grootschaligheid. In de kaderbrief is bevestigd dat de ARO blijft bestaan. Regionale afstemming blijft belangrijk. Over specifieke gebieden die nooit bebouwd worden, geeft gedeputeerde **Rommel** aan dat bij onwenselijke aanvragen wordt besloten dat woningbouw daar niet plaatsvindt.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of de uitgangspunten nu al kunnen worden opgenomen.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan vertrouwen te hebben in gemeenten en vindt dat zij zelf kunnen bepalen wat wenselijk is. De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt naar het afwegingskader van

GS voor wat wenselijk of onwenselijk wordt geacht. Gedeputeerde **Rommel** stelt dat woningbouw in weidevogelleefgebieden onwenselijk is, terwijl andere gevallen per verzoek worden beoordeeld. Voor grote projecten is er bijvoorbeeld ook geen ruimte bij de binnenduinrand. Mevrouw **Vonck** (PvdD) noemt dit een cirkelredenering, gezien het grote aantal genoemde criteria en pleit voor een concrete lijst. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt echter dat elke beoordeling maatwerk blijft.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt hoe GS omgaat met vogels die zich verplaatsen. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat duidelijk is welke gebieden als weidevogelleefgebieden zijn aangemerkt, daar kunnen geen aanvragen worden ingediend. De gedeputeerde geeft aan dat er wel degelijk gesprekken zijn geweest tussen GS en natuur- en landschapsorganisaties. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat GS oog en oor heeft voor de natuur. Zij wijst erop dat het informeren van bewoners in een vroeg stadium de verantwoordelijkheid van de gemeente is. Op de vraag van de heer **Kes** of dit als voorwaarde kan worden opgenomen, antwoordt gedeputeerde **Rommel** dat de nieuwe omgevingswet veel ruimte geeft aan gemeenten en principebesluiten openbaar zijn, maar dat er geen verplichtingen worden toegevoegd. Zij legt uit dat bij projecten met meer dan vijfentwintig woningen maatwerk van toepassing is, zoals vastgesteld in de vorige PS-vergadering. In bufferzones binnen Beschermd Landschap worden kernkwaliteiten meegewogen bij maatwerkafwegingen. Voor de komende twee jaar is budget beschikbaar, waarna monitoring en evaluatie bepalen of bijstelling van de afspraken nodig is. Binnenstedelijke bouw wordt getoetst, waarbij GS een afweging maakt op basis van informatie van gemeenten. Er wordt gekeken hoe maatwerk kan worden toegepast. Lange Weeren valt onder een eerdere bestuursovereenkomst, waarbij opgedane ervaringen worden meegenomen. PS wordt betrokken bij maatwerk via commissievergaderingen en eventuele aanpassingen in het regime volgen hetzelfde traject als bij het NNN. Het volledige maatwerkplan wordt in de commissie behandeld. GS stelt dat zij voldoet aan de vraag vanuit de provincie Noord Holland en betrekt de kwaliteit van het bouwgebied in de afwegingen. Definitieve plannen van gemeenten komen op de B-agenda, terwijl een principebesluit het startpunt is waarop de commissie al kan reageren. Als een gemeente een ontwerpwijziging van het omgevingsplan ter inzage legt die in strijd is met het bestuursakkoord, kan de begrenzing niet meer worden tegengehouden, omdat dit moment te laat is in het proces. Gedeputeerde **Rommel** heeft echter vertrouwen in de gemeenten. Het participatieproces valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. GS vindt de uitgangspunten niet te vaag, omdat gemeenten hiermee rekening kunnen houden met hun eigen sociale cohesie en voorzieningen. Gemeenten moeten zelf onderbouwen wat hiervoor

nodig is. De gedeputeerde benadrukt dat de beoordeling van woningbouwprojecten zorgvuldig is. Voorstellen van gemeenten worden op basis van hun onderbouwingen beoordeeld en het is niet vooraf te zeggen of een project een goed idee is. Het proces om een plan tot besluitvorming te brengen duurt doorgaans ongeveer een jaar. De vraag of Stompetoren West en Soppediep met dit maatwerk doorgang kunnen vinden deze afweging zelf is nog niet gemaakt door GS en de gedeputeerde weet nog niet of het plan voldoet. Als er een aantasting is van de kernkwaliteiten van een klein stuk habitat van weidevogels, dan moet dit beoordeelt worden maar in principe is weidevogel geen maatwerk. GS ondersteunt gemeenten bij woningbouw met een woningbouwloket voor hulpvragen en door extra middelen beschikbaar te stellen, vooral voor kleinere gemeenten. Klimaatadaptatie- en mobiliteitsuitgangspunten zijn al vastgesteld in het provinciaal beleid. Bij juridische procedures geldt een opschortende werking, wat wordt vastgelegd in de bestuursovereenkomst. GS besteedt aandacht aan dertig procent sociale huur en baseert de termijn op de complexiteit van het project. Bij overschrijding verwacht GS een tijdige melding. Gemeenten kunnen contact opnemen over maatwerk, waarbij GS bewust heeft gekozen voor minder concrete criteria. De bouwplannen van gemeenten moeten wel de regio ten goede komen. GS geeft de voorkeur aan een zachte overgang van stad naar platteland, ook bij projecten van vijfentwintig woningen, om de leefbaarheid en de biodiversiteit te bevorderen. Er is geen maximale grens vastgesteld, woningbouwplannen worden beoordeeld op basis van lokale behoeften. Uitsluitingscriteria voor aardkundige monumenten zijn niet opgenomen en zullen volgens de gedeputeerde ook naar verwachting niet worden aangepast. Bij regionale projecten wordt gekeken naar de reden achter het grootschalige woningbouwplan. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat bij woningbouwprojecten veel meer zaken worden meegenomen dan alleen de bijdrage aan het voorzieningenniveau. Gemeenten kunnen zelf motiveren waarom maatwerk in een specifieke kern nodig is. Zij benadrukt dat een positieve grondhouding toch een negatief gevolg kan hebben omdat er bijvoorbeeld aan bepaalde voorwaarden niet wordt voldaan en dit ook niet op te lossen is.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor vragen in de tweede termijn.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) vraagt of GS bereid is alle besproken plannen openbaar te maken, zodat PS inzicht krijgt in het afwegingskader. De afspraak is nu dat PS alleen op de hoogte wordt gesteld van plannen die als kansrijk worden beschouwd en waarvoor een principebesluit is genomen. De PvdD overweegt een tweeminutendebat op 3 februari.

De heer **Kes** (SP) vraagt of het compenseren van water groen en biodiversiteit niet dringender kan. Klopt het dat GS per kern wil bekijken of er maatwerk nodig is? Overweegt met een motie te komen in een tweeminutendebat in Statenvergadering. Het gaat volgens hem niet zozeer over de consultatie van PS maar over de instemming.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of GS bereid is een proefperiode in te bouwen voor maatwerktrajecten, gezien het ruime beoordelingskader. Hij wijst op de juridische kwetsbaarheid bij afwijzing van plannen door de voorzichtig geformuleerde criteria.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt naar het mandaat van PS en geeft aan een tweeminutendebat te willen. Verder pleit zij voor het opnemen van uitsluitingscriteria, zoals aardkundige waarden.

Mevrouw **Koning** (CDA) wil dat PS een mandaat krijgt en steunt een tweeminutendebat. Ze vindt het antwoord van de gedeputeerde over het weidevogelleefgebied onduidelijk en overweegt hierover een motie in te dienen.

De heer **Broertjes** (JA21) heeft geen vragen, steunt een tweeminutendebat en kondigt een motie aan.

De heer **Nijkamp** (BBB) corrigeert zijn eerdere opmerking over maatwerk: niet PS, maar GS stelt dit vast.

De heer **Vonk** (PvdA) ondersteunt het voorstel en benadrukt het belang van vertrouwen in wethouders en gemeenteraden. Hij is echter verrast dat de gedeputeerde geen voorspellingen kan doen over woningbouwplannen. De heer **Vonk** verwijst naar gesprekken met wethouders die plannen willen indienen en vraagt zich af hoe goed gedeputeerde Rommel haar gemeenten kent.

Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt of GS een regulier overzicht kan geven van het aantal gemeenten dat gebruikmaakt van de maatwerkregeling. Hij wil verduidelijking over de procedure in de commissiebehandeling en vraagt of het klopt dat advies wordt gevraagd via de B-agenda.

Statenlid **Korzelius** is positief over de regionale toepassing van de prioritering voor binnenstedelijk bouwen. Hij vraagt verder of aardkundige monumenten, stolpenlinten, molens en landgoederen ook worden meegenomen in de beoordeling van maatwerkprojecten. Hij wil weten of er richtlijnen komen voor natuurcompensatie bij aantasting van kernwaarden in het kader van maatwerk, vergelijkbaar met die bij het NNN.

Mevrouw **Buit** (Christen Unie) vraagt of GS op basis van de huidige criteria een goed en consistent besluit kan nemen. Ze vindt het onduidelijk of GS prioriteit geeft aan bouwen in Beschermd Landschap of aan natuurbehoud en vraagt om een reflectie hierover van de gedeputeerde. Daarnaast stelt ze voor om bij de exitstrategie criteria toe te voegen, zodat gemeenten niet eindeloos wijzigingen kunnen aanbrengen in hun aanvraag.

De heer **Bonekamp** (Volt) is het ermee eens dat participatie bij de gemeente hoort, maar vraagt of burgerparticipatie expliciet kan worden opgenomen in de werksessie-aanpak. Daarnaast merkt hij op dat de gedeputeerde de vraag over de parkeernorm nog niet heeft beantwoord.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor de beantwoording van vragen in de tweede termijn.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de parkeernorm onder gemeentelijk beleid valt, maar benadrukt dat het wel onderdeel is van de mobiliteitsaspecten die worden meegenomen in het maatwerkproces.
De gedeputeerde vindt het te veel om alle plannen twee keer per jaar met PS te delen. PS wordt aan het begin geïnformeerd, waarna PS de bevindingen kan delen. Na het doorlopen van het volledige traject wordt besloten of begrenzing wel of niet plaatsvindt. Gemeenten kunnen hun plannen niet eindeloos aanpassen; deze moeten compleet en aantoonbaar zijn. Mevrouw **Buit** (Christen Unie) vraagt verduidelijking hoe gemeenten onderbouwen dat ze zoveel mogelijk de aantasting van kernkwaliteiten beperken. Zij vraagt om het toevoegen van criteria om de grens te bepalen van de aanpassingen die een gemeente kan doen aan een ingediend plan.
Gedeputeerde **Rommel** verwijst naar het plan Lange Weeren en de aanpassingen die daarbij gemaakt zijn. Het principebesluit wordt voorgelegd aan PS en zij benadrukt het belang van vertrouwen en geeft aan dat de doorlooptijd van het plan ongeveer een jaar is.
Natuurcompensatie bij aantasting van kernwaarden moet worden opgenomen in het plan dat ter beoordeling voorligt en waarover een principebesluit wordt genomen, zodat de aanpak duidelijk is. Voor de regionale werking wordt per kern beoordeeld waarom bouwen daar van belang is.
Volgens GS is een proefperiode voor maatwerktrajecten niet nodig, omdat na een jaar al een evaluatie plaatsvindt. De juridische houdbaarheid van besluiten is moeilijk in te schatten, maar juridische procedures blijven altijd mogelijk binnen de rechtsstaat. Gedeputeerde **Rommel** schat dat GS jaarlijks ongeveer vijf plannen behandelt, waarvan één al is ingediend. PS wordt geïnformeerd over kansrijke en niet-kansrijke initiatieven. Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt opnieuw om een inventarisatie van alle projecten die door GS besproken worden. Gedeputeerde **Rommel** zegt toe dat GS meldingen zal maken van ontvangen verzoeken.
Bijzondere landschapselementen worden meegenomen in het maatwerktraject. Het gaat hierbij niet om natuurcompensatie zoals bij het NNN, maar om compensatie voor biodiversiteit, die als maatwerk wordt opgenomen in de richtlijnen. Een zachte overgang van stad naar platteland wordt gezien als een waardevolle vorm van compensatie. De gedeputeerde verwijst naar de

bijlage van de Omgevingsverordening voor de kernkwaliteiten die als belangrijk worden beschouwd. Het participatieproces is de verantwoordelijkheid van de gemeente. Bij de behandeling van het principebesluit verwacht de gedeputeerde echter dat er insprekers zullen zijn en zienswijzen worden ingediend.

De **voorzitter** legt uit dat het tweeminutendebat bedoeld is voor commissieleden om aan te kondigen dat zij een motie willen indienen. Mevrouw Berkvens (D66) en mevrouw Koning (CDA) hebben dit al aangekondigd. Mevrouw Vonck (PvdD) en de heer Kes (SP) overwegen dit, waarbij de heer **Kes** bevestigt dat de SP een motie gaat indienen.

Een verzoek voor een tweeminutendebat moet schriftelijk worden ingediend, uiterlijk de dinsdag om 14.00 uur, vijf werkdagen vóór de eerstvolgende Statenvergadering, in dit geval 28 januari a.s. De aanvraag moet een aankondiging en motivering van de motie bevatten. Het verzoek wordt besproken in het presidium en bij de agendavaststelling in PS behandeld.

De **voorzitter** concludeert dat het tweeminutendebat vanuit de commissie Ruimte zal plaatsvinden.

4.b Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II

Toelichting: Gedeputeerde Staten (GS) stellen de Wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II en de Nota van beantwoording in eindconcept vast. De voorgenomen wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Met dit besluit geven GS de wijzigingen en de Nota van beantwoording in eindconcept vrij voor bespreking met Provinciale Staten.
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief van GS aan PS inzake de wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 bespreken.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) pleit voor het mogelijk maken van vervoer over water, met voorzieningen zoals bruggen, toegankelijke vaarwegen en een scheepswerf voor onderhoud. BBB vindt het behoud van de scheepswerf en het begrenzen van het IPB belangrijk. De BBB begrijpt dat uitbreiding van het werkingsgebied van vaarwegbeheer het onderhoud kan

verbeteren en vraagt GS hoe wordt omgegaan met het beheer van waterkanten door omwonenden.

De heer **Van Gilse** (VVD) ondersteunt woningbouw, maar stelt dat dit niet ten koste mag gaan van werkgelegenheid. Hij benadrukt het strategische belang van het behoud van de scheepsreparatiewerf als aanvulling op de werf in Den Helder, vooral voor onderhoud van marineschepen, zeker gezien de huidige geopolitieke spanningen. Nederland heeft slechts twee reparatiewerven. Hij vraagt hoe GS het maatschappelijk belang van de werf en het juridische feit dat het contract afloopt, in balans wil brengen en hoe GS binnen twee jaar een oplossing hoopt te vinden.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) wil weten of GS verrast was door de berichten over mogelijke betrokkenheid van Damen Shipyards bij activiteiten die in strijd zijn met internationale sancties tegen Rusland. Ze vraagt wat de gedeputeerde hieraan gaat doen de komende twee jaar en hoe de commissie hierbij wordt betrokken.

De heer **Bonekamp** (Volt) benadrukt het belang van het behoud van de maritieme maakindustrie in Nederland. Hij vraagt of GS een actieve of bemiddelende rol speelt bij het opstellen van een transitieplan om woningbouw in het gebied vlot te trekken.

Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt welke partijen betrokken zijn bij het overleg tussen het Rijk, de provincie en de gemeente Amsterdam en of de gedeputeerde meer kan vertellen over het verloop van het proces en in hoeverre de Staten hierbij betrokken worden.

De heer **Van Dijk** (CDA) steunt het besluit van GS om het Cornelis Douwes-terrein als provinciaal economisch belang aan te wijzen. Omdat er momenteel geen mogelijkheden zijn om het havenbedrijf te verplaatsen, zal de functie voor Defensie verdwijnen, wat het CDA in deze tijd zeer onverstandig acht. Als alternatief stelt het CDA voor om de benodigde woningbouw buiten Amsterdam te realiseren.

De heer **Mantel** (JA21) benadrukt het strategische en geopolitieke belang van het behoud van de haven. Hij vindt dat het ondernemersklimaat doorslaggevend moet zijn en spreekt zijn steun uit voor het behoud van de haven.

De heer **Van der Heijden** (D66) is inhoudelijk voorstander van een tijdelijk IPB. Hij vraagt de gedeputeerde om een reflectie op het proces en stelt voor uiterlijk een half jaar voor het aflopen van de termijn een beslismoment in te plannen. Daarnaast wil hij weten welk scenario GS kiest en wat de impact van de bouw precies betekent. Hij vraagt zich af wat de wijziging van het vaarwegbeheer betekent voor bouwsels die binnen die grens vallen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) geeft aan dat hij de kern niet uit de stukken heeft kunnen halen en vraagt wat precies de vraag aan de commissie is. Hij benadrukt het belang van zowel

woningbouw als de scheepswerf. De PvdD pleit voor woningen in het oosten en industrie in het westen. Wat betreft het vaarwegbeheer stelt de heer **Hollebeek** dat een overleg irritaties had kunnen voorkomen en dat het compromis over vaarwegbeheer hem billijk lijkt. Hij vraagt waarom er niet direct een gesprek is gevoerd, bijvoorbeeld over een aanpassing van twintig meter en vindt dat meer overleg wenselijk was geweest.
Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vindt dat het proces rond vaarwegbeheer beter had gekund en vraagt hoe de impact op lokale gemeenschappen wordt geanalyseerd. Ze ziet het aanwijzen van het Cornelis Douwes-terrein als industrieterrein als een blokkade voor woningbouw in Amsterdam-Noord en in strijd met beleidsdoelen. Ze vraagt hoe de provincie woningbouw en maritieme industrie afweegt, hoe bewonersparticipatie wordt versterkt, welke alternatieve locaties voor de scheepswerf worden onderzocht en hoe werkgelegenheid behouden blijft als de scheepswerf vertrekt.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof en Rommel in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat het niet om het beheer van vaarwegen gaat, maar om werken langs vaarwegen. Het betreft een technische wijziging, waarvoor een afstand van vijf meter is gekozen. Dit moet in de omgevingsverordening goed vastgelegd zijn om de veiligheid te waarborgen.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat er goed overleg is geweest met het vorige kabinet, betrokken wethouders en ministeries. Met de gemeente Amsterdam is afgesproken om twee jaar de tijd te nemen voor een oplossing die zowel de werf behoudt als woningbouw mogelijk maakt. Het Rijk heeft in een zienswijze verzocht om de werf als industrie met provinciaal belang te begrenzen, wat met wethouder Van Buren is besproken. Dit leidde tot een nieuw inzicht en uiteindelijk tot de begrenzing. Later is met wethouder Van Danzig afgesproken om met het nieuwe kabinet scenario's uit te werken. Een overleg met de minister hierover staat binnenkort gepland. Mevrouw **Den Boer** (PvdA) vraagt wat er gebeurt als de tweejarige periode te kort blijkt en er geen scenario ligt met instemming van alle partijen. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat er volgende week overleg plaatsvindt en verwacht wordt dat er al een plan ligt. Op de vraag wie met de scenario's komt, geeft gedeputeerde **Rommel** aan dat dit het ministerie van Economische Zaken namens het Rijk is. Het Rijk zal de studie leiden, met Defensie in een belangrijke rol, aangezien zij de werf in de haven willen behouden. GS ziet zichzelf als bemiddelende partij, naast het Rijk en de gemeente Amsterdam. De gedeputeerde benadrukt dat GS woningbouw

belangrijk vindt. De gedeputeerde verwijst naar een eerder ter inzage gelegde brief en is benieuwd naar de mening van PS over de wijzigingen in de werkingsgebieden. Wat betreft participatie met de lokale gemeenschap en het inplannen van een beslismoment een half jaar voor het aflopen van de termijn, vindt de gedeputeerde dat eerst de uitkomsten van de gesprekken moeten worden afgewacht. De heer **Van der Heijden** (D66) zegt niet te begrijpen waarom dit onderwerp besproken wordt. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat het gaat om de formele aanwijzing van het Cornelis Douwes-terrein als industrieterrein van provinciaal belang.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de tweede termijn.
De heer **Van der Heijden** (D66) vraagt of de gedeputeerde stappen onderneemt om de relatie met Amsterdam te herstellen. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat er geen uitdagingen zijn in de relatie met Amsterdam. De heer **Van der Heijden** geeft aan andere signalen te ontvangen, waaronder dat Rommel doelbewust voor de “nucleaire optie" zou hebben gekozen.
Gedeputeerde **Rommel** ontkent dit en benadrukt dat het contact met wethouders Van Danzig en Van Buuren goed is.

De **voorzitter** stelt voor om de zes rondvragen omwille van de tijd schriftelijk te behandelen. De heer **Bonekamp** (Volt) wil dat de vragen in de vergadering worden behandeld. Mevrouw **Vroom** (D66) vindt schriftelijke behandeling voldoende. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) stelt voor om de rondvragen van de PVV en ChristenUnie, die over hetzelfde onderwerp, tijdens de vergadering te behandelen.

5. Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

De heer **Bonekamp** (Volt) geeft toelichting op de rondvraag van Volt over de geluidsoverlast door Schiphol.
Volt hekelt de overschrijding van Schiphol van de geluidsnormen en het gedoogbeleid van IL&T, dat volgens hen inwoners onvoldoende beschermt. Volt stelt vier vragen aan de gedeputeerde over de gevolgen van dit beleid, de vergelijking met provinciale geluidsnormen, de houding van de minister en het Rijk, en de bereidheid om het onderwerp in bestuurlijke overleggen aan te kaarten.
Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat GS al jaren pleit voor een goede vergunningsverlening om de omgeving te beschermen. GS wil een nieuw sturingsstelsel op basis van daadwerkelijke uitstoot en pleit bij IND voor het hanteren van de WNO-advieswaarde bij normeringen. Hoewel

het beperken van het aantal vluchten geen doel op zich is, blijven geluids- en uitstootreductie prioriteiten. Het streven naar twintig procent geluidsreductie blijft staan. Dit beleid sluit aan bij de Europese Green Deal en het Zero Pollution Action Plan. Er is structureel en proactief overleg met de verschillende tafels.

De heer **Van Gilse** (VVD) geeft toelichting op de rondvraag van de VVD over de Uitvoeringagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 (C-agenda 10.c)
De VVD vraagt of dezelfde voorwaarden gelden voor een hoogspanningsstation als voor het laten vervallen van de reservering voor een havenbekken in de Houtrakpolder. De heer **Van Gilse** wil weten of de snellere planning betekent dat het station niet in de Houtrakpolder kan komen, en hoe gegarandeerd wordt dat er genoeg ruimte overblijft voor een exploitabele haven.
Gedeputeerde **Rommel** erkent de complexiteit van het onderwerp en zegt toe PS te informeren via een brief over de inhoudelijke dossiers en besluitvormingstrajecten rond de Houtrakpolder. Voor de Amsterdamse haven is een nieuw hoogspanningsstation nodig voor industrie, nieuwe bedrijven en verduurzaming. Een locatie van veertig hectare voor waterstofproductie zal worden gezocht, mogelijk in de haven of in het landschap. Port of Amsterdam stelt dat er voldoende ruimte is voor industrie in de haven. In het ontwikkelperspectief is vastgelegd aan welke voorwaarden voldaan moet worden voordat de reservering van de Houtrakpolder eraf gehaald kan worden. Gedeputeerde **Rommel** zegt toe dat zij komt met een brief over dit gebied.

De heer **Van Gilse** (VVD) geeft toelichting op de rondvraag van de VVD over het Ontwikkelingskader Lange Weeren over het Ontwikkelkader De Lange Weeren gemeente Edam-Volendam (C-agenda10.e)
De VVD verwijst naar een artikel in het Noord-Hollands Dagblad over nieuwe voorwaarden en vertraging rond De Lange Weeren in Volendam, de mobiliteit en de ontbrekende verkeersakkoorden. De heer **Van Gilse** vraagt wat de provincie nog van de gemeente nodig heeft voor een ontheffing en wanneer het plan voor positief advies in de commissie komt.
Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat er geen aanvullende eisen worden gesteld aan De Lange Weeren, ondanks de indruk uit het krantenartikel. GS heeft al lange tijd overleg met Edam/Volendam en ziet voldoende kwaliteit en houvast in het Mobiliteitsprogramma van Eisen en het ontwikkelkader om door te gaan. Wel is een definitief ontheffingsverzoek nodig, aangevuld met informatie over kwaliteit en mobiliteit, inclusief het verkeersmodel en de impact van woningbouw op bereikbaarheid.

Gedeputeerde **Rommel** komt terug op de opmerking van mevrouw Den Boer (BBB) bij agendapunt 3 over de openstaande terugkoppeling van het onderzoek naar functiewijzigingen van agrarische percelen en bevestigt dat dit punt abusievelijk nog in de lijst staat maar dat deze is afgehandeld.

6 B-agenda Wonen

6.a Agenderingsverzoek D66, brief van C naar B-agenda 'wonen voor winkels'

Toelichting:
Het programma Wonen voor Winkels zet in op de transformatie van winkels naar woningen op kansrijke locaties om zo een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave, het voorzieningenniveau en de leefbaarheid. Het programma is tussentijds geëvalueerd. De doelstellingen zijn behaald, maar mede door lage leegstand in de detailhandel zijn er geen nieuwe aanvragen van gemeenten voor een vervolg.
Behandelvoorstel:
De D66-fractie wil met GS en met PS in gesprek over de vraag of het niet voorbarig is om programma al stop te zetten en of het niet, al dan niet aangepaste vorm, alsnog voortgezet zou moeten worden.

De heer **Van der Heijden** (D66) benadrukt het belang van het programma Wonen voor Winkels, gezien de hoge leegstand in sommige kernen en de impact op aanloopstraten zoals in Beverwijk. Hij stelt voor het programma voort te zetten, niet per se via subsidies, maar door de provincie actiever in te zetten op ondersteuning van gemeenten bij transformatieprojecten, regionale samenwerking, publiek-private initiatieven en kennisuitwisseling. Hij vraagt hoe andere fracties en GS hiertegen aankijken.
De heer **Nijkamp** (BBB) wijst erop dat sinds de brief van 2 oktober geen nieuwe aanvragen zijn ingediend door winkeliers of gemeenten, mogelijk door het wegvallen van gemeentelijke stimulering voor transformatie. Hij stelt voor een bijeenkomst te organiseren met centrummanagers van gemeenten om nieuwe inzichten te ontwikkelen en wonen in winkels te bevorderen. De belangenorganisatie voor winkeliers, INretail, staat positief tegenover dit idee en wil hieraan meewerken.
De heer **Van Gilse** (VVD) wijst op het potentieel van negenduizend tot tienduizend woningen die door transformatie van leegstaand winkelvastgoed in Noord-Holland te realiseren zijn en informeert hoeveel woningen dankzij het programma daadwerkelijk zijn gerealiseerd. Hij merkt op dat gemeenten de ambtelijke ondersteuning waardeerden, maar dat versnipperd eigendom

van panden, ondernemers en woningbeheerders tegenhoudt om te investeren. Aangezien er geen nieuwe aanvragen van gemeenten zijn, vraagt hij welke rol de provincie kan spelen om stadscentra vitaal te houden.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) stelt voor om breder te kijken, bijvoorbeeld naar de transformatie van kantoren en daarvoor een vergelijkbaar programma op te zetten. Op de vraag van de heer **Van der Heijden** (D66) wat zij ervan vindt dat het programma op de waakvlam staat, antwoordt zij dat de minder sterke stijging geen reden mag zijn om het programma stop te zetten, maar dat verbeterpunten moeten worden onderzocht.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) steunt het voorstel en vindt dat het kan bijdragen aan het versnellen van woningcreatie.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt wanneer het programma als succesvol kan worden beschouwd en mist in het stuk concrete stappen om zoveel mogelijk winkels om te bouwen tot woningen. Hij verzoekt GS om hierop te reflecteren.

De heer **Dijk** (CDA) is positief over de resultaten van het project, dat heeft bijgedragen aan levendigere winkelstraten en de woningbouwopgave. Hij wijst erop dat de doelstellingen zijn behaald en dat er geen nieuwe aanvragen zijn ingediend, wat GS ertoe heeft gebracht het project op een waakvlam te zetten. Hoewel D66 voortzetting wil, benadrukt hij dat voor het CDA de verantwoordelijkheid nu bij de gemeenten ligt.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) reageert op de vraag van de VVD over het aantal gerealiseerde woningen. Op een technische vraag van de PvdD hierover werd aangegeven dat dit aantal niet bekend is, omdat het eerder niet werd geregistreerd. Zij vindt de conclusie van GS dat de doelstellingen zijn behaald dan ook voorbarig, omdat het aantal gerealiseerde woningen niet is bijgehouden. Ze ziet het programma als een belangrijke kans om bij te dragen aan de woningbouwopgave, de leefbaarheid te verbeteren en leegstand te verminderen. De PvdD steunt het voorstel van D66 om het programma in aangepaste vorm nog één of twee jaar voort te zetten en pleit voor proactieve ondersteuning van vijf gemeenten. Ze verzoekt GS voortaan de resultaten en gerealiseerde woningen bij te houden voor een goede evaluatie na afloop van het project.

De heer **De Moel** (PVV) vraagt of de huurprijzen voor wonen boven winkels verlaagd kunnen worden.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Beemsterboer voor beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Beemsterboer** benadrukt dat de transformatie van winkels naar woningen de verantwoordelijkheid van gemeenten is. Hoewel gemeenten belang hechten aan het aanpakken van de achteruitgang van winkelstraten en het verbeteren van het centrum, blijkt het probleem minder groot te zijn dan tijdens de coronatijd werd verwacht.
In de monitor detailhandel zal worden onderzocht hoeveel winkels zijn omgezet naar woningen en de verwachting is dat dit enkele tientallen zijn. Het is belangrijk hiermee door te gaan om het aangezicht van winkelgebieden te verbeteren, want elke gerealiseerde woning telt.
De praktische uitvoering gebeurt door bestaande instrumenten te blijven gebruiken voor transformatie en door ondersteuning te bieden. Vanuit het actieplan Wonen wordt gekeken naar mogelijkheden om extra ondersteuning te bieden bij de vraag naar ambtelijke capaciteit via het projectbureau. Daarnaast kan binnen de regeling Toekomstbestendige Werklocaties onderzoek naar de transformatie van winkelgebieden worden gefinancierd. In regionale overleggen over wonen en economie worden dergelijke kansen besproken, inclusief mogelijkheden voor wonen boven winkels. Dit biedt voordelen zoals meer woningen, toezicht op winkels na sluitingstijd en extra inkomsten. GS ondersteunt graag een bijeenkomst over dit onderwerp, als deze wordt georganiseerd door INretail.
De heer **Van Gilse** (VVD) stelt dat de markt in actie moet komen en dat de middenhuurregeling moet worden aangepakt. Gedeputeerde **Beemsterboer** is het met Van Gilse eens dat het in het algemeen om kleinere projecten zal gaan in de meest rendabele gebieden van gemeenten, hij verwacht dat de business case daarbij niet het zozeer het probleem is.
De gedeputeerde beschouwt het programma als succesvol wanneer het bijdraagt aan mooiere winkelgebieden en leegstand oplost door woningen te realiseren. Hij benadrukt dat het initiatief bij de gemeenten ligt. De heer **Van der Heijden** (D66) vraagt hoe GS omgaat met gemeenten die niet zelf hulp vragen. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat in regionale overleggen aandacht blijft voor het benutten van deze kansen. Op de vraag van mevrouw **Buit** (Christen Unie) over kantoorruimten, antwoordt de gedeputeerde dat de regeling ook hiervoor geldt en gemeenten met een tekort aan ambtelijke capaciteit generiek worden ondersteund.

7. Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Er zijn geen rondvragen voor gedeputeerde Beemsterboer ontvangen.

8 B-agenda Mobiliteit

8.a Mobiliteit: Afdoen moties M40-2024 ‘onderzoek instandhouding buslijn 200’ en M142-2023 ‘deelmobiliteit in beleid’ (B-agenda Ruimte 13-01-2025)

Toelichting: Gedeputeerde Staten geven nadere uitleg over de uitvoering van de motie M40-2024 ‘onderzoek instandhouding buslijn 200’ en motie M142 2023 ‘deelmobiliteit in beleid’ en verzoeken Provinciale Staten de moties als afgedaan te beschouwen.

Behandelvoorstel: Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of moties 40-2024 en 142-2023 als afgedaan kunnen worden beschouwd.

De **voorzitter** geeft het woord aan de indiener van motie 40 van 2024 over de instandhouding van buslijn 200, de heer Dijk.

De heer **Dijk** (CDA) is blij dat buslijn 200 kan blijven rijden en wat het CDA betreft kan deze motie als afgedaan worden beschouwd.
Statenlid **Korzelius** (GL) begrijpt uit het stuk dat de handhaving van lijn 200 alleen voor 2025 geldt en wil weten hoe het daarna verdergaat.
De heer **Mantel** (JA21) wil graag op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen met betrekking tot de verbetering van de doorstroming van de buslijn Almere-Het Gooi-Utrecht Sciencepark en beschouwt motie als afgedaan.

De **voorzitter** geeft het woord aan de indiener van motie M142 2023 ‘deelmobiliteit in beleid’(B-agenda Ruimte 13-01-2025) mevrouw Vroom.

Mevrouw **Vroom** (D66) wijst op een misverstand in de beantwoording van de technische vragen. Deze ging over de pilot in de Gooi- en Vechtstreek, die specifiek op deelfietsen is gericht. Ze vraagt waarom dit alleen op deelfietsen is gericht en of elektrische fietsen daarbij horen. Daarnaast vraagt ze naar de pilot bij de MRA en VRA: wanneer deze wordt verwacht, welke onderdelen worden daarin meegenomen en of de scope breder is dan alleen deelfietsen.
De heer **Bonekamp** (Volt) is van mening dat GS deelmobiliteit en publieke mobiliteit goed oppakt.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor beantwoording in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat de lijn 200 tot 2025 op verzoek van de commissie gehandhaafd is, terwijl deze lijn oorspronkelijk zou stoppen. De problemen rondom deze lijn blijven echter bestaan, vooral vanwege de doorgang van Huizen naar Utrecht op de A23. In de tussentijd wordt ook gekeken naar een HOV-verbinding van Almere via Huizen naar Utrecht. De heer **Mantel** (JA21) vraagt naar een tijdsbestek waarop de gedeputeerde met een update komt. Gedeputeerde **Olthof** zegt toe dat de commissie zal worden geïnformeerd over de voortgang. Gedeputeerde **Olthof** zal de technische vraag van mevrouw Vroom over de pilot deelmobiliteit in de MRA schriftelijk beantwoorden. Hij benadrukt dat de pilot in de Gooi- en Vechtstreek breed is bekeken en dat hierover eveneens schriftelijk antwoord volgt.

De **voorzitter** concludeert dat beide moties als afgehandeld beschouwd kunnen worden.

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

De **voorzitter** dankt D66 dat hun motie schriftelijk afgehandeld kan worden.

Mevrouw **Buit** (Christen Unie) maakt zich zorgen over het openbaar vervoer in Zaanstad door problemen met EBS, zoals uitval, vertragingen en chauffeurstekorten. Zij vraagt of de gedeputeerde hiervan op de hoogte is, bereid is om dit met de Vervoerregio Amsterdam te bespreken en of de provincie hulp kan bieden door ervaringen uit eigen concessiegebieden te delen en samenwerking te stimuleren.

De heer **De Moel** (PVV) vraagt hoe GS de problemen bij EBS beoordeelt in relatie tot de concessieafspraken en welke maatregelen worden genomen om naleving te waarborgen. Hij wil weten of sancties mogelijk en gewenst zijn, hoe GS de prestaties van EBS monitort en of de concessie voldoende middelen biedt om effectief op te treden of dat er aanpassingen nodig zijn.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor beantwoording in eerste termijn.

Gedeputeerde **Olthof** is op de hoogte van de problemen bij EBS in Zaanstad en neemt deel aan het portefeuilleoverleg. De VRA is hiermee bezig, en GS is bereid te helpen, maar gaat ervan uit dat de VRA dit zelf kan oplossen. De vraag van de PVV is lastig te beantwoorden, omdat GS geen concessiebeheerder is en niet direct over EBS gaat. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat GS eventuele maatregelen via de VRA zal ondersteunen, zonder op hun stoel te gaan zitten.

De heer **De Moel** (PVV) vraagt of er nog bussen van de vervoerders naar Purmerend rijden.
885 Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat ook Purmerend onder de VRA valt en zegt dat hij de zorgen deelt. Hij geeft aan bereid te zijn om met de VRA in gesprek te gaan als zij om hulp vragen.

10 Sluiting

De **voorzitter** sluit vergadering om 23.10 uur en dankt de aanwezigen.

Inleiding

Het Regionaal plan deelmobiliteit is van toepassing binnen het gebied van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De antwoorden zijn afgestemd en afkomstig van de VRA. Als provincie Noord-Holland onderhouden we contact met de VRA en kijken we graag hoe geleerde lessen hieruit toepasbaar zijn in onze eigen gebieden.

A. Welke elementen worden beoordeeld om te zien of de pilot deelmobiliteit succesvol is?

Voor de verschillende onderdelen worden prestatie-indicatoren uitgewerkt, waarmee de prestaties gemonitord kunnen worden. Dit is qua opzet erg vergelijkbaar als wat de VRA ook uit het OV kent. Afhankelijk van de gekozen rolverdeling is er in meer of mindere mate een grond (juridisch: doelbinding) tot de informatie. Aangezien het geen pilot betreft, is er geen sprake van een formeel beoordelingsmoment. Wel kan ervoor worden gekozen om bijvoorbeeld na afloop van het contract geen nieuw contract in de markt te zetten. In tegenstelling tot het OV, is er geen wettelijke verplichting om deelmobiliteit te organiseren.

Voor wat betreft het succes (de bijdrage aan de doelstelling van een betere bereikbaarheid van de regio en de verbetering van de leefbaarheid van de stad). Hierbij is het goed om te weten dat de aanpak regionale deelmobiliteit niet het enige middel is om tot deze doelen te komen. Met andere woorden, causale relaties zijn moeilijk te beschrijven. Dit geldt overigens ook voor het ov, het succes ervan is geen causaal gevolg van de inspanningen van concessieverlener en concessiehouder.

Het belangrijkste doel wat de Vervoerregio stelt is het bieden van een beter alternatief voor de privéauto. Modelmatige berekeningen van TNO laten zien dat een regionaal model van deelmobiliteit leidt tot iets minder autobewegingen. Landelijk wordt gewerkt aan een manier om het verband tussen autobezit en deelmobiliteit te bepalen, de zogeheten vervangingsratio. Deze is eind 2025 klaar.

B. Wat is de te verwachten looptijd?

De ambitie is om in 2027 een werkend regionaal deelmobiliteitssysteem te hebben. Daarvoor ziet de VRA een gefaseerde aanpak van de regionale aanpak deelmobiliteit voor zich die start in dat jaar.

C. Welke rolverdeling wordt aan gedacht binnen de pilot?

Voor de verschillende onderdelen gelden de volgende rolverdelingen (op hoofdlijnen):

1. Het regionaal contract micromobiliteit (deelfiets en deelscooter):
De Vervoerregio Amsterdam is contractverlener en contractbeheerder. De gemeente heeft de rol beheerder van de openbare ruimte.

2. De samenwerkingsovereenkomst autodelen (op basis van gemeentelijke vergunningen):
In het systeem van gemeentelijke vergunningen blijft de individuele gemeente zelf verantwoordelijk, er vindt geen overdracht van verantwoordelijkheden plaats. De gemeente regelt zelf het aanbod en heeft een rechtstreekse relatie met commerciële aanbieders. De gemeente heeft een directe relatie met aanbieders, de Vervoerregio Amsterdam adviseert. De Vervoerregio helpt gemeenten door capaciteit en kennis te leveren aan gemeenten die dit zelf niet in huis hebben. Daarnaast werkt zij mee aan meer uniformiteit in de vergunningen in de regio waardoor de regio aantrekkelijker wordt voor aanbieders en het gebruik van deelvervoer beter mogelijk kan worden.

3. De stimuleringsregeling buurtauto-initiatieven:

De Vervoerregio Amsterdam stelt de stimuleringsregeling op en beheert de regeling.

De verdere uitwerking van de rollen is onderdeel van het vervolg in 2025.

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	13-01-2025
Tijd	18:00 - 22:30
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. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. 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. Voor het inspreken kunt u zich aanmelden via het Aanmeldformulier. Ook kunt u zich aanmelden om in te spreken door een mail te sturen naar commissieruimte@noord-holland.nl. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 10 januari 2025). 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 18:00	**Technische Briefing actualisatie IMPI 2025** Doel technische briefing: Ter voorbereiding op de behandeling van de actualisering van het iMPI 2025-2032 worden in de technische briefing de volgende projecten/onderwerpen gepresenteerd: • Raamovereenkomst beweegbare bruggen • N239-03 Ontsluiting Agriport en reconstructie op-/afritten A7 (promotie naar planfase) • Wateroverlast N510
0 18:30	**Technische Briefing Regie op de Ruimte methoden en proces** Op 30 september hebben PS de startnotitie Regie op de Ruimte vastgesteld. In de startnotitie staat het proces beschreven waarin we toewerken naar een actualisatie van de omgevingsvisie. De organisatie is de afgelopen tijd bezig geweest met het (laten) opstellen van

het participatieplan, het uitwerken van de methode hoe de keuzes en consequenties goed in beeld kunnen worden gebracht en het bij elkaar brengen van de onderliggende kaarten in de kaartenatlas. Het participatieplan wordt in februari in de commissie besproken en daarna in PS vastgesteld. Tijdens de technische briefing wordt een toelichting gegeven op de stand van zaken van Regie op de Ruimte met de nadruk op het participatieplan.

1 **Opening en mededelingen**

2 **Inspreekhalfuur**

19:00

3 **Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**

3.a **Concept eerste Strategische Agenda PS**

Het presidium heeft in juli 2024 verzocht een daadwerkelijke Strategische PS-agenda te ontwikkelen. Met zo'n Strategische agenda PS (verder StraPS) krijgen PS zelf meer regie op de eigen politieke agenda, met name bij de grotere en complexere onderwerpen. Voor het bepalen van de grote, strategische onderwerpen heeft de agendacommissie vuistregels vastgesteld. De inventarisatie van onderwerpen voor de StraPS is gebaseerd op wat nu in de commissies speelt. Er is een werkwijze ontwikkeld waarbij de griffie afstemt met de ambtelijke organisatie. Na bespreking van de concept Strategische agenda in de commissies van januari 2025 zal het Presidium de StraPS vaststellen. Nieuwe onderwerpen kunnen worden toegevoegd mits in het presidium een gewogen minderheid van 1/3e (19 leden) van PS daar achter staat.

3.b **Planningsoverzicht**

4 **B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

4.a **Uitgangspunten en werkwijze Maatwerk woningbouw in Beschermd Landschap**

19:30

Toelichting: Om in bijzondere gevallen medewerking te kunnen verlenen aan woningbouwplannen van meer dan 25 woningen in Beschermd Landschap hebben GS een werkwijze en uitgangspunten geformuleerd.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde reflecteren

op de concept-uitgangspunten en werkwijze ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap

4.a.1 **Schriftelijke reactie Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, Landschap Noord-Holland en Natuurmonumenten**

4.b **Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II**

20:45

Toelichting: Gedeputeerde Staten (GS) stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II en de Nota van beantwoording in eindconcept vast. De voorgenomen wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Met dit besluit geven GS de wijzigingen en de Nota van beantwoording in eindconcept vrij voor bespreking met Provinciale Staten.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief van GS aan PS inzake de wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 bespreken.

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

6 **B-Agenda Wonen**

6.a **Agenderingsverzoek D66, brief van C naar B-agenda "wonen voor winkels"**

21:35

Toelichting:
Het programma Wonen voor Winkels zet in op de transformatie van winkels naar woningen op kansrijke locaties om zo een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave, het voorzieningenniveau en de leefbaarheid. Het programma is tussentijds geëvalueerd. De doelstellingen zijn behaald, maar mede door lage leegstand in de detailhandel zijn er geen nieuwe aanvragen van gemeenten voor een vervolg.

Behandelvoorstel:
De D66-fractie wil met GS en met PS in gesprek over de vraag of het niet voorbarig is om programma al stop te zetten en of het niet, al dan niet aangepaste vorm, alsnog voortgezet zou moeten worden.

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

8 **B-agenda Mobiliteit**

8.a **Mobiliteit: Afdoen moties M40-2024 'onderzoek instandhouding buslijn 200' en M142-2023 'deelmobiliteit in beleid' (B-agenda Ruimte 13-01-2025)**

22:05

Toelichting: Gedeputeerde Staten geven nadere uitleg over de uitvoering van de motie M40-2024 'onderzoek instandhouding buslijn 200' en motie M142-2023 'deelmobiliteit in beleid' en verzoeken Provinciale Staten de moties als afgedaan te beschouwen.

Behandelvoorstel: Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of moties 40-2024 en 142-2023 als afgedaan kunnen worden beschouwd.

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

10 **C-agenda Ruimte**

10.a **Ruimte: Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De provincie stelt samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord op. Met het Ontwikkelperspectief maken deze partijen duurzame en weloverwogen ruimtelijke keuzes, die de regio versterken en bijdragen aan een gezonde fysieke leefomgeving voor de toekomst. In een samenwerkingsovereenkomst leggen de partijen afspraken vast over het opstellen van het Ontwikkelperspectief.

10.b **RO: Reactie provincie Noord-Holland op voorontwerp nota Ruimte (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

In juni dit jaar heeft het Rijk het voorontwerp van de Nota Ruimte vrijgegeven voor consultatie. Per brief zijn de aandachtspunten die de provincie Noord-Holland graag terugziet in de volgende versie van de Nota Ruimte verstuurd aan de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

10.c **RO: Uitvoeringagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

Gedeputeerde Staten stemmen in met de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029. De Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG is de operationele uitwerking

van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (NZKG) dat in september 2024 is vastgesteld door Provinciale Staten.

10.d **Ruimte: Ingekomen brief Het locatieonderzoek voor een AZC in Velsen - Overzicht met ten onrechte afgevallen locaties plus statusoverzicht van onze achterliggende vragen (C-agenda cie Ruimte 13-01-2024)**

10.e **RO: Ontwikkelkader De Lange Weeren gemeente Edam-Volendam (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De gemeente Edam-Volendam heeft het ontwikkelkader voor de nieuwe woonwijk Lange Weeren naar GS gestuurd, met het verzoek om het gebied te ontgrenzen van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Gedeputeerde Staten laten de gemeente weten dat een ontgrenzing van het BPL in deze fase nog niet aan de orde is. Wel geven GS aan dat zij het plan graag verder uitgewerkt willen zien.

10.f **RO: Verlenging samenwerkingsovereenkomst Spoorzone Haarlemmermeer (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De Overeenkomst tot Samenwerking Gebiedsontwikkeling Spoorzone Hoofddorp van 27 februari 2024 loopt op 31 december 2024 af. Gemeente Haarlemmermeer, de Staat der Nederlanden (ministerie van VRO) en provincie wensen gezamenlijk deze overeenkomst te verlengen tot en met 30 september 2025.

11 **C-agenda Mobiliteit**

11.a **Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam hebben met de gemeenten in Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden voor beide gebieden een Regionale Agenda Mobiliteit opgesteld. Het doel is om samen de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. De agenda's zijn een bundeling van de projecten waar de provincie, vervoerregio en gemeenten mee aan de slag zijn en gaan.

11.b **Mobiliteit: Resultaten BO Leefomgeving 2024 en BO MIRT 2024 (C-agenda cie Ruimte 13 januari 2025)**

11.c **Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst MRA-E 2025-2030 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

Gedeputeerde Staten zijn de samenwerkingsovereenkomst MRA Elektrisch 2025-2030 aangegaan met de provincie Noord-Holland, Utrecht, Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam, en de gemeenten Amsterdam en Almere. Het programmabureau 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.

11.d **RO/Mobiliteit: Bezwaarschrift PNH namens winkeliers-horeca-zorg Muiden (c-agenda cie Ruimte 13-01-12025)**

11.e **Mobiliteit: Mobiliteitsaanpak Texel-Den Helder 2040 (C-agenda Ruimte 13-01-2024)**

De gemeenten Den Helder en Texel hebben samen met de provincie Noord-Holland gewerkt aan een concept Mobiliteitsaanpak om de stad Den Helder bereikbaar en leefbaar te houden, het eiland Texel aantrekkelijk te houden en het maritiem cluster economisch te versterken. Bereikbaarheid is ook één van de doelen van het Maritiem Cluster waar de provincie samen met de gemeente Den Helder en het Ministerie van Defensie aan werkt. Het college brengt PS met deze brief op de hoogte van de gezamenlijke Mobiliteitsaanpak. De gemeenten stellen de Mobiliteitsaanpak vast na bespreking in de Regionale Raadscommissie Noordkop en de eigen gemeenteraden.

11.f **Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond 2024-2026 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De provincie heeft de afgelopen jaren gezamenlijke agenda's mobiliteit opgesteld per regio samen met inliggende gemeenten. Inmiddels zijn een zevental RAM's opgesteld. Voor Zuid-Kennemerland IJmond is nu voor het eerst een actualisatie gemaakt. Hierin is ingezet op het gezamenlijk focus aanbrengen in projecten, waar zowel Provincie en Regio voortgang willen boeken op de korte termijn. In het document zijn nu een 15 tal acties benoemd, die bijdragen aan een viertal gezamenlijke ambities. Op deze wijze proberen provincie en gemeenten de inzet te bundelen.

11.g **Mobiliteit: Wijziging Uitvoeringsregeling buurtbusprojecten Noord-Holland 2023 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

Buurtbusprojecten zijn onderdeel van het openbaar vervoer in Noord-Holland. Ze bedienen met name de kleinere kernen in de provincie. De

buurtbusverenigingen zijn vrijwilligersinitiatieven en de provincie is blij met de vele verenigingen. De provincie ondersteunt de verenigingen met subsidie en wil dit de komende jaren blijven doen.

11.h Mobiliteit: Gedragssubsidies verkeersveiligheid 2025 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)

Er gebeuren te veel ongevallen in het verkeer. De provincie wil dat elke verkeersdeelnemer veilig thuiskomt. De provincie draagt hier onder andere aan bij door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Uit onderzoek blijkt dat met name schoolgaande kinderen en ouderen op de fiets een groter risico lopen in het verkeer. Daarom geeft de provincie subsidie aan projecten die specifiek voor deze doelgroepen educatie aanbieden. Subsidie voor verkeerseducatie kan worden aangevraagd door organisaties die verkeerseducatie op scholen verzorgen of gemeenten die het programma Doortrappen willen aanbieden.

11.i Mobiliteit: Subsidie Haltetoegankelijkheid 2025 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)

Van het openbaar vervoer moet iedereen gebruik kunnen maken. Daarvoor is het belangrijk dat bushaltes goed toegankelijk zijn, ook voor reizigers met een beperking. De provincie stelt in 2025 bijna € 2.000.000,- subsidie beschikbaar aan gemeenten om op gemeentelijke grond bestaande haltes aan te passen of om nieuwe haltes aan te leggen. Met deze subsidieregeling kunnen er in de ov-gebieden Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek 25 tot 30 nieuwe, toegankelijke bushaltes gebouwd worden.

11.j Mobiliteit: Aanpak wateroverlast N510 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)

De Zeeweg (N510) in Bergen heeft regelmatig te maken met wateroverlast. Om hinder voor de omgeving te voorkomen en de verkeersveiligheid te borgen werkt de provincie de komende tijd een plan uit om de weg op te hogen.

11.k Mobiliteit: Verlengen pilot nachtbus N50 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)

Sinds juli 2024 rijdt de nachtbus N50 van station Alkmaar via Langedijk naar Den Oever. Het ging om een proef van een half jaar. Iedere maand maken meer reizigers gebruik van deze nachtbus. De proef is dus succesvol. De provincie verlengt de proefperiode daarom met 1 jaar tot eind 2025. Met de nachtbus N50 wil de provincie uitgaanslocaties voor jongeren uit Noord-Holland Noord beter bereikbaar maken. De vertrektijden vanaf station Alkmaar worden in het

voorjaar van 2025 aangepast, zodat er een aansluiting ontstaat met de nieuwe nachttrein van Amsterdam naar Alkmaar.

11.l **Luchtvaart: Besluit wijziging luchthavenregeling ZCDH, Hippolytushoeverweg (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

Deze wijziging maakt het opstijgen met behulp van een sleepvliegtuig mogelijk binnen beperkingen. Om het Windpark Wieringermeer te realiseren moest het Zweefvliegcentrum Noordkop verplaatst worden naar een andere locatie namelijk de Hippolytushoeverweg 15 a te Slootdorp. Destijds is met de zweefvliegclub afgesproken dat het zweefvliegcentrum op de nieuwe locatie dezelfde gebruiksmogelijkheden krijgt als op de oude locatie. Provinciale Staten hebben op 2 maart 2015 voor deze nieuwe locatie een Luchthavenregeling (LHR) vastgesteld. De Raad van State heeft destijds het artikel over het zweefsleepvliegen vernietigd. Met deze wijziging van de LHR wordt dat gerepareerd.

12 **C-agenda Wonen**

12.a **Wonen: Ingekomen brief Natuurorganisaties blokkeren woningbouw, maar bouwen zelf in natuurgebied. - land en Bosch wonen in de Natuur (C-agenda cie Ruimte 13-01-2025)**

12.b **Wonen: Propositie grootschalige woningbouwlocatie NHN (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

12.c **Wonen: Monitor Woningbouw 2024 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

De monitor woningbouw wordt jaarlijks uitgevoerd om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie, de ontwikkeling van de plancapaciteit en de ontwikkelingen in de woningbehoefte (prognose). Op basis hiervan kan zo nodig worden bijgestuurd.

13 **C-agenda Algemeen**

13.a **IPO: IPO update 21 november (C-agenda commissie Landelijk Gebied & Ruimte 13 jan 2025)**

13.b **IPO: Conceptagenda BAC Bereikbaarheid en Infrastructuur 19 december (C-agenda Ruimte 13-01-2025)**

13.c IPO: Agenda BAC Ruimte & Leefomgeving 14 november (C-agenda Ruimte & Leefomgeving jan 2025)

13.d MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 88 en 89 (C-agenda alle commissies januari 2025)

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	25 november 2024
Commissievoorzitter	:	Mw. M Poot
Commissie-adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: mw. M Poot
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. Den Boer, dhr. R. Nijkamp, mw. I. de Sain, mw. D. Sijbenga
	GL	: statenlid W. Freeman, statenlid P. Korzelius
	VVD	: dhr. J. Boer, dhr. J. van Gilse
	D66	: mw. N. Vroom, mw. L. Berkvens
	PvdA	: dhr. C. Vonk, mw. G. de Boer
	PVV	: dhr. D. De Moel, mw. R. Hazenberg
	SP	: mw. H. Bouhlel, dhr J. Kes
	CDA	: dhr. S.Dijk, mw. W. Koning
	JA21	: dhr. D. Van den Berg, dhr. R. Broertjes,
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, mw. H. Vonck
	Christen Unie	: mw Y. Buit, dhr. M. Klein
	Volt	: dhr. B. Bonekamp, statenlid M. de Weerdt
	50PLUS	: dhr. H. Stulemeijer, dhr. H. Faassen
	FvD	: mw. C. Middelkoop
Gedeputeerden:	dhr. J. Olthof, mw. E. Rommel, dhr J. Beemsterboer	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.30 uur en heet de aanwezigen welkom. Voor gedeputeerde Olthof is er een rondvraag aangemeld over Haarlem Nieuw Zuid. Voor gedeputeerde Beemsterboer is er een rondvraag aangemeld over buitenstedelijke bouw. Er zijn drieëntwintig insprekers aangemeld bij agendapunt 6.a. Derde herziening Omgevingsverordening NH2022. Bij agendapunt 7.a Ontheffingsverzoek Twiskeweg zijn twee insprekers aangemeld. De commissie stemt in met het voorstel van de voorzitter om de insprekers bij punt 7.a. te laten inspreken bij het inspreek halfuur.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor een mededeling over het Rijksprogramma 'Ruimte voor Defensie'. Gedeputeerde **Rommel** meldt dat Defensie in de provincies naar oefenlocaties zoekt en dat zij hierover contact heeft met staatssecretaris Tuinman. Het Zwanewater, een groot natuurgebied, wordt door de gedeputeerde als ecologisch ongeschikt beschouwd. Defensie onderzoekt daarom alternatieve locaties. Defensie neemt hierover de regie en zal daarbij ook aandacht besteden aan integraliteit in afstemming met Provinciale Staten.

2 Inspreek halfuur

Er zijn geen aanmeldingen voor het inspreekhalfuur ontvangen. De insprekers voor agendapunt 7.a 'Ontheffingsverzoek Twiskeweg' zullen zoals overeengekomen met de commissie bij dit agendapunt inspreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Mulder, zij spreekt in namens Stichting 'Hart voor het Twiske'. Mevrouw **Mulder** uit haar zorgen over de geplande plaatsing van eenentwintig woonunits voor asielzoekers in het natuurgebied 't Twiske, dat deel uitmaakt van het NNN. Zij vreest dat het een precedent schept voor andere gemeenten om vergelijkbare projecten in beschermde natuurgebieden te realiseren. Volgens mevrouw **Mulder** zijn vier alternatieve locaties afgewezen die volgens haar geschikt waren voor de plaatsing van de woonunits. Via een WOO-verzoek heeft zij de motivatie voor deze afwijzingen opgevraagd, maar zij kreeg te horen dat deze informatie geheim is. Specifiek noemt zij de locatie Skoon, die door de gemeente is afgewezen vanwege te drassige veengrond. De redenen voor de afwijzing van het oude terrein van Radio 9 en het oude weeshuis zijn volgens de gemeente Oostzaan geheim. Daarnaast stelt zij dat het aanbod van particuliere grondeigenaren door de gemeente nooit in overweging is genomen. Mevrouw **Mulder** vraagt zich af hoe PS een besluit kan nemen op basis van stukken die geheim zijn en benadrukt dat de gemeente Oostzaan openheid van zaken moet geven.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Berkhof, zij spreekt in namens Platform 'Twiske geen Pretpark'. Mevrouw **Berkhof** maakt bezwaar tegen de plannen om eenentwintig tijdelijke woningen voor vluchtelingen te bouwen in NNN-gebied 't Twiske. Zij benadrukt dat overnachtingen in dit gebied al vijftig jaar verboden zijn. Het Twiske is sinds 2013 aangewezen als Natura 2000-gebied en geniet daardoor een hoge beschermingsstatus. Het gebied herbergt meer dan honderdtwintig vogelsoorten, wat de noodzaak onderstreept om het overnachtingsverbod te handhaven en de ecologie te beschermen. Volgens mevrouw **Berkhof** zijn er voldoende alternatieve locaties beschikbaar en zij ziet geen reden voor de gemeente Oostzaan om geheimzinnig te doen over de afwijzing daarvan. Zij hoopt dat de provincie deze plannen dan ook niet zal ondersteunen.

De **voorzitter** geeft de commissieleden om vragen te stellen.
De heer **Hollebeek** (PvdD) informeert naar eventuele andere plannen voor de locatie Skoon.
Mevrouw **Mulder** geeft aan dat de locatie Skoon aan een projectontwikkelaar is toegewezen en dat er woningen zullen worden gebouwd.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt naar mogelijke alternatieve locaties voor de geplande bouw.
Mevrouw **Mulder** wijst erop dat twee particuliere eigenaren hun weilanden hebben aangeboden voor dit doel, maar dat de gemeente Oostzaan deze aanbiedingen niet heeft overwogen.

3. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Lijsten moties en toezeggingen

De opmerkingen over het verslag zijn ontvangen en verwerkt. De heer **Bonekamp** (Volt) merkt op dat hij in de vergadering niet wordt aangesproken als statenlid, maar als de heer Bonekamp. Het verslag wordt met deze wijzigingen vastgesteld.

Lijst met moties en toezeggingen wordt ongewijzigd vastgesteld evenals de agenda.

3.a Planningsoverzicht

De **voorzitter** kondigt aan dat het onderwerp 'regie op de ruimte' wordt opgenomen in de nieuwe strategische agenda. Het onderwerp zal in 2025 en 2026 binnen verschillende commissies en PS een rol gaan spelen. Om goed te kunnen werken met het nieuwe planningsoverzicht in de strategische agenda, is het belangrijk om te weten hoe de commissie hierin betrokken wil worden. De **voorzitter** nodigt de commissieleden uit om mee te denken over het proces rondom ‘regie op de ruimte’. Meerdere commissieleden tonen interesse en zullen hiervoor worden benaderd door de commissiegriffier. De opmerking van de heer **Hollebeek**, dat er bij de planning rekening moet worden gehouden met het feit dat enkele leden ook deel uitmaken van de agendacommissie, zal worden meegenomen.

4 A-agenda Financiën

4.a. Laatste begrotingswijziging 2024

Toelichting:

In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze laatste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de verwachte inkomsten en uitgaven in 2024 op basis van de huidige verwachtingen.

Behandelvoorstel:

Aan de commissie wordt gevraagd de onderdelen van de begroting die betrekking hebben op de commissie Ruimte te bespreken en te adviseren aan PS over de statenvoordracht begroting 2024. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 16 december 2024.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) uit haar zorgen over de financiële haalbaarheid van deelfietsen in de regio Gooi en Vechtstreek. Volgens prognoses zijn deze niet rendabel voor ondernemers, aangezien de fietsen aan vervanging toe zijn tegen de tijd dat winst wordt verwacht. De BBB

heeft hierover schriftelijke vragen gesteld en mevrouw **Den Boer** is benieuwd naar het antwoord van de gedeputeerde. Daarnaast informeert zij naar de resultaten van het onderzoek naar boten waarvan de eigenaren onbekend zijn en waarvan de ligkosten niet worden geïnd.

De heer **Bonekamp** (Volt) ziet weinig verschil met de vorige begrotingswijziging, maar merkt op dat bepaalde zaken, zoals het woningbouwprogramma, zijn doorgeschoven naar volgend jaar. Hij vraagt hoe voorkomen kan worden dat dit patroon zich blijft herhalen waardoor er onderbesteding ontstaat op dit belangrijke dossier.

Mevrouw **Buit** (Christen Unie) stelt een technische vraag over het woningbouwprogramma. Er is sprake van twaalf miljoen euro minder lasten bij het versnellen en programmeren van de woningbouw. In de uitsplitsing van de cijfers kan dit bedrag niet worden teruggevonden, omdat de optelsom niet klopt.

De **voorzitter** geeft woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording van de vragen. Gedeputeerde **Olthof** stelt dat de vragen over de deelfietsen en de inning van het liggeld technische vragen zijn. Er wordt gekeken hoe de inning van de liggelden inzichtelijk kan worden gemaakt. Bij de deelfietsen gaat het om een pilot waarbij het doel is om meer inzicht te krijgen in het concept van deelfietsen. Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst erop dat het een voorwaarde is dat de pilot na drie jaar budgetneutraal moet zijn. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat als na drie jaar blijkt dat het niet rendabel is, de pilot wordt stopgezet. Hij benadrukt dat de pilot veel onderzoeksvragen bevat en voor een periode van drie jaar is gefinancierd.

Gedeputeerde **Beemsterboer** zal de vraag van over de twaalf miljoen euro schriftelijk beantwoorden. Hij legt uit dat er middelen beschikbaar zijn gesteld om gemeentelijke projecten te versnellen en zo onderbesteding binnen het woningbouwprogramma te voorkomen. De onderbesteding op jaarbasis ziet er netto anders uit.

5. Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille wonen)

De **voorzitter** meldt dat de PVV een vraag heeft aangemeld over Buitenstedelijke bouw. De heer **De Moel (**PVV) vraagt met hoeveel gemeenten de gedeputeerde al heeft gesproken over buitenstedelijk bouwen, om welke gemeenten het gaat en hoeveel woningen hierbij betrokken zijn. Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat in landelijk gebied, buitenstedelijk bouwen al mogelijk is. Binnen het BPL is dit anders, aangezien er nog geen beleid is om woningbouw toe te

staan. Er wordt gewerkt aan maatwerk en er zijn werkbezoeken afgelegd, maar dit bevindt zich nog in een verkennende fase. Het is nog niet vastgesteld hoe maatwerk wordt toegepast. Het gaat om vijfentwintig woningen, maar voor maatwerklocaties is het aantal nog niet bepaald.

De **voorzitter** stelt voor om agendapunt 10 bij agendapunt 5 te behandelen, aangezien dit ook een rondvraag van de PVV is.

10. Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, Luchtvaart, OV Knooppunten)

De heer **De Moel** (PVV) verwijst naar een artikel in het Haarlems Dagblad waarin staat dat het Rijk vierenzestig miljoen euro on hold heeft gezet voor de financiering van een project in Haarlem Nieuw-Zuid. De provincie Noord-Holland investeert eenentwintig miljoen euro. Hij vraagt wat de gevolgen zijn voor het project, welke scenario's er zijn en of de provincie risico loopt een extra bijdrage te moeten doen als de financiering vanuit het Rijk uitblijft.

Gedeputeerde **Olthof** herkent de situatie zoals geschetst door de heer **De Moel** niet. PS heeft een extra bijdrage van elf miljoen gevraagd aan het Rijk, deze is nog niet toegekend. Hij wijst erop dat als de financiering vanuit het Rijk uitblijft, er wordt gekeken naar alternatieve manieren om het project te realiseren. Als dat niet lukt, zal de aanbesteding worden stopgezet. Het project valt niet onder de verantwoordelijkheid van PS omdat het een ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Haarlem betreft. De provincie heeft eenentwintig miljoen gereserveerd. Als het project niet doorgaat, wordt dit bedrag niet uitgekeerd. Wat betreft risico's is het gereserveerde bedrag een vastgelegde toezegging. De provincie is wel heel nauw betrokken bij het project met name bij het OV-deel.

6. A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

6.a Derde herziening Omgevingsverordening NH2022

Toelichting:

Gedeputeerde Staten stellen de derde herziening van de Omgevingsverordening NH2022 in eindconcept vast. De derde herziening heeft betrekking op verschillende onderwerpen, waaronder woningbouw, zonne-energie en klimaatadaptatie. De voorgestelde wijzigingen hebben van 2 juli t/m 12 augustus 2024 ter inzage gelegen en worden nu aan Provinciale Staten ter vaststelling aangeboden.

Behandelvoorstel:
De commissie wordt gevraagd o m met elkaar en de gedeputeerde de Derde herziening van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 te bespreken. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS-vergadering van 16 december 2024.

De **voorzitter** meldt dat er drieëntwintig aanmeldingen zijn van insprekers. De insprekers spreken in groepen van vier à vijf personen. De **voorzitter** geeft woord aan de insprekers van de eerste groep.

De heer **Akkerman** spreekt in namens Natuurfederatie Noord-Holland, hij roept op om zorgvuldig om te gaan met het bouwen in het BPL. Hij wijst erop dat er wetenschappelijk gezien geen verband is tussen het bouwen van vijfentwintig woningen en het openhouden van voorzieningen in dorpen. Als de commissie echt iets wil doen voor de leefbaarheid, zou ze in gesprek moeten gaan met dorpsbewoners. Als er toch woningen worden gebouwd, pleit hij ervoor om te kiezen voor grotere locaties in plaats van het bouwen van kleine aantallen woningen in elk dorp. Hij benadrukt het belang van het vaststellen van de rol van GS en PS aan de voorkant, zodat de provincie de regie behoudt en wordt voorkomen dat projectontwikkelaars dure woningen bouwen die weinig bijdragen aan de leefbaarheid.

De heer **Mooij** spreekt in namens Stichting 'Opmeer Denkt Mee'. Hij uit zijn zorgen over de toepassing van de zonneladder en de inpassingsregels voor zonne-energie in Noord-Holland. Hij benadrukt dat de zonneladder, bedoeld om schaarse ruimte en biodiversiteit te beschermen, niet goed wordt toegepast, omdat er te veel nadruk ligt op zonneparken op landbouwgronden. Dit ondermijnt het beleid en de maatschappelijke wens voor slimme, duurzame energieoplossingen. De heer Mooij wijst erop dat de beloofde inpassingsregels voor RES-zoekgebieden niet worden nageleefd, wat het vertrouwen in de overheid schaadt. Hij roept PS op om de inpassingsregels te herbevestigen, het document aan te passen en economische belangen niet boven natuur en ruimtelijke kwaliteit te stellen.

Mevrouw **Rosier** spreekt in namens de vereniging Oud Edam. De vereniging Oud Edam zet zich in voor het behoud van de oude kom van Edam en haar omgeving. Zij wijst erop dat de Omgevingsvisie het belang van het behoud en de versterking van het BPL benadrukt vanwege de ecologische, recreatieve en cultuurhistorische waarden. Dorpen en landschappen hebben een intrinsieke waarde, gevormd door elementen zoals historische zichtlijnen, dijken en

karakteristieke dorpssilhouetten. Mevrouw Rosier is van mening dat nieuwbouw van vijfentwintig woningen in deze gebieden de identiteit en omgevingskwaliteit aantast. De Provincie moet de regie behouden om de ruimtelijke kwaliteit van deze waardevolle gebieden te waarborgen, aangezien gemeenten en projectontwikkelaars vaak andere belangen hebben. Onderzoek toont aan dat de toevoeging van deze woningen geen directe impact heeft op de leefbaarheid, maar wel schade toebrengt aan het cultuurlandschap. De vereniging Oud Edam roept PS op om het BPL te koesteren en niet in te stemmen met het voorstel om deze nieuwe woningen te bouwen, aangezien het verlies van waardevol landschap onomkeerbaar is.

Mevrouw **Coenen** spreekt in namens de Stichting 'Behoud Waterland'. Zij benadrukt het belang van goed wonen voor iedereen, maar is tegen het voorstel van GS om extra woningen te bouwen ten koste van het BPL. Ze stelt dat de toevoeging van vijfentwintig woningen geen invloed heeft op het behoud van voorzieningen of de leefbaarheid in dorpen, aangezien onderzoek toont dat voorzieningen slechts voor vier procent bijdragen aan de leefbaarheid. Veel dorpen hebben inbreilocaties die al geschikt zijn voor woningbouw en in het BPL kan alleen gebouwd worden bij groot openbaar belang. De stichting bekritiseert het voorstel omdat het geen duidelijk toetsingskader biedt en initiatiefnemers vrij zijn om zelf invulling te geven aan termen zoals leefbaarheid, wat hen de mogelijkheid geeft om in het BPL te bouwen zonder voldoende beperking. Ook is het onduidelijk welke dorpen daadwerkelijk een leefbaarheidsprobleem hebben en als dat het geval is, moet dit lokaal opgelost worden, niet door overal vijfentwintig extra woningen toe te staan. Het voorstel is schadelijk voor het BPL, dat strikt beschermd moet worden. Mevrouw Coenen roept PS op om de regie te behouden en het BPL te beschermen tegen kortetermijnoplossingen die geen bijdrage leveren aan een duurzame en leefbare toekomst.

De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen.
Mevrouw **Berkvens** (D66) is benieuwd of aantal insprekers onderzoeken kunnen noemen die geen verband aantonen tussen het bouwen van vijfentwintig woningen en het openhouden van voorzieningen in dorpen.
De heer **Akkerman** meldt dat de Stichting 'Behoud Waterland' een masterclass heeft georganiseerd samen met stedenbouwkundige Suzan Christiaanse, die onderzoek heeft gedaan naar de leefbaarheid in dorpen. Het onderzoek toont aan dat inwoners verschillend kijken naar dit thema en dat het belangrijk is om hen te vragen wat er daadwerkelijk nodig is, zoals extra steun voor dorpshuizen. Het bijbouwen van vijfentwintig woningen draagt volgens hem niet bij

aan de leefbaarheid, aangezien er geen wetenschappelijke relatie is tussen het aantal woningen en de verbetering van de leefbaarheid.

De heer **Klein** (Christen Unie) zegt dat er verschillende verruimingen die tegelijkertijd worden voorgesteld zoals de verhoging van de grens naar vijfentwintig woningen en het bijbouwen in BPL zelfs als het de kernkwaliteiten aantast. Welke van de genoemde maatregelen zou volgens de heer Akkerman wel of niet kunnen bijdragen aan de problematiek en in welke volgorde.

De heer **Akkerman** pleit ervoor dat GS voorafgaand aan het opstellen van plannen goed geïnformeerd wordt. Hij stelt dat de kernkwaliteiten van weidevogelgebieden gewaarborgd zijn en dat daar aardkundige waarden, zoals kasteellandschappen, kreekbruggen en landgoederen, aan toegevoegd zouden moeten worden.

Statenlid **Freeman** (GL) vraagt aan de heer Akkerman waarom hij vindt dat het beter is om op één plek een groot aantal woningen te bouwen in plaats van op meerdere plekken kleinere aantallen. De heer **Akkerman** stelt dat er zorgvuldig gekeken moet worden naar geschikte locaties in Noord-Holland voor grote woningbouwprojecten buiten het BPL. Binnen het BPL pleit hij ervoor om grotere wijken op aangewezen plekken te realiseren, bijvoorbeeld in West-Friesland, zoals bij Schagen en Stompetoren. Dit zou de leefbaarheid bevorderen, zorgen voor een betere inpassing van groen en ruimte bieden voor sociale woningbouw en de bouw van woningen voor ouderen.

De heer **Van den Berg** (JA21) geeft aan dat er onder de inwoners van Stompetoren wel een grote behoefte is aan meer woningen, los van de voorzieningen. Hij vraagt de heer Akkerman of het niet beter zou zijn om van elf naar vijfentwintig woningen per dorp te gaan, omdat het bijbouwen van minder woningen per dorp de versnippering alleen maar zal vergroten.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt de heer Mooij hoe de zonneladder geïmplementeerd kan worden in de provincie op een manier die recht doet aan de zonneladder.

De heer **Akkerman** geeft de voorkeur aan ontwikkelingen zoals die in Stompetoren, waarbij de regie programmatisch door de provincie wordt gevoerd. Hij vindt dat de bestaande regels gehandhaafd moeten worden wat betreft het aantal bij te bouwen woningen en zegt elf woningen al teveel te vinden, laat staan vijfentwintig woningen.

De heer **Mooij** geeft aan dat de inpassing van de zonneladder in de omgevingsverordening redelijk op orde is. Hij legt uit dat het mogelijk meer inspanning vereist vanuit de provincie om de eerste en tweede trede succesvol te maken. Door de komst van het nieuwe energiesysteem is het wellicht niet noodzakelijk om trede drie en vier te gebruiken. Hij spreekt zijn zorg uit dat gebieden geschikt voor de toepassing van zonnepanelen worden uitgesloten van de inpassingsregels.

De heer **Kes** vraagt aan de heer Akkerman of de Natuurfederatie Noord-Holland door GS is uitgenodigd in het voortraject om mee te denken met de plannen. De heer **Akkerman** antwoordt dat dit niet het geval was, maar dat ze zichzelf wel hebben uitgenodigd. Er zijn gesprekken geweest met gedeputeerde Rommel en Beemsterboer. De Natuurfederatie heeft niet de indruk dat er iets van de constructieve voorstellen is overgenomen.

De heer **Nijkamp** (BBB) verbaast zich over de negatieve reacties op woningbouwinitiatieven, ondanks het woningtekort. De heer **Akkerman** antwoordt dat hij tegen bouwen in BPL is en wijst op voldoende binnenstedelijke ruimte in Noord-Holland.

Mevrouw **Koning** (CDA) benadrukt dat starters graag in hun eigen omgeving willen blijven wonen. De heer **Akkerman** wijst erop dat de behoeften van jongeren niet altijd dorpsgebonden zijn en dat er ook behoefte is aan betaalbare woningen. De nieuwbouw op woningbouwlocaties is vaak veel te duur. Mevrouw **Coenen** sluit zich hierbij aan en merkt op dat tegen 2050 veel mensen alleenstaand zullen zijn en dat duurdere woningen voor hen niet bereikbaar zijn. De heer **De Moel** (PVV) geeft aan dat dorpsbewoners wel behoefte hebben aan starters- en seniorenwoningen. De heer **Akkerman** benadrukt het belang van programmatisch plannen en het benutten van grotere locaties voor diverse woningtypen.

De **voorzitter** geeft woord aan de insprekers van de tweede groep.

De heer **Vos** spreekt in namens de Stichting 'Dorpsraad Opperdoes'. Hij benadrukt dat er een tekort is aan geschikte en betaalbare woningen voor zowel starters als senioren, wat leidt tot ongewenste sociale gevolgen. Een perceel van tien hectare, genaamd Soppediep, ligt binnen het BPL-gebied bij Abbekerk en is momenteel verhuurd aan een akkerbouwer. De dorpsraad stelt dat de huidige status, die slechts bouw van vijfentwintig woningen toestaat, niet voldoet aan de behoeften van het dorp. Hij wijst erop dat het perceel, ondanks de beschermde status,

ecologisch beschadigd is door intensief landbouwgebruik en pleit voor woningbouw op grotere schaal. De nieuwe plannen zijn natuurinclusief en verhogen de biodiversiteit door onder andere herstel van oude watergangen. De dorpsraad vraagt om heroverweging van de beschermde status en een verruiming van het bouwvolume op Soppediep om te voorzien in de dringende woningbehoefte van Opperdoes.

De heer **Bommenaar** spreekt in namens de stichting 'Ruimte en Waarde'. Hij uit zijn zorgen over de inrichting van de ruimte in Nederland. Hij roept GS op om een aantal amendementen op te nemen in de nieuwe versie van de plannen. Hij stelt dat gemeenten eerst moeten aantonen waarom binnenstedelijk bouwen onvoldoende oplevert. Daarnaast pleit hij ervoor dat PS in eerste instantie de toetsing van plannen uitvoert. Plannen met bouwvolumes onder de vijfentwintig woningen zouden niet in behandeling moeten worden genomen vanwege hun minimale impact op het woningbouwvolume. Hij stelt voor om de principes van de ruimte-voor-ruimte-regeling opnieuw toe te passen, gemeenten te beperken tot één plan per buitenlocatie en een uitzondering te maken voor extra kwetsbare landschappen, zoals gebieden rondom forten en kastelen.

Mevrouw **Van Essen** spreekt in namens 'Vrienden van het Kerkepad' en spreekt haar zorg uit over de plannen van de gemeente Wormerland om een tenniscomplex, inclusief vier padelbanen, te realiseren op de locatie van de natuurijsbaan van Wormer. Zij benadrukt dat dit ten koste gaat van biodiversiteit, de stilte van het gebied en een belangrijk pad voor wandelaars en hardlopers. Het stiltegebied, dat overlapt met BPL, is essentieel voor weidevogels, waarvoor de provincie aanzienlijke middelen inzet. Hoewel de gemeente verwijst naar de sportbestemming van het perceel, stelt zij dat een natuurijsbaan niet vergelijkbaar is met een tenniscomplex. Zij wijst ook op de mentale gezondheidsvoordelen van het vrij toegankelijke Kerkepad, dat niet in lidmaatschapsaantallen wordt weerspiegeld. Alternatieve plannen met ruimte voor woningbouw, opgesteld door Stichting Spijt en de heer Van Blokland, zijn doorgerekend en aan de provincie voorgelegd. Deze plannen worden gesteund door 2748 inwoners, bijna twintig procent van de bevolking. Mevrouw **Van Essen** pleit ervoor de natuur te behouden, aangezien deze anders onherstelbaar verloren gaat.

Wethouder **Broeders** spreekt in namens de gemeente Medemblik. Hij benadrukt dat het bouwen van maximaal vijfentwintig woningen per dorp onvoldoende is om de woningnood te verlichten, vooral in een gemeente waar bijna de helft van de grond uit BPL-gebied bestaat. Dorpen zoals

Opperdoes en Abbekerk lopen hierdoor vast, met beperkte doorstroom en druk op scholen en voorzieningen. Hij stelt voor om als experiment grotere woningbouw toe te staan, mits het grondbeslag wordt gecompenseerd door natuurontwikkeling. Als voorbeeld noemt hij zestien hectare ongebruikte grond nabij Abbekerk, oorspronkelijk bedoeld voor woningbouw, die mogelijk ontwikkeld kan worden tot natuur. De heer Broeders pleit voor maatwerk om duurzame ontwikkelingen mogelijk te maken.

De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen.

De heer **Kes** (SP) deelt de mening van de heer Vos van de Stichting 'Dorpsraad Opperdoes' dat het beter is om grote, goed geselecteerde locaties te ontwikkelen. Hij vraagt naar de naam van het project, waarop de heer **Vos** aangeeft dat de projectnaam Soppediep is.

De heer **Hollebeek** vraagt waarom de ijsbaan eerst naar een andere locatie is verplaatst en wat er met de oorspronkelijke locatie is gebeurd. Mevrouw **Van Essen** legt uit dat de ijsbaan vijfentwintig jaar geleden verhuisd is naar de huidige locatie vanwege woningbouw.

De heer **Vonk** (PvdA) vraagt waarom de oorspronkelijke locatie niet meer geschikt is voor woningbouw maar wel voor natuur. Wethouder **Broeders** zegt dat de grond bij Abbekerk ooit is aangekocht met het oogmerk om daar woningbouw te realiseren.

Statenlid **Freeman** vraagt aan wethouder Broeders hoeveel woningen hij in gedachten heeft, waarop wethouder **Broeders** aangeeft dat het om ongeveer tweehonderd woningen gaat.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de heer Bommenaar de woningbouwplannen in Noord-Holland kan vergelijken met die in andere provincies. De heer **Bommenaar** legt uit dat er in Noord-Holland aandacht is voor kwetsbare gebied rondom kastelen en forten en benadrukt het belang van toetsingscriteria.

De heer **Van den Berg** (JA21) is van mening dat er meer moet worden gebouwd dan er behoefte is. Hij vraagt aan wethouder Broeders wat de problematiek in Medemblik is en vraagt naar de uitvoering van natuurcompensatie in de praktijk. Wethouder **Broeders** noemt zijn laatste punt een gedachte-experiment. De gemeente Medemblik heeft grote grondposities en zou graag onderzoeken of deze gebruikt kunnen worden voor natuurgebieden. Hij pleit voor meer ruimte

voor woningbouw, met als doel tegelijkertijd natuur toe te voegen. Het programmatisch creëren van doorschuifruimte in kleinere dorpskernen is van belang.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of er lokaal behoefte is aan extra woningen. De heer **Vos** benadrukt dat woningbouw in Opperdoes nodig is voor de sociale ontwikkeling en het voorkomen van stilstand. Wethouder **Broeders** sluit zich daarbij aan en wijst op het belang van woningbouw buiten de bebouwde kom en de noodzaak van een impuls, zoals het terugbrengen van de verdwenen supermarkt in Opperdoes.

De **voorzitter** geeft woord aan de insprekers van de derde groep.

De heer **Hermus** spreekt in namens 'Hou Marken Mooi'. Hij maakt bezwaar tegen het toestaan van extra bebouwing in provinciale landschappen, omdat dit de kernkwaliteiten aantast. Hij vindt het plan een 'one-size-fits-all', waarbij slechts in een klein percentage van de gevallen de bouw van woningen een positief effect heeft op de leefbaarheid, zoals het behouden van een school of supermarkt. Echter, de schaalvergroting in de zorg en retail gaat sneller dan met vijfentwintig woningen kan worden opgevangen. Er zijn voldoende alternatieve plannen, zoals herbestemming en inbreilocaties, om aan de woningbehoefte te voldoen zonder het landschap aan te tasten. Het verzoek is om het huidige systeem te handhaven en het voorstel van de provincie af te wijzen.

Mevrouw **Van der Meer** spreekt in namens de IJselmeervereniging en is inwoner van Uitdam. Zij stelt dat de voorgestelde woningbouw de leefbaarheid niet vergroot, maar wel het karakter van lintdorpen aantast. Ze benadrukt dat het dorp zelfvoorzienend is, wat verbindend werkt. Het plan van vijfentwintig woningen biedt geen oplossing voor woningzoekende Waterlanders, omdat de beoogde huizen te duur zijn. Nieuwe inwoners komen vooral voor de mooie omgeving en zijn verrast door de sterke onderlinge verbinding in het dorp.

De heer **Van Noot**, namens de stichting 'Omgeving ruïne van Brederode', zegt dat de Provincie Noord-Holland, gemeente Velsen en projectontwikkelaars sinds 2015 hebben geprobeerd om drie megavilla's te bouwen bij de ruïne, maar dat de Raad van State dit plan heeft verworpen. Hij wijst erop dat de Provincie Zuid-Holland al jaren een kasteelbiotoop heeft ingesteld. Hij verzoekt dringend om de beschermde status van Brederode ook vast te leggen in deze biotoop en hoopt dat de overheid rentmeesterschap toont. Hij stelt voor om samen te werken aan de

tekst voor de noodzakelijke bescherming van de kasteelbiotoop en het natuurhistorisch erfgoed in de omgevingsverordening.

De heer **Bom** spreekt in namens de stichting 'Bescherm Zuiderwoude' benadrukt dat de belangrijkste doelstelling is om de leefomgeving te beschermen. Uit recente enquêtes blijkt dat de leefbaarheid in het gebied hoog wordt gewaardeerd, maar dat de meningen over woningbouw verdeeld zijn: de helft van de bewoners is voor, de andere helft tegen. Hij waarschuwt dat elke toevoeging aan het gebied ten koste gaat van de natuur. De samenhang tussen bouwprojecten, het behoud van natuur en het welzijn van dieren en vogels is niet goed gewaarborgd. De heer Bom pleit ervoor dat de overheid haar eigen expertise en visie inzet om zorg te dragen voor alles wat weerloos en kwetsbaar is om zo de natuurlijke balans te behouden voor de toekomst.

Mevrouw **Verrijt** spreekt namens Natuurmonumenten en overhandigt een cheque met elfhonderd zienswijzen aan de voorzitter namens Landschap Noord-Holland, Natuurmonumenten en de Natuurfederatie Noord-Holland. Ze benadrukt dat Noord-Hollanders massaal hun zorgen hebben gedeeld over de generieke versoepeling van de woningbouwvolume en de negatieve impact die dit heeft. Volgens GS hebben deze zienswijzen echter niet geleid tot inhoudelijke aanpassingen. Mevrouw Verrijt stelt dat er in Noord-Holland meer dan voldoende planlocaties zijn die het landschap niet aantasten en dat de kwaliteit van het landschap essentieel is. Bebouwing is onomkeerbaar en ze roept op om op te komen voor het behoud van het landschap.

De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) deelt de zorgen van de heer Van Noot over kasteellandschappen en vraagt of er alsnog villa's gebouwd zullen worden. De heer **Van Noot** legt uit dat de Raad van State het bestemmingsplan en de bouwvergunningen heeft verworpen vanwege verkeerde procedures en taxaties. Er staat nu een bedrijfspand, en het herplaatsen van een bedrijfswoning wordt volgens de berekeningen die LTO als niet zinvol beschouwd.

Statenlid **Freeman** (GL) vraagt de heer Bom waarom de gemeente in BPL wil bouwen, als de leefbaarheid in de gemeente al op een goed niveau is. De heer **Bom** wijst erop dat er wel locaties

zijn, zoals niet-gebruikte boerderijen, maar dat lintuitbreiding veel verzet oproept vanwege de aantasting van het landschap en de druk op de infrastructuur.

De **voorzitter** geeft woord aan de insprekers van de vierde groep.

De heer **Veer** spreekt namens Stichting Santpoort en uit zijn dankbaarheid voor het instandhouden van het landschap rondom Santpoort. Hij is echter onaangenaam verrast door de ontwikkeling van bebouwing van vijfentwintig huizen, die volgens hem de kerkkwaliteit van het landschap aantast. Hij stelt dat de GS zichzelf tekort doet door hierover pas achteraf geïnformeerd te worden. Het beschermde landschap is slechts enkele honderden meters breed en is volgens de heer Veer niet te mitigeren. Hij benadrukt dat het voor de provincie belangrijk is om regie te houden over deze ontwikkelingen.

De heer **De Jong** spreekt in op persoonlijke titel. Hij benadrukt dat Alkmaar een grote plattelandsgemeente is met veel kleine dorpjes. In de discussie over woningen voor starters en andere woningen stelt hij dat Alkmaar zich niet aan de in de woningdeal gemaakte afspraken houdt. Volgens het voorstel dat nu voorligt mogen vijfentwintig woningen worden gebouwd waarvan er maar vier voor sociale huur bestemd zijn en hoeft Alkmaar dit niet ter toetsing neer te leggen. De heer De Jong vindt het problematisch dat de druk vanuit de projectontwikkelaars op de gemeenten hoog is. Hij vraagt om het principe van goedkeuring te handhaven en het voorstel aan te passen.

De heer **Oosterop** spreekt in op persoonlijke titel. Hij vindt verruiming van bouwen in het BPL niet wenselijk omdat dit willekeur in de hand werkt. De landschappelijke context van de ruïne van Brederode eeuwenoud. Er zijn door de eeuwen heen steeds veel plannen geweest die het landschap ernstig zouden kunnen verstoren en dit is voor een deel ook gebeurd.

De heer **Vos** spreekt in op persoonlijke titel. De heer Vos is vijfendertig jaar en woont in Opperdoes en is alleenstaand en verdient onder modaal. Hij heeft anno 2024 geen zicht op een betaalbare woning. Hij staat al jaren op de wachtlijst voor een huurwoning, heeft geen kans op een koopwoning en woont nog bij zijn ouders. Hij wil een lans breken voor woningbouw in Soppediep. Hij vraagt zich af wat West-Friese cultuurhistorie waard is als de West-Friezen er zelf niet meer kunnen wonen. Hij vraagt de provincie om woningbouw met betaalbare woningen in Soppediep toe te staan.

De heer **Zwanenburg** spreekt in namens de Stichting 'Beschermers Amstelland'. Hij uit zijn zorgen over de Derde herziening Omgevingsverordening. Hij koppelt dit aan het Toekomstkader Amstelscheg, dat volgens hem het karakter van het gebied dreigt aan te tasten. Het kader wil de Amstelscheg natter, diverser en toegankelijker maken, wat leidt tot meer woningbouw en recreatiedruk. De stichting is niet tegen woningbouw, maar wil het open, weidse karakter van de polders behouden. Ze zijn tegen hoogbouw aan de randen, voor het handhaven van bebouwingsgrenzen en voor zorgvuldige recreatiebegeleiding. Ze verzetten zich tegen de versoepeling van ruimtelijk beleid, vooral in het drukbevolkte zuiden van de provincie, en steunen de oproep om het BPL beter te beschermen.

De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt de heer Vos wat hij beschouwd als een betaalbare woning. De heer **Vos** geeft aan dat met een modaal inkomen van drieduizend euro bruto per maand, een hypotheek van 200 duizend euro aangevraagd kan worden. In Opperdoes staan huizen te koop vanaf 300 duizend euro dus dat valt buiten het budget van de heer Vos.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt aan de heer Vos wat de belemmering is voor zijn toekomstige plannen. De heer **Vos** antwoordt dat hij graag een eigen huis en gezin zou willen en zijn bedrijf wil uitbreiden maar dat dit niet mogelijk is zolang hij bij zijn ouders woont.

Statenlid **Freeman** (GL) vraagt de heer De Jong waarom Alkmaar zich niet aan het afgesproken percentage sociale woningbouw houdt. De heer **De Jong** legt uit dat de woningdeal een vrijwillige afspraak was en dat de gemeente Alkmaar heeft ervoor gekozen zich hier niet aan te houden. De wethouder van Alkmaar heeft aangegeven dat de druk op de gemeente vanuit projectontwikkelaars groot is. PS heeft afspraken gemaakt over dertig procent sociale woningbouw, maar er is geen sturingsmechanisme om dit af te dwingen.

De **voorzitter** geeft woord aan de insprekers van de vijfde groep.

Mevrouw **Schoorl** spreekt in namens de vereniging het 'Zijper landschap'. Zij doet een oproep tot behoud en bescherming van het open landschap in Noord Holland met name in de Zijper- en Hazepolder en rond Callantsoog. Het gebied bij Zijpe Noord en Zuid en rond Callantsoog is BPL.

Bij de omvorming van de weidevogelleefgebieden naar BPL in de Zijpepolder is het weidevogelleefgebied drastisch afgenomen. Dit vindt zij ongewenst en roept op om zuinig te zijn met op de open polders. Een open groene corridor vanuit het bestaande dorp richting het Zwanewater, zonder nieuwe woningbouw, is op deze plek gewenst.

Mevrouw **Van Boeien** spreekt namens GL Landsmeer en Karen Schoonheim, fractievoorzitter van GL Wormerland. Ze benadrukt dat het BPL een smalle buffer is tussen natuur en bebouwing. Landsmeer heeft toestemming voor minder dan elf woningen in het BPL en heeft creatief gekeken naar het ombouwen van bedrijfslocaties naar woningen. Er zijn plannen voor zesendertig sociale huurwoningen door sloop en inbreilocaties. In totaal zijn er 600 woningbouwplannen, 230 meer dan in de monitor plancapaciteit van de provincie en MRA. In Wormerland staan 700 woningen gepland zonder BPL aan te tasten. Ze stelt dat de verordening de deur verder opent voor bouwen in BPL, wat niet nodig is voor Landsmeer en Wormerland en dat de Omgevingsverordening dus niet aangepast hoeft te worden.

Mevrouw **Van Gils** spreekt namens Stichting 'Minder Hinder' en woont in Kortenhoef. Ze uit zorgen over het BPL en het belang van bescherming van deze landschappen. Ze spreekt haar zorgen uit over de Kortenhoefsepolder, waar nu opnieuw de deur wordt opengezet voor woningbouw. Volgens haar creëert dit plan geen oplossing, maar juist een probleem. De plannen leiden vooral tot villa's en luxe woningen, die geen oplossing bieden voor de behoefte aan betaalbare woningen.

Mevrouw **Christiaanse** spreekt in op persoonlijke titel. Zij is gepromoveerd aan de RUG op onderzoek naar het verlies van voorzieningen op het platteland en de relatie met leefbaarheid en bevolkingskrimp. Uit haar wetenschappelijk onderzoek blijkt dat bevolkingskrimp niet direct leidt tot een afname van leefbaarheid. De relatie tussen bevolkingskrimp en het voorzieningenniveau wordt veel meer bepaald door schaalvergroting, toegenomen mobiliteit en consumentengedrag.

De heer **Buis** spreekt in namens de dorpsraad Broek in Waterland. De Dorpsraad Broek in Waterland wijst het voorstel van GS af om vijfentwintig extra woningen in het BPL van Waterland Oost te bouwen. De leefbaarheid in het dorp is hoog, met voldoende voorzieningen en actieve sociale verbindingen. Extra woningen in het BPL dragen hier niet aan bij en bedreigen het unieke landschap. Er zijn al voldoende bouwplannen op inbreilocaties en een voormalig bedrijfsterrein.

De dorpsraad roept GS op het huidige systeem te handhaven en verdere aantasting van het landschap te voorkomen.

De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt aan mevrouw Christiaanse of zij vindt dat gemeenten, wanneer ze plannen hebben die de kernkwaliteiten aantasten, moeten aantonen dat deze plannen daadwerkelijk bijdragen aan het voorzieningenniveau en de leefbaarheid. Mevrouw Christiaanse geeft aan dat dit per dorp en per persoon verschillend is, afhankelijk van de situatie. Wel wijst zij erop dat er geen causaal verband is tussen het bouwen van extra woningen en het op peil houden van voorzieningen.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of het bijbouwen van tweehonderd woningen in Opperdoes invloed heeft op het behoud van voorzieningen. Mevrouw **Christiaanse** antwoordt dat dit anders is dan bij vijfentwintig woningen, maar dat schaalvergroting, consumentengedrag en mobiliteit meer invloed hebben dan het aantal woningen.

De heer **Klein** (Christen Unie) vraagt of er een relatie is tussen het aantal woningen dat gebouwd wordt en de mogelijkheid dat dit bijdraagt aan de leefbaarheid. Mevrouw **Christiaanse** geeft aan dat zij daar geen onderzoek naar heeft gedaan en het antwoord dus schuldig moet blijven.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de eerste termijn.

De heer **Vonk** (PvdA) vraagt hoe de provincie de dertig procent sociale huurwoningen binnen woningbouwprojecten waarborgt, ook in uitbreidingswijken en hoe de regionale regie hierop wordt uitgevoerd. Hij pleit voor een provinciaal plan in plaats van afzonderlijke initiatieven per dorp en benadrukt dat dertig procent sociale huur een harde eis moet zijn. Hij uit zijn zorgen over het behoud van het BPL en vraagt of bijbouwen van woningen in BPL slechts eenmalig is of dat dit na een paar jaar weer opnieuw gebeurt. Wat betreft de zonneladder geeft hij de voorkeur niveau 1, zon op dak en ziet hij zon op land als laatste optie, de PvdA is van mening dat dit alleen moet worden toegestaan om de energiedoelen te behalen. De PvdA steunt de gedachte dat integraal klimaatadaptief moet worden gebouwd bij woningbouwprojecten.

De heer **Bonekamp** (Volt) wil graag weten van GS wat het bouwen van vijfentwintig woningen betekent voor het type woningen dat gebouwd gaat worden als dit niet meer in regionaal verband wordt afgesproken. Is GS het met Volt eens dat het toestaan van het vergroten naar het woningbouwvolume in dorpen naar vijfentwintig woningen het woningtekort in Noord-Holland niet oplost? Volt is voorstander van binnenstedelijk bouwen. Volt staat achter zonneladder en gaat ervan uit dat daarbij alle tredes worden doorlopen. Volt staat ook achter het artikel over klimaatadaptatie maar vraagt zich wel af over welke periode de risico-inventarisatie gaat. Wat Volt betreft moet er op dertig jaar worden ingezet. Wat bedoeld GS met de formulering: "als er niet uit kan worden gegaan van het basis veiligheidsgevoel, er dan rekening mee moet worden gehouden"?

Statenlid **Freeman** (GL) vraagt hoe de voorwaarden voor uitzonderingen op bouwen in het BPL worden vastgesteld. Wanneer is voldoende aangetoond dat een ontwikkeling bijdraagt aan het behoud van leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau van een dorp en hoe wordt gewogen of de aantasting van de overige kernkwaliteiten minimaal blijft? Gebeurt dit via ingediende zienswijzen? Daarnaast vraagt hij een reflectie op de stapeling van vijfentwintig woningen binnen de kaders van de omgevingsverordening. Tot slot vraagt hij de gedeputeerde om toelichting op de manier van monitoring en evaluatie van dit onderwerp.

De heer **Klein** (Christen Unie) uit zijn zorgen over het tekort aan betaalbare woningen in de provincie. Hij benadrukt echter dat het te grabbel gooien van de regels, zoals vandaag wordt voorgesteld, niet bijdraagt aan het oplossen van de woningnood. Dit helpt niet voor de leefbaarheid en woningen voor starters. De verruiming van de regels die GS voorstelt gaat alle perken te buiten volgens de Christen Unie. Is GS het met de Christen Unie eens dat herbegrenzing van het BPL grotere projecten mogelijk kan maken? De regels in 59a zijn bijzonder subjectief en hoe gaat GS willekeur voorkomen? Hoe staat GS tegenover de suggestie om gemeenten te vereisen om hun plannen vooraf ter toetsing voor te leggen? Is het nodig om de bevoegdheid om de kernkwaliteiten van een gebied over te dragen van PS naar GS?

De heer **Van Gilse** (VVD) is het grotendeels eens met het voorstel en vindt de zonneladder een nuttig instrument om verrommeling van het landschap te voorkomen. Hij vindt het logisch om dezelfde regels voor RES-zoekgebieden toe te passen. Volgens de VVD zijn de wijzigingen in de omgevingsverordening echter niet van toepassing op zoekgebieden voor zonneparken, dit wijkt af van eerdere toezeggingen. Hij vraagt de gedeputeerde om uitleg over deze afwijking.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of de gedeputeerde bekend met het project Soppediep en informeert of er al stappen zijn genomen. Zij vraagt of GS kan toezeggen dat het 'saldo nul-principe' en dezelfde functie van de grond als belangrijke criteria voor NNN-gebieden ook in dit geval worden toegepast. BBB vindt duo-gebruik heel belangrijk en vindt dat trede drie en vier van de zonneladder niet gebruikt zouden moeten worden vanwege ruimtegebrek in Noord-Holland. Mevrouw Den Boer vraagt wat de gedeputeerde verstaat onder 'autonome groei' op de lagere treden van de zonneladder? Zij vraagt om meer duidelijkheid over de inpassingseisen voor RES-zoekgebieden. Tot slot vindt BBB dat zonneweides die gemiddeld dertig jaar blijven liggen een grote impact hebben op de omgeving en vraagt om verduidelijking van de inpassingseisen.

De heer **Kes** (SP) zegt dat met het bijbouwen van vijfentwintig woningen de woningnood niet wordt opgelost. Hij is van mening dat als er toch in het BPL gebouwd gaat worden, dit keuzegericht met grotere aantallen moet gebeuren. Hij vindt het een vreselijk plan en een catastrofale blunder en vindt het teleurstellend dat de reacties van de stakeholders niet worden meegenomen in het proces.

De heer **Van der Berg** (JA21) pleit ervoor om woningen te bouwen op basis van de werkelijke behoefte en niet te stoppen bij een aantal van vijfentwintig woningen. Het raakt hem dat mensen zoals de heer Vos uit Opperdoes door de woningnood niet verder kunnen met hun toekomst. Gezien het doel van 191 woningen, vraagt hij zich af waarom er niet gebouwd wordt op basis van die daadwerkelijke behoefte. Hij is voor de gemeentelijke autonomie met betrekking tot woningbouw. Hij vindt de voorwaarden rondom klimaatadaptatie en natuurinclusief bouwen belemmerend werken. JA21 steunt de transformatie van agrarische percelen naar woningbouw, maar pleit voor een verruiming van het aantal woningen per perceel. De heer Van den Berg vraagt de gedeputeerde om een toezegging over de mogelijkheid om deze verruiming binnen de huidige verordening te realiseren. JA21 vraagt de gedeputeerde of er bij de zonnebrief van het kabinet een inbreng is geweest vanuit Noord-Holland bij het IPO en zo ja, welke. In de zonnebrief is te lezen dat het besluit 'bouwwerk en leefomgeving' wordt aangepast, dit is belangrijk voor de eerste tredes van de zonneladder. De heer Van den Berg vraagt de gedeputeerde of daar iets mee wordt gedaan door het college en of GS daarvan de status kan aangeven. JA21 hoort graag of gebruik wordt gemaakt van het Klimaatfonds met aanvullende inzet op daken en objecten door de provincie om de eerste en tweede trede te

versterken. Waarom staat de plaatsing van zonnepanelen bij A1-A6 staat niet in RES-viewer bij het overzicht van de projecten? JA21 werkt aan een initiatiefvoorstel waarbij zon op land definitief wordt verboden omdat landbouwgrond nodig is voor voedselproductie.

Mevrouw **Berkvens** (D66) uit haar zorgen over bouwen in het groen. Op het voornemen van het vergroten van het woningbouwvolume naar vijfentwintig woningen zijn meer dan duizend zienswijzen ingediend van organisaties en inwoners die tegen dit voornemen zijn. Waarom wordt er gekozen voor een generieke versoepeling van een regeling, terwijl maatwerk zou moeten worden toegepast? Zij vraagt een reflectie hierop van GS. Hoe gaat gemeente toetsen dat een woningbouwproject bijdraagt aan de voorzieningen en leefbaarheid van een dorp? Waarom heeft GS niet gekozen voor het kijken naar alternatieven zoals binnenstedelijk bouwen? Hoe gaat GS borgen dat het bijbouwen van woningen bijdraagt aan het percentage sociaal en betaalbaar? Hoe zit het met de UNESCO bescherming en wat gebeurt er met het bijzonder kasteellandschap? Wordt GS aan de voorkant geïnformeerd? Gaan de grotere maatwerk projecten wel altijd eerst langs GS? D66 heeft hierover een aantal moties en amendementen in voorbereiding. Tot slot vraagt zij hoe de provincie regie houdt op de uitvoering van de zonneladder om te zorgen dat de RES-doelen gehaald worden.

De heer **Faassen** (50PLUS) vindt verruiming van woningbouw een goede zaak, maar zet vraagtekens bij woningbouw in BPL. Waarom heeft GS ervoor gekozen om woningbouw in BPL mogelijk te maken ondanks het brede verzet? Ziet GS mogelijkheden om eerst de beschikbare alternatieven buiten BPL verder te onderzoeken? Hoe vaak kan zo'n project plaatsvinden of kan een dorp meerdere projecten voor de bouw van vijfentwintig woningen realiseren? Kunnen gemeenten de druk van projectontwikkelaars wel weerstaan? Wat is het standpunt van GS op de kritiek dat de eerste twee treden van de zonneladder vaak worden overgeslagen? Hoe zorgt de provincie ervoor dat het beleid in lijn wordt gebracht met de zonneladder? 50PLUS is van mening dat de voorgestelde aanpassingen de deur openen voor ongewenste ontwikkelingen op woningbouwgebied. Goedkeuring vooraf is noodzakelijk om de regie te behouden.

Mevrouw **Koning** (CDA) overweegt een amendement in te dienen zodat de ontwikkeling van meer dan vijfentwintig woningen niet meer wordt uitgezonderd van de afwijkingsregel. Ze vraagt andere fracties of zij mogelijkheden zien om hierin mee te gaan. Daarnaast heeft het CDA een vraag over de zonneladder: in artikel 6.39A wordt de kamerbrief over de aanscherping van de voorkeursvolgorde zon overgenomen. Daaraan is toegevoegd dat gronden die lange tijd

niet meer als landbouwgrond worden gebruikt, niet onder trede vier vallen. Zij vraagt waarom GS hiervan wordt afgeweken van de kamerbrief. Het CDA vindt dat artikel 12.E uitgebreid moet worden met een minimale overgangstermijn van drie jaar in plaats van twee jaar. Kan GS in deze omgevingsverordening opnemen dat actief meegewerkt wordt aan maatwerk. Waarom zijn er in het stuk geen werkwijzen en algemene uitgangspunten opgenomen die als handleiding kunnen dienen voor een maatwerktraject?

Mevrouw **Vonck** (PvdD) roept op om bezwaren van de bewoners serieus te nemen en aanpassingen door te voeren die recht doen aan de wensen van de bewoners. Het vermeende behoud van leefbaarheid en vitaliteit kan wat de PvdD betreft worden geschrapt uit de omgevingsverordening. De PvdD stelt voor om natuurinclusief bouwen de standaard te maken. Mevrouw Vonck hoort graag of andere partijen hier ook zo over denken. Zij roept de provincie op om de regie te nemen en het landschap te beschermen door in te zetten op woningbouw op maat met participatie van bewoners.

De **voorzitter** stelt voor om de overige punten door te schuiven naar donderdag 28 november. Agendapunt 9. wordt daarbij als eerste behandeld en daarna agendapunt 7. De vergadering zal op donderdag 28 november starten om 18.15 uur.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat het coalitieakkoord inzet op maatwerk, waarbij onder andere wordt gekeken naar leefbaarheid, voorzieningenniveau, ouderen en sociale veiligheid. GS wil geen ontgrenzing, maar focust op maatwerk en grotere locaties. Gemeenten beslissen over woningbouwplannen, maar GS kan vooraf geïnformeerd worden en een zienswijze indienen. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of GS ook een zienswijze kan indienen bij projecten waarvan GS vindt dat de kernkwaliteiten worden aangetast. Gedeputeerde Rommel bevestigt dit en voegt toe dat maatwerk altijd wordt besproken in commissievergaderingen.
Volgens de gedeputeerde bepaalt de gemeente zelf waar zij de ruimte voor woningen willen bieden. Er kan maar één keer een maximum van vijfentwintig woningen gebouwd worden zolang verordening geldt, dit staat ook in de regeling. Gedeputeerde Rommel zegt dat de plannen er juist op zien dat de vitaliteit van dorpen gewaarborgd wordt dus dat er gebouwd wordt voor zowel starters als ouderen. Dit is gewaarborgd in de motivatie die de gemeente geeft in hun plannen. Als de provincie van mening is dat de plannen niet voldoen aan de gestelde eisen, dan zal de provincie daar een zienswijze op indienen. GS heeft volgens gedeputeerde

Rommel wel degelijk geluisterd naar de zienswijzen van de stakeholders, maar de provincie heeft met betrekking tot de vijfentwintig woningen nog een afweging gemaakt voor de andere opgaves die er zijn in de provincie. Er zal in Noord-Holland binnenstedelijk gebouwd moeten worden vanwege de inwonersgroei. De vergroting van het woningbouwvolume naar vijfentwintig woningen is niet bedoeld om de kwantitatieve opgave op te lossen maar om andere uitdagingen die er zijn op te lossen en de gemeenten kunnen daar zelf invulling aan geven. GS wordt betrokken bij de plannen van de gemeenten doordat zij deze willen toetsen bij de provincie. Deze wijzigingsregeling ziet niet op de herbegrenzing van het BPL maar op het maatwerk. Gedeputeerde Rommel is van mening dat er juist naar de grotere locaties wordt gekeken met het bieden van maatwerk en daarop herbegrenzing toe te passen. De provincie is bekend met het Soppediep en GS is daar een werkbezoek geweest. Deze plannen komen aan bod als de gemeente deze voorlegt aan de provincie. GS vindt het belangrijk om natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen op te nemen in de verordening. Dit moet wel goed geborgd worden in de omgeving. Begin 2025 wil GS de evaluatie met betrekking tot de transformatie van de agrarische percelen aan de commissie voorleggen. Dit zal bij een volgende wijziging mee worden genomen. De UNESCO bescherming blijft bestaan. Gedeputeerde **Rommel** zegt toe dat zij de commissie later zal informeren over de bescherming van de kasteellandschappen. De gedeputeerde ziet het amendement door het CDA over de plancapaciteit graag tegemoet. De drie vragen die door het CDA zijn gesteld beantwoordt gedeputeerde **Rommel** graag schriftelijk omdat dit technische vragen zijn.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Beemsterboer. Gedeputeerde **Beemsterboer** wijst erop dat in de nieuwe wet volkshuisvesting staat dat de dertig procent sociale woningbouw verplicht gerealiseerd moet worden. Tot die tijd gelden de afspraken zoals die zijn gemaakt in de woondeals, daarin is die dertig procent sociaal ook opgenomen. De gemeente heeft hierbij een motiveringsplicht voor het compenseren daarvan als dit niet gerealiseerd kan worden op de locatie zelf. Voor de financiering van deze dertig procent bestaan er vereveningsfondsen.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat de toepassing van de zonneladder aansluit bij de afspraken uit het coalitieakkoord. Het college zet zich in voor het stimuleren van het gebruik van de eerste twee treden van de ladder en daarbij gelden strenge eisen. Gedeputeerde Olthof wijst erop dat de keuze nadrukkelijk ligt bij de eerste treden en dat deze actief worden gestimuleerd, bijvoorbeeld door binnenstedelijke ontwikkeling en het benutten van daken via SPUC. Echter, als een gemeente goed kan

onderbouwen dat de eerste twee treden niet haalbaar zijn, is het soms onvermijdelijk om ook treden drie en vier in te zetten om de RES-doelstellingen te behalen.
De heer **Van Gilse** (VVD) geeft aan dat het in de verordening gaat om de afweging en het niet noodzakelijk is om meerdere treden tegelijk toe te staan. Gedeputeerde **Olthof** zegt toe de tekst te bekijken en hier zo snel mogelijk op terug te komen. Hij bevestigt dat de inpassingsregels blijven bestaan en worden uitgebreid, maar regels over locatie en omvang vervallen.
Gedeputeerde Olthof legt uit dat de provincie niet gaat over de verplichting 'zon op grote daken' omdat dat een landelijk project is. Het OER-project gaat over zonnepanelen langs snelwegen en dit staat in de RES-viewer. Voor zonneweides op landbouwgrond zijn er voldoende kwalitatieve waarborgen om deze op een zorgvuldige manier in te passen, rekening houdend met alle gestelde eisen. De regels voor landschappelijke inpassing blijven van toepassing op zonneweides, maar de criteria voor locatie en omvang komen te vervallen. De definitie van landbouwgrond is rechtstreeks overgenomen zoals vastgesteld door het Rijk.

De **voorzitter** geeft de commissie de gelegenheid om vragen te stellen in de tweede termijn.
De heer **Vonk** (PvdA) vindt dat er een duidelijke visie ontbreekt op de regierol van de provincie bij de ontwikkeling van woningbouwplannen. Het initiatief ligt nu bij gemeenten, hiermee is de zorg van het PvdA nog niet weggenomen.
De heer **Bonekamp** (Volt) is nog niet overtuigt van de noodzaak van de bouw van vijfentwintig woningen en wil graag meer aandacht voor grote projecten en vraagt of de gedeputeerde toelichting kan geven waarom volgens haar de vijfentwintig woningen bijdragen aan meer sociale veiligheid.
Statenlid **Freeman** (GL) vraagt om toelichting op de vraag wanneer voldoende gemotiveerd is wanneer een ontwikkeling bijdraagt aan het behoud van de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau.
De heer **Klein** (Christen Unie) is niet overtuigd van de noodzaak van de regeling en is van plan om met andere partijen met een aantal voorstellen te komen.
Het is de heer **Van Gilse** (VVD) nog steeds niet helemaal duidelijk waarom de eisen voor zonneweiden wel in de omgevingsverordening genoemd staan met alleen een uitzondering voor de RES-gebieden.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) zegt dat in de omgevingsverordening staat dat de NNN-gebieden begrensd en onbegrensd mogen worden mits de kwaliteit en de oppervlakte niet achteruit gaat. Ook is de functie van de grond daarbij van belang.

Mevrouw **Berkvens** (D66) ziet het nut niet in van vijfentwintig woningen en zegt met een aantal wijzigingen komen.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) zal moties voor meer inbreng voor bewoners steunen of inbrengen.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerden voor beantwoording van de vragen in de tweede termijn.

Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat de omgevingsverordening niet bedoeld is om meer regie op plannen vast te leggen. Naar aanleiding van de commissiebehandeling is punt 8 toegevoegd, waarbij is afgesproken dat GS hierover wordt geïnformeerd en zo houdt GS de regie. De invulling hiervan verschilt per dorp en wordt door de gemeenten geformuleerd. De bouw van vijfentwintig woningen biedt de mogelijkheid om verloedering op probleemlocaties aan te pakken en verwaarloosde gebouwen op te ruimen. Wat betreft begrenzing en ontgrenzing van NNN zorgt GS ervoor dat het totaal op nul uitkomt.

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt het belang van het waarborgen van het basisveiligheidsniveau. Hij stelt dat elke belangenafweging zorgvuldig en goed gemotiveerd moet zijn. Ongeacht de omvang van het project en het maximaal voldoet aan de basisveiligheidsniveaus. Hij wijst erop dat omvang en locatie van zonneweides is opgenomen in omgevingsverordening en de zonneladder daaraan is toegevoegd samen met de uitzonderingsgronden en de motivatie.

De **voorzitter** concludeert dat dit stuk als bespreekstuk naar PS van 16 december gaat.

De **voorzitter** schorst de vergadering om 23.30 uur tot donderdag 28 november 18.15 uur.

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	28 november 2024
Commissievoorzitter	:	dhr. C. Vonk
Commissie-adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: dhr. C. Vonk
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. Den Boer, dhr. R. Nijkamp,
	GL	: statenlid P. Korzelius
	VVD	: dhr. J. Boer, dhr. J. van Gilse
	D66	: mw. L. Berkvens, mw. N. Vroom
	PvdA	: mw. G. de Boer
	PVV	: dhr. D. De Moel
	SP	: dhr M. Dijksen
	CDA	: mw. W. Koning
	JA21	: dhr. D. Van den Berg, dhr. R. Broertjes,
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek
	ChristenUnie	: mw Y. Buit
	Volt	: dhr. B. Bonekamp, statenlid M. de Weerdt
	50PLUS	: dhr. H. Faassen
Gedeputeerden:	dhr. J. Olthof, mw. E. Rommel	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** heropent de vergadering om 18.15 uur en heet de aanwezigen welkom en geeft het woord aan mevrouw Vroom voor een mededeling.

Mevrouw **Vroom** (D66) geeft aan dat zij een verzoek indient om een brief van de C naar B-agenda te verplaatsen. Het gaat om de brief met betrekking tot de voortgang van de trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen.

2 A-agenda Mobiliteit

2.a Nota van Uitgangspunten OV-concessie NoordWest Noord-Holland

Toelichting:
De provincie is gestart met de voorbereiding van de aanbesteding van de openbaar vervoer concessie NoordWest Noord-Holland. In de Nota van Uitgangspunten worden op hoofdlijnen een aantal keuzes gemaakt, zowel inhoudelijk als voor de wijze van aanbesteden. De conceptversie is de afgelopen maanden besproken met stakeholders. De provincie heeft de nota naar aanleiding van hun opmerkingen aangepast. De definitieve versie wordt nu door Gedeputeerde Staten ter besluitvorming aangeboden aan Provinciale Staten.

Behandelvoorstel:
De commissie kan met elkaar en met gedeputeerde Mobiliteit de nota van uitgangspunten OV-concessie bespreken en adviseren aan PS over de Statenvoordracht. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 16 december 2024.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vindt het een goede stap om de twee concessies samen te voegen. BBB heeft zorgen over de focus van de vervoerder op winstgevende regio's en waardeert het dat de gedeputeerde de middelenverdeling in de provincie niet aanpast. Zij vraagt of er rekening is gehouden in de toekomstige begroting met de regie door de provincie op de strategische activa zoals stallingslocaties, eindpuntvoorzieningen en aansluitingen op het netwerk. De BBB heeft zorgen over de bereikbaarheid in het landelijk gebied, omdat dit onder druk staat doordat sociale voorzieningen verdwijnen. In de nota staat dat flexvervoer misschien uit de concessie gaat, mevrouw **Den Boer** vraagt hoe GS gaat borgen dat de bereikbaarheid in het landelijk gebied blijft bestaan. De BBB vindt dat basisvervoer naar dorpskernen minimaal gewaarborgd moet zijn.

De heer **Boer** (VVD) benadrukt dat de VVD belang hecht aan goed OV, zowel in stedelijke gebieden als in de kernen van het landelijk gebied. Hij constateert dat de veiligheid beter is verankerd in de nota. De VVD stemt daarom in met de nota van uitgangspunten.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt hoe de gedeputeerde omgaat met het landelijk sentiment en een rechtse coalitie die pro auto is en wat voor effect dit heeft op de verdeelsleutel. Volgens D66 is goed openbaar vervoer afhankelijk van verschillende factoren, zoals de toegankelijkheid voor mensen met een beperking. D66 vindt dat deze aspecten niet duidelijk genoeg naar voren komen in de nota. Mevrouw Vroom vraagt zich af welke maatregelen in de uitgangspunten opgenomen kunnen worden om ervoor te zorgen dat de concessiehouder voldoende personeel heeft en welke preventiemaatregelen er worden genomen door de werkgever tegen ziekteverzuim. Deelmobiliteit maakt weliswaar geen deel uit van de concessie, maar D66 vraagt of de mogelijkheid voor deelmobiliteit, in de motie kan worden opgenomen. Bijvoorbeeld door samenwerking en partnerships Daarnaast wil D66 weten in hoeverre toeristische plekken in Noord-Holland worden meegenomen in de uitgangspunten. Tot slot vraagt D66 hoe duurzaamheid en mensenrechten in de concessie worden meegenomen en overweegt een motie of amendement over deelmobiliteit, duurzaamheid en mensenrechten.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt of bij de concessiehouder wordt gecontroleerd of de cao wordt nageleefd. De PvdA is ook benieuwd of, naast de overname van materieel zoals beschreven in de nota, ditzelfde geldt voor het personeel. Daarnaast wil ze weten of er bij de toegankelijkheid van het OV ook rekening wordt gehouden met laaggeletterden.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) meldt dat de ChristenUnie positief is over de nota van uitgangspunten. Zij onderstreept de behoefte aan grensoverschrijdende lijnen tussen provincies en concessiegrenzen.

Mevrouw Vroom (D66) vraagt welke inspanningen hiervoor nodig zijn en wanneer deze voldoende zijn. Ze leest in de nota dat GS nieuwe grensoverschrijdende verbindingen niet op voorhand uitsluit en vraagt hoe zij dit moet interpreteren. Hoe wordt voorkomen dat bij toekomstige bezuinigingen het OV in de concessie Haarlem-IJmond niet de dupe is van het samenvoegen van de concessie? Verder wil ze weten welke invloed een snelheidsverlaging op het OV heeft en welke concrete opties er op tafel liggen om vertragingen te voorkomen, zoals voorrangsregels voor bussen en minibusbanen bij rotondes.

Mevrouw **Koning** (CDA) merkt op dat het CDA de nota van uitgangspunten inhoudelijk grotendeels steunt, maar van mening is dat het verbinden van het landelijk gebied niet in lijn is met het coalitieakkoord. Het aanbod in het landelijk gebied blijft achter, waardoor de vraag daar

ook achterblijft. Ze vraagt of de portefeuillehouder bereid is om meer aanbod te creëren in het landelijk gebied.

De heer **Hollebeek** (PvdD) benadrukt dat de belevingswaarde van het openbaar vervoer essentieel is en daarom terecht is opgenomen in de nota van uitgangspunten. De uitwerking zal in het Programma van Eisen komen en worden gekoppeld aan de klantbarometer. De PvdD hoopt dat hierbij ook de fysieke omstandigheden van OV-knooppunten worden meegenomen. Hij vindt de toegankelijkheid van het OV voor mensen met een beperking belangrijk en wijst erop dat sommige mensen in buurtbussen worden geweigerd.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) geeft aan dat veel van de aandachtspunten van Volt, zoals transit systemen en slimme innovaties, terug te zien zijn in de nota. Hij vraagt zich af of het klopt dat GS bij deze onderwerpen een afwachtende houding aanneemt. Daarnaast is hij blij met de ingevulde vragenlijst over burgerparticipatie en vraagt wat GS voornemens is te doen met de resultaten. Kan GS toezeggen dat de resultaten voor de behandeling in juni 2025 gedeeld zullen worden?

Statenlid **Korzelius** (GL) zegt dat GL de nota van uitgangspunten onderschrijft. Hij merkt op dat Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord zijn samengevoegd, maar niet met de Gooi- en Vechtstreek. Hij vraagt of het op termijn mogelijk en wenselijk is om één concessie voor heel Noord-Holland te hebben. Verder vraagt hij naar de criteria voor concessie-overschrijdende verbindingen. Wat betreft de zero-emissie-eisen stelt hij dat in het Gooi alle bussen elektrisch zijn, maar dat dit een moeizaam proces was vanwege netcongestie. Hij vraagt zich af of te verwachten is dat deze huidige concessie zonder problemen zal verlopen. Tot slot vraagt hij waarom voor buurtbussen ontheffing wordt verleend voor de zero-emissie-eis.

De heer **Faassen** (50Plus) vraagt of het de bedoeling is om alle concessies volledig samen te voegen. Hij vraagt ook of het financiële deel voor flexvervoer, dat uit de concessie wordt gehaald, gereserveerd blijft voor flexvervoer.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof** voor de beantwoording van de vragen.

Gedeputeerde **Olthof** bevindt zich in Duitsland bij de Polis Conferentie in Baden-Württemberg, waar samenwerking in Europa op het gebied van duurzame mobiliteit en OV wordt besproken.

Hij benadrukt dat er veel te leren valt en dat er in Duitsland gedeelde vraagstukken zijn over deelmobiliteit en vervoer op maat in het landelijk gebied. GS streeft ernaar om in Europees verband samenwerking te zoeken en hiervan te leren.
Interruptie van statenlid **De Weerdt** (Volt), hij leest een terughoudende houding in de samenwerking met de vervoerder en vraagt of er meer actief gehandeld kan worden door GS.
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan graag een actieve rol te willen spelen, maar benadrukt dat de verantwoordelijkheid voor innovatie niet uitsluitend bij de vervoerder ligt. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om dit in samenwerking met de vervoerder vorm te geven.
Op dit moment zijn er nog geen middelen gereserveerd om de strategische activa en is nog niet bekend hoeveel dit zal zijn. Zodra bekend is of GS daarin gaat participeren en op welke termijn, komt de gedeputeerde erop terug. Het flexvervoer is op dit moment geen onderdeel van de concessie omdat het aanbieden van deelmobiliteit niet de kerntaak van aanbieder is. Er zijn partijen in de markt die dit zelfstandig aanbieden en GS zal daarbij kijken welke aanbieding het beste is en hoe dit op de meest effectieve manier georganiseerd kan worden.
Mevrouw **Vroom** (D66) benadrukt het belang van flexibiliteit en vraagt zich af of dit gewaarborgd kan worden door het aangaan van partnerships en samenwerkingen met gespecialiseerde partijen.
Gedeputeerde **Olthof** zegt dat dit benaderd wordt vanuit de visie op de publieke mobiliteit, waarbij alle elementen deel uitmaken van het totale OV-aanbod, de OV-concessie is daarvan een onderdeel.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) merkt op dat flexvervoer buiten de concessie valt, maar dat in het stuk wordt aangegeven dat het gekoppeld kan worden aan Wmo-vervoer, wat een gemeentelijke taak is. Ze vraagt hoe de provincie hier regie op kan houden en hoe goed vervoer in landelijke gebieden gegarandeerd kan worden.
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de visie op publieke mobiliteit nog niet is vastgesteld en dat alle elementen daarin zullen worden meegenomen. De huidige discussie richt zich op de uitgangspunten voor de OV-concessie, waarbij wordt gekeken hoe het landelijke gebied zo goed mogelijk bediend kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door flexvervoer of deelvervoer. De provincie zal voor Wmo-vervoer samen met gemeenten moeten kijken naar passende oplossingen voor deze specifieke doelgroep.
Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of meer inzet in het buitengebied OV-gebruik stimuleert.
Gedeputeerde **Olthof** stelt dat mobiliteit centraal staat en het landelijke gebied veel aandacht krijgt binnen de gecombineerde concessie met het stedelijke gebied.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt of door de rechtse coalitie die pro-auto is en anders naar het OV kijkt, dit zal leiden tot een grotere financiële bijdrage van de provincie.

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat de coalitie voor publieke mobiliteit heeft gestemd en sluit landelijke discussies, zoals over prijsstijgingen en studenten OV-kaarten, niet uit. Voor de gedeputeerde is de nota het uitgangspunt. Wat betreft de toegankelijkheid van het OV, wijst de gedeputeerde erop dat GS het bestuursakkoord Toegankelijk OV heeft ondertekend, dat is de leidraad.

Het waarmaken van het aanbod en het tegengaan van verzuim vraagt om een kritische realiteitstoets bij de aanbieder. Twee elementen zijn belangrijk: ten eerste betaalt de vervoerder bij het niet behalen van afspraken en ten tweede moet de provincie zich bij aanbestedingen niet laten misleiden door mooie beloftes.

Toeristische trajecten zijn moeilijk op te nemen in de nota van uitgangspunten vanwege seizoensgebondenheid en invulling door touroperators. Bij lijnen zoals de kustbus wordt er wel rekening mee gehouden, maar dit is geen uitgangspunt.

De kwestie van mensenrechten heeft GS laten uitzoeken maar dit is complex omdat partijen die voldoen aan wet- en regelgeving niet zomaar uitgesloten kunnen worden ook al zijn er contacten met bijvoorbeeld Chinese partijen. Hier wordt wel kritisch naar gekeken.

De uitvoering van de cao door de concessiehouder is opgenomen in de nota van uitgangspunten, waarin staat waaraan de vervoerder moet voldoen, inclusief de overname van het personeel. De aandacht voor laaggeletterdheid valt onder het punt toegankelijkheid. De informatievoorziening moet optimaal georganiseerd zijn, dit is ook vastgelegd in de nota van uitgangspunten.

Gedeputeerde **Olthof** merkt op dat de gesprekken over de tarieven van concessie-overschrijdend vervoer worden gevoerd met de collega's van de VRA, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland om te zorgen dat het OV-systeem zo goed mogelijk op elkaar aansluit.

Bij het tarievenkader voor de minima wordt bekeken hoe dit landelijk georganiseerd kan worden. De gedeputeerde zet zich maximaal in om dit te realiseren. De gedeputeerde wijst erop dat Haarlem niet mag worden benadeeld door de korte Noord-Holland Noord-route. Het is belangrijk om dit binnen de concessie goed te organiseren en de beschikbare middelen optimaal in te zetten.

Er wordt met alle gemeenten die dertig kilometer per uur invoeren, overlegd. Dit onderwerp en de impact op de doorrijtijden, komt steeds terug in deze gesprekken. Er is beperkte ruimte voor vrije busbanen, maar de bus krijgt wel voorrang bij stoplichten op ander verkeer. Er komt

terugkoppeling op het concept Programma van Eisen, waarbij de vragenlijst over burgerparticipatie een onderdeel is. De gedeputeerde geeft aan dat hierin ook een overzicht van de zienswijzen wordt opgenomen en aangeeft wat er met de zienswijzen is gedaan.
Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat het samenvoegen van één concessie voor heel Noord-Holland niet aan de orde is en ook geen noodzaak. De gedeputeerde merkt op dat netcongestie mogelijk tot vertraging kan leiden, maar dat er op dit moment geen signalen zijn. De provincie streeft naar honderd procent zero-emissie. De ontheffing voor buurtbussen heeft te maken met het feit dat toen de buurtbussen werden vervangen en er geen geschikt elektrisch alternatief was, waardoor gekozen werd voor de schoonste beschikbare optie.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissie in de tweede termijn.

Mevrouw **Vroom** (D66) is van plan om twee moties indienen. Een over deelmobiliteit in de concessie en zij overweegt een motie op mensenrechten.

De **voorzitter** concludeert dat de nota van uitgangspunten als bespreekstuk doorgaat naar de vergadering van Provinciale Staten van 16 december, met mogelijk twee moties van D66.

Gedeputeerde **Olthof** vraagt of het C naar B-verzoek van D66 over de N203 naar de commissievergadering van januari gaat.
Mevrouw **Vroom** (D66) bevestigt dit.

3. B-agenda Ruimtelijke Ontwikkeling

3.a Ontheffingsverzoek Twiskeweg naast nr. 107 Oostzaan

Toelichting:
GS leggen de commissie Ruimte de vraag voor om definitief advies te geven over de wenselijkheid van een ontheffing van de NNN-regels van de Omgevingsverordening NH2022. Het gaat om een ontheffingsverzoek van de gemeente Oostzaan voor de realisatie van 21 tijdelijke woningen voor de huisvesting van Oekraïense ontheemden in het NNN.

Behandelvoorstel:
De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het ontheffingsverzoek bespreken. De commissie kan aangeven of ze het ontheffingsverzoek steunen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissie in de eerste termijn.
Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt of de gedeputeerden Olthof en Rommel, na inzage in de lijst met alternatieve locaties tijdens het overleg in Oostzaan, hebben vastgesteld dat deze alternatieven reëel waren en of het overleg zijn doel heeft bereikt. Zijn zij er honderd procent van overtuigd dat er geen alternatieven zijn voor de locatie Twiskeweg? Daarnaast vraagt hij of de aantasting van het NNN-gebied wordt gecompenseerd en hoe GS de natuurwaarde van de compensatiegronden beoordeelt.

De heer **Bonekamp** (Volt) benadrukt het belang van goede opvang voor asielzoekers, waarbij bereikbaarheid cruciaal is. Hij zet vraagtekens bij de geschiktheid van deze locatie. Kan er iets worden gedaan aan de geheimhouding rond de alternatieve locaties? Hij noemt het een voldongen-feit-politiek van de gemeente Oostzaan en vraagt of de tijdelijkheid van deze locatie in het besluit wordt geborgd.

De heer **Faassen** (50PLUS) merkt op dat de standpunten van de insprekers en de gemeente Oostzaan lijnrecht tegenover elkaar staan. Zolang dit hiaat niet is opgelost, vindt 50PLUS het lastig om een goed onderbouwd standpunt in te nemen. Hij vraagt of dit juridisch houdbaar is en of het niet als precedent zal dienen. Daarnaast verzoekt hij om een garantie dat de tijdelijkheid van tien jaar wordt geborgd.

De heer **Dijksen** (SP) geeft aan geen voorstander te zijn van bouwen in het NNN en vindt "niet, tenzij" onvoldoende duidelijk. Hoewel de lijst met alternatieve locaties niet openbaar mag zijn, zou de SP deze graag inzien. Hij vraagt of GS de lijst in een gesloten vergadering kan presenteren. Zo niet, dan zal de SP tegenstemmen.

De heer **Van Gilse** (VVD) geeft aan dat de VVD instemt met de tijdelijke locatie en de ontheffing van de NNN-regels voor deze specifieke situatie, maar benadrukt dat dit geen precedent mag scheppen.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) heeft drie voorwaarden gesteld en heeft drie vragen. Ten eerste, zijn de gedeputeerden die Oostzaan hebben bezocht ervan overtuigd dat er geen andere locaties beschikbaar zijn? Ten tweede, wat gebeurt er met de locatie als de Oekraïners na tien jaar vertrekken? Ten derde, kan GS toezeggen dat dit de enige uitzondering is?

Op de vraag van de heer **Hollebeek** (PvdD) of het klopt dat de PvdA twee jaar geleden tegen opvang in het BPL-gebied was, maar nu voor opvang in het NNN-gebied is, antwoordt De Boer dat, als de drie vragen bevestigend beantwoord worden, de PvdA schoorvoetend akkoord zal gaan met deze locatie.

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt verdere uitleg van GS over de uitspraak dat verplaatsing van NNN en Natura2000 niet zal plaatsvinden. Omdat het Twiske na tien jaar weer in de oorspronkelijke staat wordt teruggebracht, zoals beschreven in het onderzoeksrapport van ECO, is de BBB in principe akkoord met de opvang op die locatie van oorlogsvluchtelingen uit Oekraïne.

Mevrouw **Berkvens** (D66) uit zorgen over de precedentwerking en de vreemde gang van zaken rondom dit project. Eerst werden tijdelijke woningen bij Skoon gepland en nu wordt de locatie Twiske als enige geschikte optie gepresenteerd. Bij Skoon zijn inmiddels permanente woningen gepland, terwijl de lijst van alternatieve locaties supergeheim is en de gedeputeerden daar zelfs geen uitspraken over kunnen doen. Ze vraagt zich af hoe GS zo zeker kan stellen dat Twiske de enige mogelijke locatie is voor tijdelijke woningen.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) geeft aan dat haar partij het besluit van GS steunt, maar ze had het op prijs gesteld als GS een oordeel had geformuleerd over de prioritering van locaties door de gemeente Oostzaan.

Mevrouw **Koning** (CDA) hoort zorgelijke geluiden uit de gemeente Oostzaan over deze locatie en vraagt of dit wel een goede en veilige plek is voor de ontheemden. Ze verzoekt GS om uitleg waarom deze locatie geschikt is en vraagt om een reactie op de mogelijke precedentwerking.

De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat het verzoek om alternatieve locaties al eerder werd gedaan en vindt het vreemd dat de locatie niet geschikt is voor vluchtelingen maar wel voor woningbouw. PvdD ziet geen reden om positief over de ontheffing te adviseren. De Zuidwestplas als compensatielocatie is mooi in de winter, maar erg druk in de zomer door recreatie.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Rommel** stelt dat het verhaal van de gemeente Oostzaan oprecht was, maar niet kon worden getoetst omdat er geen ambtenaren aanwezig waren. Zij heeft vertrouwen in het oordeel van de gemeente. De te compenseren locatie heeft al goede natuurwaarde, ligt in BPL en maakt deel uit van het Twiske. Het blijft NNN-gebied en moet na tien jaar weer aan de huidige eisen voldoen. De tijdelijkheid van tien jaar is geborgd in de ontheffing en de omgevingsvergunning en als dit niet gebeurt, kan de provincie om handhaving verzoeken. De gedeputeerde ziet geen precedentwerking, omdat deze situatie uniek is door de ligging in N2000 en NNN-gebied. Mitigerende maatregelen worden getroffen en de locatie wordt niet uit het NNN gehaald.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt wat er gebeurt als andere gemeenten ook naar NNN-gebieden kijken. Gedeputeerde Rommel wijst erop dat het gaat om een terrein met gebouwen en een parkeerplaats. De gedeputeerde legt uit dat de gemeente de locatie heeft beoordeeld als geschikt en veilig voor de tijdelijke opvang van Oekraïners. Dit is aan het college om te beoordelen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissie in de tweede termijn voor hun inbreng en steun of afwijzing van dit voorstel.

Statenlid **Korzelius** (GL) heeft moeite met het voorstel en is niet overtuigd. Het aantasten van het N2000-gebied vindt hij buitengewoon zwaar wegen. Toch geeft hij een positief advies, omdat de opvang nu in hotels plaatsvindt en deze locatie de enige is die binnen afzienbare tijd beschikbaar is. Hij is van mening dat de locatie Skoon ten onrechte is afgewezen.
De heer **Bonekamp** (Volt) merkt op dat men eerder had kunnen beginnen met de bouw op een andere locatie. Hij vindt dat de locatie te ver van de dorpskern ligt. Hij adviseert negatief.
De heer **Faassen** (50PLUS) denkt dat er wel degelijk alternatieven zijn. Hij zal een definitief standpunt bewaren voor de fractievergadering, maar neigt naar negatief advies.
De heer **Dijksen** (SP) geeft negatief advies. De SP vindt het vreemd dat de gemeente alternatieve locaties als geheim aanmerkt. Hij vindt het jammer dat de gedeputeerde niet op de vraag in is gegaan om de lijst aan de commissie bekend te maken in een besloten vergadering. Hij sluit zich aan bij zorgen van 50PLUS over de precedentwerking.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) stemt met tegenzin in met de locatie in het belang van Oekraïners. Zij maakt de kanttekening dat dit een eenmalige uitzondering moet zijn.

De heer **Nijkamp** (BBB) vindt het belangrijk dat oorlogsvluchtelingen snel opgevangen worden en staat positief tegenover het voorstel.
Mevrouw **Berkvens** (D66) zegt dat het voor haar fractie niet duidelijk is of er geen alternatieven zijn. De fractie van D66 gaat niet akkoord en is bezorgt over de precedentwerking.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) deelt de zorgen die geuit zijn, maar stemt voor het voorstel.
Mevrouw **Koning** (CDA) gaat in het belang van de oorlogsvluchtelingen akkoord met het voorstel.
De heer **Hollebeek** (PvdD) zegt dat de PvdD instemt met het voorstel ten behoeve van de opvang van mensen uit Oekraïne, mits er een meerderheid voor is. Hij merkt op dat de gang van zaken zeer onverstandig is en dat het vertrouwen in de overheid daarmee geschaad wordt.
De heer **Broertjes** (JA21) is voor opvang in de regio en steunt het besluit.
De heer **De Moel** (PVV) is niet overtuigd en gaat met zijn fractie in beraad.

De **voorzitter** concludeert dat de gewogen stemming een bescheiden meerderheid oplevert voor het ontheffingsverzoek Twiskeweg.

De heer **Dijksen** (SP) concludeert dat de gedeputeerde de lijst niet in besloten vergadering aan de commissie wil voorleggen.
Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat ze de gemeente Oostzaan gevraagd heeft om inzage, maar dat de lijst alleen aan de gedeputeerde beschikbaar werd gesteld. Gedeputeerde Rommel en Olthof zijn vervolgens naar Oostzaan gegaan, waar ze de lijst hebben bekeken en een toelichting kregen, zonder de aanwezigheid van ambtenaren.

De **voorzitter** verzoekt gedeputeerde Rommel om een toelichting op de volgende stappen in het proces.
Gedeputeerde **Rommel** bedankt de commissieleden en betreurt het dat de lijst niet ingezien kon worden door de commissieleden. Ze wijst erop dat ter voorkoming van een precedentwerking dit soort zaken altijd ter advies aan de commissie wordt voorgelegd. GS is het met de commissie eens dat het proces niet prettig is verlopen. De adviezen van de commissie worden meegenomen en het definitieve besluit wordt met de uitleg van de beoordeling naar de commissie gestuurd.

4. Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Er zijn geen rondvragen voor gedeputeerde Rommel ontvangen.

5 Sluiting

De voorzitter sluit vergadering om 20.05 uur en dankt de aanwezigen.

Provincie Noord-Holland

Onderwerp	Fractie	Behandeld in datum	Portefeuille houder	Inhoud	Stand van zaken
Bescherming van kasteellandschappen	D66	25-11-2024	Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel zegt toe dat zij de commissie later zal informeren over de bescherming van de kasteellandschappen.	
Aanpassingen bij de N206 als het gaat over de fietsinfrastructuur	Volt	11-11-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe hij nog een keer naar dit stukje fietspad wil informeren en we ook nog eens kijken, die vier alternatieven waar we naar hebben gekeken, om u daar toch nog een keer over te informeren waarom ze zijn afgevallen. Om u daar wat duidelijkheid in te verschaffen.	
Onderzoeken snelheidsverlaging N203	CDA	14-10-2024	Olthof, J.	Voor de snelheidsverlaging op de N203 betekent dit dat de weginrichting moet worden aangepast, waarbij ook de uitstraling van de weg moet worden aangepast. De gedeputeerde zegt toe de onderzoeken die hiernaar zijn gedaan, toe te sturen.	
Toegankelijkheid va het openbaarvervoer voor mensen met een beperking	D66	14-10-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof benadrukt dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking door GS zeer serieus wordt genomen. Hij zegt toe de commissie schriftelijk op de hoogte te stellen van de voortgang van de planning en vóór de PS-vergadering de aanvullende informatie te verschaffen	
Installatie meetstation voor A8-A9	BBB JA21	14-10-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof baalt ervan dat het meetstation voor luchtkwaliteit nog niet is geplaatst, maar hij zegt toe dat dit in november gerealiseerd zal worden	
Planningsoverzicht onderwerp ‘functiewijziging agrarische percelen’	BBB	14-10-2024	Rommel, E.	Mevrouw Den Boer (BBB) vraagt waarom het onderwerp 'functiewijziging agrarische percelen' is uitgesteld tot het einde van het jaar. De gedeputeerde zegt toe dit te laten onderzoeken en dat hier later op terug wordt gekomen.	
Woonwensenonderzoek Noord-Holland Noord	Volt	30-9-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer komt er op terug na ambtelijk overleg zodat gereflecteerd kan worden hoe we uitvoering kunnen geven aan deze motie op zo'n efficiënt mogelijke manier. Vanuit een positieve invalshoek natuurlijk, afhangende of uw Staten besluiten om hem aan te nemen, want ik laat het aan de Staten. Maar dat wij even nagaan hoe we hier zo goed mogelijk invulling aan kunnen geven en daar even op terugkomen bij u. Ik denk bij uw Statencommissie in een volgende keer. Niet de eerstvolgende, maar die keer daarna waarschijnlijk.	

Provincie Noord-Holland

Regenwater in evaluatie actieagenda	CU	30-9-2024	Beemsterboer, J.	Toekomstbestendig bouwen is onderdeel van de evaluatie. En omdat opvang van regenwater onderdeel is van toekomstbestendig bouwen, is dat ook onderdeel van de evaluatie. Het zal een klein onderdeel zijn, denk ik, maar het is wel een onderdeel.	Evaluatie / monitoring komt Q2.Q3 2025
Informeren meting versnellen woningbouw	PvdA	30-9-2024	Beemsterboer, J.	Informeren verantwoording over hoe we het geld hebben uitgegeven en wat het effect is van die uitgaven bij versnelling van de woningbouw	Monitoring Q2/Q3 2025
Participatieplan Ruimtelijk Voorstel	Volt	30-9-2024	Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel zegt toe om de optie burgerberaad, maar ook andere innovatieve mogelijkheden om te kijken van of dat ergens bij past, bij een traject en wat dat dan inhoudt, wordt meegenomen in de overwegingen in het participatieplan.	
Informatie en keuzes ruimtelijk arrangement	D66	30-9-2024	Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel zegt toe als bekend is hoe Ruimtelijk arrangement eruit ziet en wat het inhoud dat met de commissie gedeeld.	
Geitenhouderijen		15-07-2024	Beemsterboer, J.	Er zijn eigenlijk drie scenario's naar aanleiding van het RIVM-onderzoek straks, ervan uitgaande dat dat inderdaad aan het eind van het jaar komt. Ofwel die longontstekingen zijn duidelijk herleidbaar naar de geitenhouderij, ofwel die zijn duidelijk niet herleidbaar naar de geitenhouderij, ofwel het is onduidelijk of er is vervolgonderzoek nodig. Wij willen de toezegging doen dat, als het niet duidelijk herleidbaar of duidelijk niet-herleidbaar is, dat we het dan, naast wat we sowieso zullen doen, het voorleggen aan de commissie, ook voor zullen leggen voor wensen en bedenkingen aan Provinciale Staten; en dat we geen besluit nemen dan nadat het besproken is in ofwel de commissie ofwel in dat derde scenario, Provinciale Staten. Als het RIVM-rapport duidelijk is - en dat kan twee kanten op gaan: of herleidbaar of niet-herleidbaar - dan kunnen we zo snel mogelijk een besluit nemen. Dan zullen we het in die beide gevallen, dus duidelijk of niet duidelijk, wel voorleggen aan de commissie, niet aan PS, voor wensen en bedenkingen. Als het onduidelijk is of als er twijfel over is of als er vervolgonderzoek zal zijn, dan leggen we het ook voor aan PS voor wensen en bedenkingen. Dat is de toezegging die we willen doen.	

Provincie Noord-Holland

Geitenhouderijen delegatie mandaat VGO-onderzoek		15-07-2024	Beemsterboer, J.	Hoe zit het nou met die delegatie over het mandaat op het moment dat uit het VGO-onderzoek uitstel bijvoorbeeld of dat er pas later een besluit wordt genomen, geldt er een einddatum? Gedeputeerde Beemsterboer zegt een toezegging te willen doen. En dat is namelijk dat bij de eerstvolgende herziening, volgend jaar dus, van de Omgevingsverordening het mandaat in principe terugkomt naar de Staten, tenzij we reden hebben om hem in stand te laten en dan zullen we dat motiveren. In de basis geeft u ons het mandaat. Daar zijn wel termijnen aan gekoppeld natuurlijk en dat is ook duidelijk gekoppeld aan het RIVM-rapport. Gedeputeerde Beemsterboer gaat na of dat ook eindigt als daar niet aan voldaan wordt. In het voorstel staat een verwijzing naar dat VGO-onderzoek. Wij waren net even aan het overleggen met elkaar en wij kwamen tot de conclusie dat het VGO-onderzoek zich niet beperkt tot- Dit is volgens mij dan het tweede VGO-onderzoek. Er zou in theorie nog een derde of een vierde kunnen komen als dat uitgesteld zou zijn. Dus daarom hebben we geprobeerd aan te geven: die delegatie blijft in de basis in stand tot de herziening van de Omgevingsverordening van volgend jaar.	
Informatie schadelijke stoffen meting A8/A9		20-06-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe dat hij de commissie zal informeren en een schriftelijke reactie zal geven over Informatie schadelijke stoffen meting A8/A9.	**Update 16-09-2024:** Zodra de locatie van het meetstation bekend is wordt PS geïnformeerd over de metingen.
Punt 9 Ontwerp derde herziening Omgevingsverordening NH2022		17-06-2024	Rommel, E.	De gedeputeerde zegt toe dat punt 9 aangescherpt kan worden om te verduidelijken dat de woningbouwplannen in de planfase al voorgelegd worden aan GS.	De derde herziening staat op 25/11 op de A-agenda van de commissie
Onderbestedingen en overschotten bij het OV		17-06-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe dat als er tegenvallers zijn bij onderbestedingen en overschotten bij het OV, deze door GS met de commissie Ruimte zullen worden besproken.	**Update 16-09-2024:** In Q1/Q2 2025 volgt een GS-nota: Herinvestering OV-budget (hoe omgaan met overschotten)

Provincie Noord-Holland

					om dit met PS te bespreken.
lijst alternatieve locaties plaatsen woonunits Twiskeweg			Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel zegt dat er een ontheffing is gegeven voor Skoon maar dat dit vanwege de waterstanden dit niet haalbaar is gebleken. Er is gekeken naar alternatieven en daar is dit voorstel met het ontheffingsverzoek uitgekomen. Hier is een goed en gemotiveerd onderzoek naar gedaan. Gedeputeerde Staten heeft op dit moment geen lijst beschikbaar van de alternatieve locaties. Mevrouw Bouhlel (SP) vraagt of de gedeputeerde de heer Polak kan vragen om een lijst aan te leveren. Mevrouw Berkvens (D66) ontvangt ook graag een lijst inclusief een onderbouwing. Gedeputeerde Rommel zegt toe dat zij deze lijst zal opvragen. Zij legt uit dat het om een gebied gaat dat zowel NNN-gebied en Natura2000 gebied is. De Omgevingsdienst zal in Q2 duidelijkheid geven over het verzoek tot ontheffing voor de soortenbescherming binnen het Natura2000-gebied.	Staat 25/11op de commissie
plaatsen meetstation luchtkwaliteit N203 in Krommenie		11-03-2024	Olthof, J.	petitie plaatsen meetstation aangeboden aan voorzitter en gedeputeerde Olthof. Gedeputeerde Olthof zegt toe dat er een meetstation geplaatst gaat worden om de uitstoot te meten en om de nauwkeurigheid van de berekeningen te verifiëren. Bovendien wordt overwogen om dit meetstation ook geluidsniveaus te laten meten om zo de impact van de N203 op de omgeving vast te stellen. Gedeputeerde Olthof zal binnenkort schriftelijk aan de commissie rapporteren over de resultaten van de eerste verkenningen.	We zijn bezig met het geven van een opdracht aan TNO voor het plaatsen van een luchtkwaliteit meetstation. De verwachting is dat deze medio oktober wordt geplaatst. De luchtkwaliteit wordt dan een jaar gemeten. Update 16-09-2024: Zodra de locatie van het meetstation bekend is wordt PS geïnformeerd over de metingen. Update 13-11-2024: Brief komt deze week naar PS.

Provincie
Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

Nummer	Onderwerp	Fractie	Datum PS	Inhoud	Portefeuille houder	Stand van zaken GS
M153-2024	Waar mogelijk kernkwaliteit en compenseren	D66, PvdD, ChristenUnie	16-12-2024	PS verzoeken het college •Aan gemeenten mee te geven dat indien mogelijk de aantasting van de kernkwaliteiten ook zoveel mogelijk gecompenseerd zou moeten worden.	Rommel, E.	
M152-2024	Motivatie meer ruimte voor wonen, onder voorwaarden.	GroenLinks, D66	16-12-2024	PS verzoeken het college van Gedeputeerde Staten: •Een handreiking op te stellen waarmee gemeenten geïnformeerd worden over de gevraagde motivering van omgevingsplannen die worden gemaakt op basis van artikel 6.59a lid 3a. •Daarbij de toelichting zoals gegeven op Artikel 6.59a lid 3.1 “Activiteiten in Beschermd landschap” als uitgangspunt te nemen. •Daarin het principe mee te nemen dat de ontwikkeling van maximaal 25 woningen in verhouding moet staan met de toegevoegde waarde die geleverd wordt aan leefbaarheid en doorstroming.	Beemsterboer, J.	

Provincie Noord-Holland

M151-2024	Goede ruimtelijke kwaliteit opstellingen zonne-energie	VVD, BBB	16-12-2024	PS verzoeken het College van Gedeputeerde Staten • Om ook bij een eventuele afwijking in de RES-zoekgebieden van de onder het delegatiebesluit vallende regels voor omvang en locatie, de goede ruimtelijke kwaliteit (zoals behoud van karakteristieke landschappelijke openheid, verkavelingspatronen, agrarische structuur, etc.) steeds af te wegen	Kocken, R.	
M130-2024	Motie: wonen boven parkeerplaatsen	PvdA CDA Volt PvdD GL	11-11-2024	PS Verzoeken het college om: •Het potentieel van het optoppen van parkeerplaatsen en het ombouwen van garageboxen te verkennen in de Provincie Noord-Holland en goede voorbeelden uitte lichten; •Parkeerplaatsen en garageboxen mee te nemen in het beleid aangaande optoppen; •Alvast in gesprek te gaan met gemeenten of er nu al makkelijk aan te wijzen plekkenzijn waar parkeerplaatsen kunnen worden opgetopt en	Beemsterboer, J.	

				garageboxen kunnen worden omgebouwd.		
M99-2024	Motie: De stand van zaken van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)	VVD BBB PvdA CDA JA21	11-11-2024	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: naast het iMPI: -geen overzicht met toelichting op te stellen, van de projecten op de hoofdinfrastructuur die niet (volledig) in het iMPI zijn opgenomen. Tevens een overzicht op te stellen met de stand van zaken met betrekking tot de financiering van grote infrastructurele werken waar medefinanciering van Rijksoverheid en andere partners voorwaardelijk is; - beide overzichten toe te sturen aan Provinciale Staten bij de actualisatie van het iMPI.	Olthof, J.	
M93-2024	Motie: onderzoek waterberging	D66 GroenLinks	30-09-2024	PS verzoekt het college: - Te onderzoeken of het gewenste combineren van functies zoals natuur en recreatie, piekwaterberging, energietransitie (inclusief transformatiestation) en havenbekken zoals gesteld in het coalitieakkoord mogelijk is. -In kaart te brengen welke locaties naast de Houtrakpolder	Rommel, E.	19-11-2024: We nemen de in de motie genoemde onderzoeken op als acties in de Uitvoeringsagenda Noordzeekanaalgebied die we samen met onze partners in het Noordzeekanaalgebied opstellen. De onderzoeken gaan vanaf 2025 lopen.

				in aanmerking zouden komen voorde waterbergingsfunctie in het Noordzeekanaalgebied alsmede een indicatie van de termijn waarin dat nodig zou zijn en dat in vergelijkend perspectief te zeten met de Houtrakpolder. -Hierover af te stemmen met betrokken gemeenten en waterschappen. -De uitkomsten hiervan te betrekken bij de actualisatie van het ontwikkelperspectief.		
M92-2024	Motie: Woonwensen van jonge Noord-Hollanders	Volt D66 CDA ChristenUnie	30-09-2024	PS vraagt GS om: -een onderzoek naar de woonwensen van jonge Noord-Hollanders in Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid te starten; -bevindingen mee te nemen in de (deel)regionale volkshuisvestingsprogramma's NHN en NHZ.	Beemsterboer, J.	19-11-2024: De provincie Zuid-Holland doet hier onderzoek naar en dat gaan wij verbreden naar NH. Zodra het gereed is wordt het geagendeerd voor PS.
M90-2024	Motie: verduurzaming bestaande woningvoorraad in	GroenLinks D66 PvdA PvdD	30-09-2024	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: -om bij de regionale en lokale volkshuisvestingsprogramma's ook de gemaakte en te maken afspraken tussen gemeenten en	Beemsterboer, J.	19-11-2024: De wet regie volkshuisvesting is nog niet door de 2e kamer, daarna start pas het opstellen van

Provincie Noord-Holland

	volkshuisvestingsprogramma's.			woningcorporaties over de verbetering en de verduurzaming van de bestaande huurwoningvoorraad op te nemen.		volkshuisvestingsprogramma's door gemeenten
M69-2024	Motie: Provinciaal bouwbreekijzer.	Volt, GroenLinks, CDA, VVD, PvdA, BBB, ChristenUnie	08-07-2024	PS vraagt Gedeputeerde Staten om: •Te onderzoeken hoe een provinciaal projectbureau kan helpen om gebrek aan gemeentelijke ambtelijke capaciteit op te lossen; •Hierbij het bevoegd gezag van gemeenten onaangeraakt te laten; •Daarvoor dekking in het investeringskader wonen te zoeken; •Daarover vóór de begroting 2025 aan PS terug te koppelen.	Beemsterboer, J.	19-11-2024: Het onderzoek loopt nu, in december worden de eerste resultaten verwacht over wensen/behoeften van NHse gemeenten
M67-2024	Motie: voortzetting ARO, juist nu!	GroenLinks, PvdA, D66, SP, PvdD, Volt, 50plus, ChristenUnie	08-07-2024	PS verzoekt GS om: af te zien van de bezuiniging op de ARO: de voorgestelde structurele taakstelling op Advisering Ruimtelijke ontwikkelingen in de Kaderbrief 2025 te schrappen, en daarbij: voorafgaand aan de vaststelling van de begroting van 2025 een plan op te stellen voor de ARO, waarbij: ingezet wordt op een meer diverse samenstelling van de	Rommel, E.	19-11-2024: De ARO is behouden. Er wordt gewerkt aan een voorstel hoe de ARO onder te Omgevingswet in te zetten. We streven ernaar het voorstel in december 2024 aan GS voor te leggen en in januari 2025 in de commissie Ruimte.

Provincie Noord-Holland

				ARO; in principe per initiatief voor een project wordt ingezet op eenmalige advisering bij de ARO waarna ambtelijke afstemming volgt. Desgewenst kan de initiatiefnemer gebruik maken van vervolgadvisering voor het project bij de ARO.		
M40-2024	Motie Onderzoek instandhouding buslijn 200	CDA, JA21, ChristenUnie, PvdD, 50PLUS, PVV, D66,VVD, Volt, SP	10-06-2024	PS dragen GS op: Om als provinciale concessieverlener te onderzoeken hoe (een vorm van) buslijn 200 van Huizen - Blaricum naar Utrecht Science Park behouden kan blijven.	Olthof, J.	05-12-2024: uit besluitenlijst GS d.d. 03-12-2024: Gedeputeerde Staten geven nadere uitleg over de uitvoering van de motie M40-2024 'onderzoek instandhouding buslijn 200' en motie M142-2023 'deelmobiliteit in beleid' en verzoeken Provinciale Staten de moties als afgedaan te beschouwen. Besluit GS: 1. De brief aan Provinciale Staten te verzenden; 2. Provinciale Staten te verzoeken motie M40-2024 en M142-2023 als afgedaan te beschouwen. 19-11-2024: Wordt binnenkort via een PS-brief gevraagd om als afgedaan te beschouwen. Streven is dec 2024 in GS en jan 2025 in Commissie Ruimte. Wordt

						afgedaan in 1 brief samen met moties M20-2024 en M142-2023. 11-09-2024: In overleg met Transdev is besloten om lijn 200 in 2025 te blijven rijden. In samenwerking met Rijkswaterstaat wordt daarnaast onderzocht of quick win maatregelen kunnen worden geïmplementeerd om de doorstroming te verbeteren en de toekomst van de lijn definitief te waarborgen. Na de zomer zal het vervoerplan 2025 worden vastgesteld, waarna de motie zal worden afgehandeld.
M20-2024	Motie: Kwetsbare doelgroepen in het OV.	D66, PD, CDA, ChristenUnie	04-03-2024	PS spreken uit dat: - bij het maken van beleid voor het OV deze kern kwaliteiten altijd als uitgangspunt te nemen.	Olthof, J.	19-11-2024: Wordt binnenkort via een PS-brief gevraagd om als afgedaan te beschouwen. Streven is dec 2024 in GS en jan 2025 in Commissie Ruimte. Wordt afgedaan in 1 brief samen met moties M40-2024 en M142-2023. 11-09-2024: geen wijzigingen. 15-05-2024 Geen wijzigingen

Provincie Noord-Holland

M144-2023	Motie: Doden van dieren geen voorwaarde stellen voor schadevergoeding	PvdD, Volt, D66, GroenLinks	06-11-2023	Provinciale Staten roepen GS op om te verkennen hoe boeren die enkel niet-dodelijke middelen gebruiken om dieren te verjagen ook in aanmerking kunnen komen voor schadevergoeding; hierover zo snel mogelijk te rapporteren aan PS.	Beemsterboer, J.	19-11-2024/11-09-2024: Binnenkort volgt een voorstel voor afdoening. 15-05-2024: We zijn in overleg met BIJ12 om te zien hoe we dit gevraagde onderzoek kunnen gaan oppakken. 08-02-2024: Geen wijzigingen
M167-2023	Motie: steun aan gemeenten voor versnellen woningbouw	Volt, ChristenUnie, CDA	06-11-2023	PS vraagt GS om: - te onderzoeken hoe en of de provincie gemeenten kan helpen de doorlooptijd van bouwprojecten kan verkorten, zoals een efficiënter Flora & Fauna onderzoek of inspraakmomenten zonder aan zorgvuldigheid in te boeten; - en daarvoor bij de tweede begrotingswijziging met implementatievoorstel te komen; - en indien nodig met een dekkingsvoorstel bij PS terug te komen.	Beemsterboer, J.	19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-24: Er start binnenkort een verkenning naar een provinciaal projectbureau versnellen woningbouw. De strekking van motie 167 maakt daar onderdeel vanuit 15-05-2024: Deze thema's moet in afstemming met het rijk plaatsvinden; we zijn daarover in gesprek. 08-02-2024: geen wijzigingen.
M142-2023	Motie deelmobiliteit in beleid	D66, CU, CDA, Volt, BBB	06-11-2023	PS verzoeken het college: - bij het IPO erop aan te dringen om te lobbyen bij het rijk om de wet personenvervoer te herijken en samenwerken met aanbieders van	Olthof, J.	05-12-2024: uit besluitenlijst GS d.d. 03-12-2024: Gedeputeerde Staten geven nadere uitleg over de uitvoering van de motie M40-2024 'onderzoek instandhouding buslijn

				deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken; - zelfstandig te lobbyen bij het rijk voor het herijken van de wet personenvervoer en deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken.		200' en motie M142-2023 'deelmobiliteit in beleid' en verzoeken Provinciale Staten de moties als afgedaan te beschouwen. Besluit GS: 1. De brief aan Provinciale Staten te verzenden; 2. Provinciale Staten te verzoeken motie M40-2024 en M142-2023 als afgedaan te beschouwen. 19-11-2024: Wordt binnenkort via een PS-brief gevraagd om als afgedaan te beschouwen. Streven is dec 2024 in GS en jan 2025 in Commissie Ruimte. Wordt afgedaan in 1 brief samen met moties M20-2024 en M40-2024. 11-09-2024: De motie is tijdens de Commissie Ruimte van 27 mei wel besproken maar niet afgehandeld. In de Commissie Ruimte van 14 oktober worden de resultaten van het onderzoek naar Deelfietssysteem in de Gooi- en Vechtstreek verwacht. 15-05-2024: De motie wordt inhoudelijk gekoppeld aan de visie Publieke Mobiliteit. Het verzoek tot

						afdoening zal worden geagendeerd in de Commissie Ruimte van 27 mei. 08-02-2024: Gedeputeerde Staten hebben Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer geïnformeerd, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. In de commissie Ruimte van 12 februari zal een afdoeningsvoorstel worden geagendeerd 15-12-2023: uit besluitenlijst GS d.d. 12-12-2023: Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand

						van zaken Studenten OV-kaart, vervoerplannen 2024, de instroom van nieuwe buurtbussen in Noord-Holland Noord en de komende aanbesteding van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. Besluit GS: 1. Kennis te nemen van gratis OV voor kinderen en diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer; 2. Provinciale Staten door middel van de brief hierover te informeren en voor te stellen moties M142-2023 (deelmobiliteit in beleid) en M180-2023 (geen verdere afschaling van het openbaar vervoer) als afgedaan te beschouwen.
M133-2023	Motie: Circulair, laat maar zien.	PvdD	02-10-2023	PS roepen GS op: - om als voorbeeld en inspiratie een pilotproject in de circulaire en natuur-inclusieve woningbouw te verkennen waarbij de stromen van energie, materiaal, diensten en goederen voor hier en nu, en straks en elders inzichtelijk worden gemaakt; daarover contact op te	Beemsterboer, J.	19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-24; Planning is gericht op PS van december 2024 15-05-2024: Geen wijzigingen 08-02-2024: Geen wijzigingen. 19-10-23 Er wordt momenteel een voorstel uitgewerkt hoe deze motie uit te kunnen voeren.

				nemen met relevante partijen (gemeenten etc.) PS zo snel mogelijk in te lichten over de mogelijkheden van zo'n pilotproject.		
M256-2022	Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid.	PvdA, GroenLinks.	19-12-2022	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.	Olthof, J.	19-11-2024: verwachte update naar PS in Q1-2025. 11-09-2024; Geen wijzigingen 15-05-2024: In de staf Mobiliteit van gedeputeerde Olthof is op 4 maart jl. gesproken over de uitwerking van de motie. Bij PNH valt het wel of niet doorvoeren van de motie samen met een nieuwe aanbesteding van reclame uitingen in de abri's. Afgesproken is om op basis van ervaringen van aanbestedingen elders in het land een voorstel naar de Staten te sturen. Informatie hiervan komt in juni beschikbaar en daarna komt het voorstel naar de Staten. 08-02-2024: In de commissie van 20 november is een notitie behandeld met 4 opties. Partijen hebben zich uitgesproken over de opties en gedeputeerde Olthof heeft daar kennis van

						genomen. Buiten de vergadering om heeft hij aangegeven de optie om alle reclame uit de ABRI's te weren verder uit te willen werken. 13-10-2023: Onderwerp is besproken in de commissie Ruimte van 9 oktober jl. Olthof heeft toegezegd in de commissie van 20 november met een notitie te komen. 13-10-2023: Onderwerp is besproken in de commissie Ruimte van 9 oktober jl. Olthof heeft toegezegd in de commissie van 20 november met een notitie te komen. 14-08-2023: Geen wijzigingen. 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

Provincie Noord-Holland

						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.
M53-2022	Motie Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB)	PvdD, SP	23-05-2022	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.	Rommel, E.	19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 22-4-2024 Dit kalenderjaar start een evaluatie. 08-02-2024:Geen wijzigingen 24-10-2023 In het coalitieakkoord is bij het onderwerp functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen het volgende opgenomen: 'We kijken opnieuw naar de huidige regelgeving en verkenningen of en zo ja, hoe meer ruimte geboden kan worden aan de functiewijziging van (agrarische)

						bouwpercelen. Wij zullen u hierover begin 2024 een voorstel doen en de motie M53-2022 daarbij betrekken. 02-08-2023: Geen wijzigingen. 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 "Burgerwoningen in het landelijkgebied" dat de provincie laat

						uitvoeren. De resultaten zijn in het eerste kwartaal 2023 te verwachten.
M37-2022	Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten	VVD, CDA, PvdA, D66, JA21	07-03-2022	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) 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 zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen.	Olthof, J.	19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-03-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024: Er is vanuit GS een Status-update verstuurd over deze motie (2112434/2111746). De definitieve afdoening van de motie zal niet eerder plaatsvinden dan in 2025 (na de eindevaluatie bouwteams) 19-10-2023 Er is vanuit GS een Status-update verstuurd over deze motie (2112434/2111746). Deze is op de C-agenda van de commissie ruimte d.d. 9-10-2023 opgenomen. 09-10-2023: uit besluitelijst GS d.d. 19-09-2023: PS hebben een motie aangenomen om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten van een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen en bij positieve resultaten de

						mogelijkheid te verkennen om deze werkwijze te standaardiseren. PS worden geïnformeerd over de resultaten van tussentijdse evaluatie van deze bouwteam aanpak. Besluit GS: 1. Kennis te nemen van de statusupdate motie M37-2022 'Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten'; 2. PS met brief te informeren over de statusupdate motie M37- 2022. 01-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 In september 2022 is een tussenevaluatie van vijf lopende bouwteams 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. 24-01-2023 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.
M7-2022	Motie: 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast'	JA21, Liberaal NH, 50PLUS /PvdO, VVD	31-01-2022	PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de 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.	Olthof, J.	19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024: geen wijzigingen 24-10-2023: geen wijzigingen. 02-08-2023: geen wijzigingen 05-06-2023: geen wijzigingen 24-01-2023: geen wijzigingen. 24-10-2022: geen wijzigingen. 09-08-2022: motie betreft een voorstel dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas

						worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerkingsfase van de Verbinding A8-A9 te starten. 19-04-2022 (idem als volgende actualisatie)
M187-2020	Optimaal onderhouden snelfietsroutes	D66, GroenLinks, CU, PvdA, PvdD	16-11-2020	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.	Olthof, J.	19-11-2024: NIKG wordt november 2024 behandeld in PS. Dit onderwerp wordt daarin behandeld en er wordt een besluit voorgelegd. Daarmee kan deze motie worden afgedaan. 11-09-2024: Geen wijzigingen 15-05-2024: Behandeling NIKG wordt nu voorzien op 30 september 2024. Daarin wordt ingegaan op de vraag gesteld in deze motie. 08-02-2024: geen wijzigingen. 20-11-2023: geen wijzigingen 02-08-2023: geen wijzigingen 05-06-2023: geen wijzigingen 19-01-2023: geen 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. 19-04-2022: (idem als volgende actualisatie) 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.
M185-2020	Varende fietspaden	D66, GroenLinks, CU, PvdA	16-11-2020	PS dragen het college van GS op: - de pontveerverbindingen 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 - of welke	Olthof, J.	19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024: geen wijzigingen. 20-11-2023: geen wijzigingen 02-08-2023: Om gebruik te kunnen maken van landelijk onderzoek dat momenteel plaatsvindt naar veerponten i.s.m. o.a. andere provincies, Rijkswaterstaat,

				andere mogelijkheden er daarvoor zijn; - Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen.		ministerie van IenW, Vervoerregio Amsterdam en de Fietsersbond, is de planning opgeschoven. Eind 2023 krijgen we de resultaten van dit landelijke onderzoek, waarna we deze kunnen gebruiken voor de veerpontenaanpak binnen onze provincie (zowel voor de ponten in eigen beheer als de andere ponten). Medio 2024 verwachten we de resultaten hiervan terug te kunnen koppelen aan Provinciale Staten. 05-06-2023 Geen wijzigingen 19-01-2023 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 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. 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. 12-01-2022 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.
M148-2020	Heroverweging Zijpe- en Hazepolder	PvdA, D66, CU, GroenLinks	22-10-2020	PS roept het College van Gedeputeerde Staten op: 1.de landschappelijke, cultuurhistorische en in potentie aanwezige 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;	Kocken, R.	19-11-2024: geen wijzigingen. 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024: geen wijzigingen. 11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een voorstel ter afdoening te hebben gedaan 02-08-2023: Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen 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 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. 22-03-2021 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.
M115-2020	Weidevogels Zijpe	GroenLinks, PvdA	05-10-2020	PS verzoeken het college van GS De Zijpepolder mee te nemen 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	Kocken, R.	19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-03-2024: geen wijzigingen 11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een

				lokale en regionale natuurorganisaties te betrekken.		voorstel ter afdoening te hebben gedaan. 09-08-2023: Geen wijzigingen 05-06-2023 Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen 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. 21-04-2022 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. 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. 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.

StraPS 1-1-2025	2025				2026			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Financiële keuze op hoofdlijnen	Beeldvorming: Schuldenpositie Zero-based budgetting	Beeldvorming: Nieuw Balans Kaderbrief Oordeelsvorming Kaderbrief Besluitvorming: Kaderbrief	Beeldvorming: Begroting 2026 Oordeelsvorming Begroting 2026	Besluitvorming: Begroting 2026				
Referendum	Besluitvorming: initiatiefvoorstel: opdracht terug naar GS	Beeldvorming: startnotitie Besluitvorming: startnotitie			Oordeelsvorming: concept referendumverordening en/of alternatieven: Besluitvorming: vaststellen referendumverordening en/of alternatieven			
PPLG	Beeldvorming: Technische sessie korte termijn agenda PPLG 2025-2027. Oordeelsvorming: Bespreking van de korte termijn. ,	Beeldvorming: Technische sessie uitgangspunten Uitvoeringsprogramma PPLG. Oordeelsvorming: Bespreking van de uitgangspunten Uitvoeringsprogramma.	n.t.b.	n.t.b.				
Regie op de Ruimte	13-1 Technische briefing informatie en methodes (Beeldvorming) Vaststellen Participatieplan (10/2 com. -10/3 PS) (Besluitvorming) Maart / april interactieve sessie werkboek en kaartenatlas (beeldvorming) Maart / april Bespreken en	April: workshop keuzepallet (beeldvormend) Juni: BOT keuzepallet (beeldvormend)	September: Keuzes bespreken en vaststellen (besluitvorming) Werkbezoek		Bespreken keuzerichting (Oordeelvormend)	Mei: PS bespreken ontwerp Omgevingsvisie Plan-MER (besluitvorming) Vrijgeven ontwerp omgevingsvisie voor ter inzage legging.	Verwerking zienswijzen in omgevingsvisie opstellen Nota van beantwoording	Bespreken omgevingsvisie en vaststellen omgevingsvisie (Besluitvorming)

	vaststellen informatie en methodes (besluitvorming)							
Gezonde Leefomgeving *(cursief = cie. Ruimte leidende commissie)*	Beeldvorming: Participatieplan *Besluitvorming: (via cie. Ruimte) Ambitieniveau Actieplan geluid*	Beeldvorming: Symposium Gezonde Leefomgeving Beeldvormging: Q1/Q2 Expertsessie gezondheids-verschillen	Beeldvorming: Informatie verkrijgen *Besluitvorming: (via cie. Ruimte) Definitief besluit Actieplan Geluid*		Besluitvorming: Beleidskader Beleidsprogramma			*Besluitvorming: (via cie. Ruimte) Gezonde Leefomgeving landt in actualisatie van de Omgevingsvisie*

- Beeldvorming door bijv. expertmeeting, werkbezoek, onderzoek, technische briefing – kan ook in de commissie. Oordeelsvorming in cie, besluitvorming

Provincie Noord-Holland

Aan
Presidium
Kopie aan
GS
Bijlagen: 1

Uw contactpersoon
E. Krijgsman
AD/STG

Telefoonnummer +31235143288
krijgsmane@noord-holland.nl

Betreft: Vaststellen 1e versie Strategische Agenda PS

Memo

12 december 2024

Voorstel:

Op verzoek van de Agendacommissie wordt het presidium voorgesteld om:

- De 1e versie van de Strategische Agenda PS (StraPS) vast te stellen;
- De StraPS vervolgens op voorstel van de Agendacommissie twee keer per jaar vast te stellen, in de eerste vergadering van het presidium na het zomerreces en in de eerste vergadering van het presidium na het kerstreces;
- De agendacommissie opdracht te geven toe te zien op de verdere invulling en uitwerking van de StraPS;
- Te besluiten dat een gekwalificeerde gewogen minderheid van 1/3e (19 leden) van PS wijzigingen op de StraPS kan doorvoeren als deze ter vaststelling in het presidium voorligt;
- Kennis te nemen van de bespreking van de StraPS in de Statencommissies van 13 en 20 januari en de uitkomsten te betrekken bij de vaststelling van de StraPS.

Inleiding

Het presidium heeft in juli 2024 verzocht een daadwerkelijke Strategische PS-agenda te ontwikkelen. Met zo'n Strategische agenda PS (verder StraPS) krijgen PS zelf meer regie op de eigen politieke agenda, met name bij de grotere en complexere onderwerpen. Tijdens de Statendag van 2 september 2024 is onder meer de wens geuit om als PS meer te gaan sturen op de agenda en daarvoor die strategische agenda te gaan inzetten. De agendacommissie heeft hiertoe een voorstel uitgewerkt, dat ambtelijk in goed overleg tussen griffie en ambtelijke organisatie is voorbereid. Daarbij is ook gekeken hoe andere provincies hiermee omgaan, in het bijzonder de provincie Utrecht.

Kern van het voorstel is dat de Agendacommissie tweemaal per jaar de StraPS ter vaststelling aanbieden aan het presidium. Het is aan het presidium om te bepalen of de StrA PS middels voordracht ook ter vaststelling aan PS wordt aangeboden. Op die agenda staan de grote

onderwerpen. De agendacommissie bereidt de wijze van behandeling van die onderwerpen ruim van tevoren voor, zodat PS, GS, ambtelijke organisatie en externe betrokkenen of belangstellenden weten wat er wanneer gaat gebeuren. Ook is de agendacommissie, als orgaan dat namens PS op de agenda van de commissies en PS stuurt, de beheerder van de StraPS. Het instrument zal zich gaandeweg nog verder ontwikkelen. Onder meer zal de vorm en presentatie worden verbeterd, waarbij ook Ict-mogelijkheden zullen worden benut en het een interactief planningsinstrument kan worden voor PS.

Voor het bepalen van de grote, strategische onderwerpen heeft de agendacommissie vuistregels vastgesteld. Met die vuistregels heeft de griffie in samenspraak met de ambtelijke organisatie de grote complexe dossiers geïnventariseerd en langs de meetlat gelegd. Op basis daarvan is de StraPS gevuld. Voorgesteld wordt dat het presidium onderwerpen die voldoen aan de vuistregels met een gekwalificeerde gewogen 1/3e minderheid (19 PS-leden) kunnen toevoegen aan de StraPS.

Vuistregels strategische onderwerpen

Om te bepalen of een onderwerp "groot" genoeg is om op de StraPS te plaatsen, heeft de agendacommissie de volgende vuistregels vastgesteld:

a. Het onderwerp is lang lopend en vraagt behandeling in meerdere vergadercycli;
b. Het is politiek gevoelig, opvattingen erover lopen binnen PS duidelijk uiteen;
c. Het onderwerp wordt besluitvormend in PS behandeld;
d. Het betreft het maken van fundamentele keuzen met een lange maatschappelijke doorwerking.

Signaleren van onderwerpen

De inventarisatie van onderwerpen voor de StraPS is gebaseerd op wat nu in de commissies speelt. Dat vindt grotendeels zijn basis in zaken die vanuit GS zijn aangedragen of zullen worden voorbereid en de planningsoverzichten voor de Statencommissies. Daarover vindt regelmatig overleg plaats tussen griffie en ambtelijke organisatie. Ook fracties kunnen natuurlijk invloed hebben op onderwerpen voor de StraPS – het is immers een instrument van PS. Voor onderwerpen die door fracties worden aangedragen gelden straks dezelfde vuistregels, waarbij natuurlijk ruimte voor minderheden (bijv. de oppositie) moet blijven om een onderwerp op de StraPS te kunnen zetten. Voor alledaagse agenderingszaken (bijvoorbeeld het houden van een extra PS-vergadering of toestemming voor een interpellatie) geldt een ondergrens van 1/5 van de Statenleden. Vanwege het politiek zwaardere karakter van de StraPS en de invloed die ervan uitgaat op de behandelruimte voor andere kleinere onderwerpen, wordt een wat

strengere ondergrens voorgesteld voor fracties om een onderwerp op de StraPS te plaatsen: tenminste 1/3 van de PS-leden (19 Statenleden) steunt het voorstel om dit op de StraPS op te nemen.

Relatie met andere instrumenten
Er ligt een directe relatie tussen de onderwerpen op de StraPS en twee andere instrumenten. Over onderwerpen op de StraPS zijn of worden *themadossiers* aangelegd, die via Ibabs kunnen worden geraadpleegd. Verder zullen voor de meeste onderwerpen op de StraPS *startnotities* door PS worden vastgesteld.

Sturen op de StraPS door de agendacommissie en rol GS
PS besluiten over de StraPS, de agendacommissie beheert deze en stuurt daarmee. De StraPS vormen als het ware het kader waarbinnen de agendacommissie opereert. *Sturing* door de agendacommissie betekent zorgen dat de onderwerpen op de agenda's komen. Om dat te kunnen realiseren voert de griffie systematisch overleg op ambtelijk niveau over verwachtingen en voortgang. Sturing betekent ook dat de agendacommissie invult hoe een behandeltraject van een onderwerp op de StraPS eruit komt te zien en ervoor zorgt dat dit op de juiste manier op concrete vergaderagenda's terecht komt. Daarmee is dan ook voldoende ruimte voor die behandeling op deze agenda's gereserveerd. Ook daarover adviseert de griffie.

Belangrijk daarbij is dat het natuurlijk niet louter vanuit de agendacommissie en de griffie wordt ingevuld en bepaald. Juist omdat het om belangrijke onderwerpen gaat, zal er heel regelmatig met college en organisatie overleg zijn. Voorstellen van de griffie aan de agendacommissie over de wijze van agenderen zijn steeds ambtelijk voor besproken, ten minste op haalbaarheid. Mede op basis van overleg met GS en organisatie bepalen PS zo in welke periode en hoe zulke dossiers op de agenda komen.

Sturing betekent tenslotte ook dat de agendacommissie tweemaal per jaar een geactualiseerd voorstel StraPS aan PS ter vaststelling voorlegt. Dit voorstel volgt de reguliere weg van een voordracht, dus via de commissies. Met als bijzonderheid dat het in elke commissie aan de orde komt omdat het alle agenda's raakt. Daarna volgt besluitvorming in PS. Door op de achtergrond steeds actief te schakelen met de organisatie blijft GS aangehaakt en kan input vanuit GS op de voorgestelde StraPS er snel zijn en dit kan bijvoorbeeld ook mondeling in een commissie worden gegeven.

Strategische Agenda PS (StraPS), versie januari 2025
In de bijlage is de voorgestelde 1e StraPS, versie januari 2025 opgenomen.

De vijf gekozen onderwerpen worden kort toegelicht, in de tijd uitgezet en de behandelwijzen en -stappen op hoofdlijnen beschreven. De onderwerpen voldoen aan de vuistregels voor strategische onderwerpen.

I. Financiële keuzen op hoofdlijnen

Er is in PS nadrukkelijk aandacht voor de financiële positie van de provincie, ook in het licht van verwachte ontwikkelingen de komende jaren. Er dreigt een tekort, reden voor PS om de opbouw van de begroting nader te bezien. Onder meer via een expertmeeting zero-based benadering (Motie M55-2024) en een analyse welke wettelijke en autonome taken de provincie heeft en op welke manieren PS daarbinnen prioriteiten kunnen stellen om tot een sluitende meerjarenbegroting te komen? ("Nieuwe balans" - meerderheidsbesluit presidium om onderzoek te doen). Het onderzoek is gefaseerd. Fase 1 van het onderzoek betreft het opleveren van een rapport met een kader om de wettelijke basis en de beleidsvrijheid van de provinciale begroting inzichtelijk te maken. Fase 2 betreft de praktijk van PNH en het structureren van de discussie over de opbouw van de (meerjaren)begroting. De Kaderbrief 2026 wordt voor de zomer volgend behandeld. De aanloop daarnaartoe is het geëigende moment om dit debat te voeren en als PS besluiten te nemen met het oog op de vast te stellen kaders voor de begroting van 2026 en volgende jaren.

II. Referendum(verordening)

Provinciale Staten (PS) hebben op 13 mei 2024 besloten om de Referendumverordening Noord-Holland -vastgesteld in 2018- tijdelijk buiten werking te stellen vanwege juridische risico's en uitvoeringsproblemen. Daarbij is aan de Statenwerkgroep Inwonerparticipatie gevraagd om voor de Kaderbrief 2026 te komen met alternatieven, al dan niet in de vorm van een nieuwe uitvoerbare referendumverordening. De opdracht is echter zowel politiek als technisch te complex voor de werkgroep om zelfstandig uit te voeren. Middels een initiatiefvoorstel wordt de opdracht formeel terug te geven aan GS. GS worden gevraagd met een startnotitie naar PS te komen waarin de aanpak, kaders en het behandeltraject van de alternatieven voor de referendumverordening worden vastgelegd door PS. GS verwerkt deze zaken vervolgens in een definitief voorstel. Hiermee blijft de Statenwerkgroep in een adviserende rol en behoudt PS haar kaderstellende en controlerende functie uitoefenen.

III. PPLG

Het Provinciaal Programma Landelijk Gebied, 'Buitengewoon Noord-Holland!' is het Noord-Hollandse programma voor het landelijk gebied. Hierin staan de opgaven waar de provincie voor staat en de doelen die Noord-Holland de komende jaren wil bereiken om het landelijk gebied

mooi, leefbaar en gezond te houden. Met het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) zet het Rijk in op een integrale aanpak voor natuur, water en klimaat. Het is aan de provincies om voor de taakstellende opgaven een Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) op te stellen.

Het PPLG is een langlopend onderwerp en vraagt behandeling in meerdere vergadercycli. Het onderwerp is hiernaast politiek gevoelig, en wordt besluitvormend in PS behandeld. Tot slot betreft het een onderwerp waar fundamentele keuzes gemaakt moeten worden die een lange maatschappelijke doorwerking kennen. Daarom is het PPLG geschikt als onderwerp voor op de Strategische Agenda. Er bestaat nog onzekerheid over de lange termijnplanning.

IV. Regie op de Ruimte

Binnen de provincie zijn er veel opgaven en doelstellingen, denk aan woningbouw, behoefte aan bedrijventerreinen, energietransitie of de transitie in de landbouw, die een claim leggen op de beschikbare ruimte. De uitvoering loopt juist door de stapeling van opgaven vast. Zowel op nationaal als op regionaal niveau is daardoor behoefte ontstaan aan meer regie op de ruimte. De Noord-Hollandse koers met een Ruimtelijk Voorstel komt voort uit het coalitieakkoord “Verbindend Vooruit” uit, waarin onder het hoofdstuk ”Regie op de Ruimte” staat dat de provincie de ruimtelijke consequenties van alle ontwikkelingen naast elkaar legt om een beeld te krijgen waar het schuurt. Dit is weergegeven in het rapport “Op weg naar een Ruimtelijk Voorstel”. Het Ruimtelijk Voorstel is gebaseerd op het huidige beleid en de huidige beleidsvoornemens en maakt nog geen keuzes. Naast de definitieve versie van het Ruimtelijk Voorstel is er de startnotitie “Regie op de Ruimte”. De term “Regie op de Ruimte” geeft eigenlijk al aan wat het streven is van het traject: als provincie meer regie krijgen op de ruimte. Het gaat er om bij de regionale c.q. provinciale opgaven te bepalen: • waar welke ruimtelijke ingrepen onder welke voorwaarden voorrang krijgen, • Wie daaraan willen gaan werken • wat is er nodig om hier vorm aan te geven. De planning hiervoor loopt minimaal tot aan de verkiezingen in 2027.
Begin 2025 gaat er een procesgroep van circa 7 statenleden meedenken over het proces en de wijze waarop PS geïnformeerd wil worden.

V. Gezonde Leefomgeving

Er wordt steeds meer aandacht gevraagd voor de belangen van gezondheid. Uit onderzoek blijkt dat milieunormen nauwelijks worden overschreden, maar dat dit geen garantie biedt voor een gezonde leefomgeving. Ook omwonenden van zware industrie en drukke wegen geven steeds vaker aan dat er meer naar een gezonde leefomgeving moet worden gekeken.

Een gezonde leefomgeving betekent keuzes maken en duidelijk aangeven hoe de provincie een gezonde leefomgeving beschermt en verbetert. Waar zijn woningbouw, recreatie of juist industrie of wegen mogelijk?
Een goede ruimtelijke inrichting van Noord-Holland is in het belang van een gezonde leefomgeving. De provincie geeft in haar ruimtelijk beleid expliciet het belang van een gezonde leefomgeving aan voor de inwoners van Noord-Holland.
Na vaststelling door het presidium zal de agendacommissie op de uitwerking en uitvoering hiervan toezien en waar nodig in de komende maanden verder concretiseren en invullen.

Doelstellingen en evaluatiecriteria

Doel van de StraPS is om de regie van PS op de politieke agenda te versterken. Omdat het een instrument is dat verder zal worden ontwikkeld op basis van ervaringen, zal "werkendeweg" in gesprekken met en tussen alle intern betrokkenen (leden agendacommissie, griffie, organisatie, leden GS, commissieleden, leden PS) steeds gepeild worden hoe dit uitpakt. Een instrument als de StraPS heeft even tijd nodig om zich goed te ontwikkelen en voor de effecten ervan zichtbaar zijn – een eerste evaluatie is begin 2026 voorzien.

Uitkomsten commissiebesprekingen 13 en 20 januari

De 1e versie van de StrAPS is in de vier Statencommissies van 13 en 20 januari besproken. De volgende aandachtspunten zijn daarbij meegegeven:
(Wordt ingevuld na afloop van de commissiebesprekingen)

Planningsoverzicht commissie Ruimte
januari 2025 – versie 19 december 2024

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Algemeen															
1e Begrotingswijziging														allen	
2e Begrotingswijziging														allen	
Laatste begrotingswijziging														allen	
Jaarstukken en Kaderbrief														allen	
Begroting														allen	
Portefeuille Mobiliteit															
integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2032														Olthof	14-10-2024 Cie ruimte (A-stuk) 11-11-2024 PS-vergadering aangenomen 03-2025 Actualisatie iMPi Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI) 2024-2032 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. In de voordracht van de Begroting worden de kredieten voor de uitvoering van het iMPi aangevraagd.
Actualisering iMPI 2025-2032														Olthof	13-01-2025 Technische Briefing 10-02-2025 Cie ruimte (A-stuk) 10-03-2025 PS-vergadering M99-2024: De stand van zaken van het iMPi (verzamelbrief)
integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2026-2033														Olthof	08-09-2025 Technische Briefing 06-10-2025 Cie ruimte (A-stuk) 03-11-2025 PS-vergadering
Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2023-2027														Olthof	09-09-2024 Cie ruimte (A-stuk) 30-09-2024 PS-vergadering aangenomen De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 geeft inzicht in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur van wegen en fietspaden. De iNHi signaleert knelpunten op de infrastructuur. Deze knelpunten worden opgenomen in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) of leiden tot beleidsontwikkelingen.
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)														Olthof	09-09-2024 Cie ruimte (A-stuk) 30-09-2024 PS-vergadering aangenomen De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2028 (NIKG) geeft weer hoe we de bestaande en toekomstige provinciale infrastructuur in stand houden en wat hiervoor gemiddeld financieel nodig is. Provinciale Staten bepaalt welke instandhoudingsniveaus minimaal gewenst zijn per areaaltype en neemt kennis van de belangrijkste ontwikkelingen

Planningsoverzicht commissie Ruimte
januari 2025 – versie 19 december 2024

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
															die invloed hebben op de instandhoudingsstrategie en de risico's die zijn verbonden aan de uitvoering. De uitgangspunten worden meegenomen in de programmering die vervolgens in het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI) wordt weergegeven.
Herijking Perspectief Mobiliteit (state of mobility)														Olthof	Q4 2025 Cie ruimte (B-stuk) Perspectief Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland 06-09-2021 Cie Ruimte (A-Stuk) De provincie heeft een grote verantwoordelijkheid op het gebied van regionale mobiliteit. Dit betreft onder andere de wettelijke taken als concessieverlener van OV-concessies en aanleg, beheer en instandhouding van provinciale infrastructuur. Maar zij is ook belangenbehartiger en regisseur van regionale samenwerking op bereikbaarheid, verstedelijking en klimaatdoelstellingen. De provincie speelt hier met haar kennis en kunde logischerwijs een belangrijk rol in. Het Perspectief Mobiliteit geeft ons de handvatten om die verschillende rollen te kunnen invullen.
<u>Visie publieke mobiliteit</u> Onderdeel hiervan: • Hubstrategie • Deelmobiliteit														Olthof	Visie Publieke Mobiliteit: 15-01-2024 Concept visie publieke mobiliteit (B-stuk) 27-05-2024 Cie Ruimte (A-stuk) Hubstrategie: 20-11-2023 Cie Ruimte (C-stuk)
<u>Visie publieke mobiliteit</u> Motie deelmobiliteit in beleid (M142-2023)														Olthof	Afdoeningsvoorstel motie: Q1 2025 Cie ruimte (B-stuk)
<u>Aanbesteding Noordwest Noord-Holland</u> Concept Nota van Uitgangspunten (NvU)														Olthof	20-06-2024 Cie ruimte (B-stuk) Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland. Nu gaat het om het concept nota van uitgangspunten.
<u>Aanbesteding Noordwest Noord-Holland</u> Definitief Nota van uitgangspunten (NvU)														Olthof	25-11-2024 Cie ruimte (A-stuk) Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland. Na het concept nota van uitgangspunten volgt nu het definitieve stuk.
<u>Aanbesteding Noordwest Noord-Holland</u> Ontwikkelperspectief ZKL/IJ doorontwikkeling concessie HIJ														Olthof	Q1 2025 Cie ruimte (B-stuk) Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland.
<u>Aanbesteding Noordwest Noord-Holland</u>														Olthof	12-05-2025 Cie ruimte (voorafgaand aan commissie of een los moment rond deze datum)

Planningsoverzicht commissie Ruimte
januari 2025 – versie 19 december 2024

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Serious Game Programma van Eisen (PvE)															Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland. Met het spel gaan we de Statenleden kennis laten maken met de lastige keuzes waar je voor komt te staan bij het opstellen van een Programma van Eisen voor de nieuwe concessie. We vinden het belangrijk om de Statenleden goed mee te nemen, aangezien het gaat om een aanbesteding met een totale waarde van ruim 1 miljard euro.
<u>Aanbesteding Noordwest Noord-Holland</u> Concept programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord West Noord-Holland (PvE)														Olthof	Q2 2025 Cie ruimte (B-stuk) d.d. 16 juni 2025 Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland.
<u>Aanbesteding Noordwest Noord-Holland</u> Definitief programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord West Noord-Holland (PvE)														Olthof	Q4 2025 Cie ruimte (B-stuk) Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland.
<u>Aanbesteding Noordwest Noord-Holland</u> Motie kwetsbare doelgroepen in het ov (M20-2024)														Olthof	Afdoeningsvoorstel motie: Q1 2025 Cie ruimte (B-stuk)
Tarievenbeleid OV														Olthof	14-10-2024 Cie ruimte (A-stuk)
<u>Concessie Gooi en Vechtstreek</u> Motie onderzoek instandhouding buslijn 200 (M40-2024)															Afdoeningsvoorstel motie: Q1 2025 Cie ruimte (B-stuk)
Veerpontenaanpak														Olthof	Q2 2025 Cie ruimte (B-stuk)
<u>Actieplan Geluid</u>														Olthof	25-11-2024 Technische briefing 13-01-2025 Cie ruimte (A-stuk) ambitieniveau bepalen (wordt wellicht februari) Q3 2025 Cie ruimte (A-stuk) Definitief Actieplan Geluid
<u>Actieplan Geluid</u> Strategie Geluidproductieplafonds (GPP's)														Olthof	Q3 2025 Cie ruimte (A-stuk)

Planningsoverzicht commissie Ruimte
januari 2025 – versie 19 december 2024

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Actieplan Geluid Strategie sanering														Olthof	Q3 2025 Cie ruimte (A-stuk)
HOV Noordwijk-Schiphol PIP Lisserbroek-Getsewoud														Olthof	11-03-2024 Cie ruimte (B-stuk) 27-05-2025 Cie ruimte (A-stuk)
N247-N235 Het Schouw, voorkeursalternatief														Olthof	07-03-2024 Brief aan PS over voorkeursvariant die verder onderzocht wordt. In najaar wordt besluit voorgelegd aan PS. 14-10-2024 Brief aan PS over voorkeursvariant en meekoppelkansen (C-stuk) (2309520/2309533). Met het besluit om de voorkeursvariant vast te stellen en meekoppelkansen mee te nemen is fase 2 van de studie afgesloten. Het voorlopig ontwerp wordt uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp. Q3/Q4 2026 Kredietbesluit voorleggen aan PS voor het realiseren van het project
N203 Uitgeest Limmen, trajectstudie														Olthof	Q1/Q2 2025 Cie ruimte (B-stuk)
Uitvoeringsregeling uitwegen en opname in de omgevingsverordening														Olthof	17-04-2024 Brief aan PS (2203761/2203802) Q1 2025
Beleidskader openbare verlichting														Olthof	12-05-2025 Cie ruimte (A-stuk)
Onderwerp regionaal luchtvaartbeleid														Olthof	Q1 2025 Cie ruimte (A-stuk)
Reclame-uitingen														Olthof	Q1 2025 Cie ruimte (B-stuk)
Kernnet Binnenvaart Noord-Holland														Olthof	17-03-2025 Cie ruimte (A-stuk)
Initiatiefvoorstel ‘VanAnaarBeter Noord-Holland’															26-11-2024 GS reactie op initiatiefvoorstel 05-02-2025 Cie ruimte (B-stuk)

Planningsoverzicht commissie Ruimte
januari 2025 – versie 19 december 2024

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling															
Ruimtelijk voorstel														Rommel	- *Vrijgeven Ruimtelijk Voorstel voor bespreking op de B agenda maart 2024, voorafgaand een technische briefing. Behandeling wordt integraal in april. Besluitvorming september 2024* - *2024-2025 uitwerken en onderzoeken* - *2026 aan de slag* - *Analysedocument NHN is bijlage van Ruimtelijk Voorstel*
Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Zuid betreft het Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam (MRA)															Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Zuid betreft het Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam (MRA), dat door PS in 2022 is onderschreven en dat de basis vormt voor Noord-Holland Zuid in het Ruimtelijk Voorstel. Dit komt niet apart terug in commissie of PS
Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord															planning volgt. Het gezamenlijk plan van aanpak voor het ontwikkelperspectief NHN zit 9 juli in GS en wordt vervolgens ter info aan PS aangeboden. In het plan van aanpak staat de planning voor het vervolgproces opgenomen.
Uitvoeringsagenda NOVEX MRA														Rommel	Vanuit NOVEX MRA is het idee om zowel na het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) van juni (gaat niet door wordt verplaatst naar na de zomer i.v.m. ontwikkelingen Rijk) a.s. als na BO MIRT van november de raden en staten te informeren of ze te laten instemmen met de gemaakte afspraken: • In BOL na de zomer 2024 met name de maatregelen op het gebied van groenblauw • In BO MIRT ook overige afspraken op gebied van meerkernige ontwikkeling en energienetwerk E.e.a. eventueel afhankelijk van of in samenspraak met provinciaal ruimtelijk arrangement
NOVEX Groene Hart															NOVEX Groene Hart: dit proces loopt vooralsnog mee in het spoor van het Ruimtelijk Voorstel, geen aparte planning beschikbaar
NOVEX Schiphol						Uitloop 20-06									NOVEX Schiphol: dit proces loopt mee in het spoor van het Ruimtelijk Voorstel. Een technische briefing volgt op de uitloopavond 20 juni 2024.
NOVEX NZKG							Q3								NOVEX NZKG: In september of oktober 2024 terug bij PS als A-stuk met het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied met de vraag om het te onderschrijven (en de

Planningsoverzicht commissie Ruimte
januari 2025 – versie 19 december 2024

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
															Visie NZKG 2040 in te trekken). De Uitvoeringsagenda NOVEX NZKG wordt ter informatie gedeeld met PS in Q4 2024
Meer ruimte voor woningen, hieronder valt ook lintbebouwing (onderdeel herziening omgevingsverordening)															Meer ruimte voor woningen wordt als onderdeel van de wijziging van de Omgevingsverordening uiteindelijk als A-stuk aan PS voorgelegd in Q4. Op 25 november in de commissie.
Maatwerk locaties woningbouw (in het kader van meer ruimte voor wonen)															Concept notitie maatwerk in GS juli, ter bespreking in commissie van 13 januari 2025 (B-agenda)
Functiewijziging (agrarisch bouwperceel)										Q1					Functiewijziging (agrarisch bouwperceel) Er volgt een evaluatie en het opstellen van een beleidsstuk en daarna eventueel nieuwe regels. Nog geen planning beschikbaar. Evaluatie VAB als B-stuk in Q1 van 2025
Lange Weeren															Planning volgt
Ontheffingsverzoek Twiskeweg														Rommel	B-agenda 11 maart 2024. Komt terug in de commissie. Naar verwachting november 2024 of januari 2025 op B-agenda
Ontheffingsverzoek Schagen Oost															B-agenda Q1 2025
Omgevingsverordening														Rommel	De Omgevingsverordening kent een vaste jaarlijkse cyclus. Dat betekent twee keer per jaar een ronde wijziging werkingsgebieden. Wordt ter informatie of ter bespreking aangeboden aan de commissie (afhankelijk van de zwaarte van de voorgestelde wijzigingen ‘groots meeslepend’/’klein ingrijpend’) in juni (ronde I) resp. november (ronde II). Ronde twee komt nu in januari 2025 aan de orde. Daarnaast de wijziging van de artikelen van de Omgevingsverordening zelf, bespreking van het ontwerp in de commissie van juni wordt geagendeerd, bespreking van de derde herziening is in de commissie van november en vaststelling door PS van de wijziging van de Omgevingsverordening in december
Portefeuille Wonen															

Planningsoverzicht commissie Ruimte
januari 2025 – versie 19 december 2024

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Uitvoeringsagenda Investeringskader woningbouwontwikkeling														Beemsterboer	
Rapportage Bouwambassadeur														Beemsterboer	
Actieplan Wonen							A-stuk								In het actieplan wonen krijgen alle woonactiviteiten een plek. Uitwerking na de zomer richting Staten, A-agenda -11 maart BOT-overleg actieplan wonen -3 juni interactieve sessie Actieplan Wonen Q2 2025 een update over het Actieplan Wonen middels een interactieve sessie

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17319
Extern Zaak ID	2276049
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	4.a
Titel	Uitgangspunten en werkwijze Maatwerk woningbouw in Beschermd Landschap
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

Om in bijzondere gevallen medewerking te kunnen verlenen aan woningbouwplannen van meer dan 25 woningen in Beschermd Landschap hebben GS een werkwijze en uitgangspunten geformuleerd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
S. Traudes-Noorlander
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235145187
noorlanders@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 DEC. 2024

Kenmerk
2276049/2276068

Uw kenmerk

Betreft: Concept-uitgangspunten voor maatwerk woningbouw in Beschermd Landschap

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlage) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte te plaatsen.

Wat is de reden?

De Commissie Ruimte sprak in mei, juni en november 2024 over de wijziging van de Omgevingsverordening om meer woningbouw (maximaal 25 woningen) mogelijk te maken in Beschermd Landschap. We hebben toen aangegeven dat we maatwerk in Beschermd Landschap willen toepassen voor woningbouwlocaties met meer dan 25 woningen in kernen die volledig door beschermd gebied (zoals BL en NNN) zijn omringd. Wij hebben nu concept-uitgangspunten en een werkwijze geformuleerd voor het maatwerk.

Wat vragen wij aan de commissie?

Wij vragen de commissie te reflecteren op de concept-uitgangspunten en werkwijze ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap. Na de behandeling in de commissie worden de uitgangspunten en werkwijze voor maatwerk in GS vastgesteld.

Om welk GS-besluit gaat het?

Het gaat om het GS-besluit van 17 december 2024; concept-uitgangspunten en werkwijze ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap.

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 welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?

Er bestaat een relatie met de wijziging van de Omgevingsverordening waarin nieuwe regels voor woningbouw in Beschermd Landschap zijn opgenomen. Dit is in mei, juni en november in de Commissie Ruimte besproken en is op 16 december door PS vastgesteld. De uitgangspunten en werkwijze voor maatwerk maken geen onderdeel uit van de verordening, maar zijn bedoeld om in bijzondere gevallen een afweging te maken tussen landschap en woningbouw.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?

Nee, er is geen eerdere behandeling geweest in een commissie of PS.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

GS zijn bevoegd om de begrenzing van het werkingsgebied Beschermd Landschap aan te passen. GS kunnen de begrenzing aanpassen om een woningbouwlocatie mogelijk te maken. Het proces voorafgaand aan ontgrenzen is beschreven in de notitie.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?

GS hebben aangegeven meer ruimte te willen geven aan grootschaliger woningbouw in Beschermd landschap in de vorm van maatwerk. Maatwerk betekent dat we voor iedere locatie een intensief traject moeten doorlopen met de gemeenten, omdat wij moeten uitleggen waarom wij in bijzondere gevallen af willen wijken van onze regelgeving en onder welke voorwaarden dit mogelijk wordt gemaakt. Hiervoor hebben we extra capaciteit nodig.

Er is ruimte binnen het structureel budget bij wonen om de extra capaciteit te dekken. Het gaat om €324.000 per jaar voor 3 fte. Echter wordt dit budget vanuit wonen alleen ter beschikking gesteld voor de huidige coalitieperiode, de jaren 2025 en 2026. De werkzaamheden zullen waarschijnlijk niet binnen twee jaar zijn afgerond. Voortzetting en financiering is na 2026 aan de nieuwe coalitie.

Met wie is dit (extern) afgestemd?

Niet van toepassing

Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?

Nee. Er heeft geen (burger)participatie plaatsgevonden.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?

De provincie verstuurt een persbericht nadat GS de uitgangspunten voor maatwerk definitief hebben vastgesteld.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?

Ja. Er vindt jaarlijks een evaluatie plaats. In 2025 wordt voor het eerst volgens de uitgangspunten voor maatwerk gewerkt. Het maatwerk zal zich verder moeten ontwikkelen. Het eerste jaar wordt gebruikt om van te leren. In 2026 wordt de werkwijze geëvalueerd en worden indien noodzakelijk voorstellen tot aanpassing gedaan.

Is er een link met Europa?

Nee, er is geen link met Europa.

Wat is de vervolgprocedure?

Na bespreking in de commissie stellen GS de uitgangspunten en werkwijze met wijzigingen vast.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage: Concept-uitgangspunten en werkwijze maatwerk ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap (registratienummer 2276049/2276924)

Datum GS vergadering: 17 december 2024

Registratienummer: 2276049/2276924

Bijlage bij brief aan PS

Concept uitgangspunten en werkwijze maatwerk ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap

Inhoud

1. Aanleiding maatwerk in Beschermd Landschap 3
2. Uitgangspunten voor maatwerk 4
3. Instrumenten per maatwerklocatie 4
4. Proces 6
5. Overige acties 9

1. Aanleiding maatwerk in Beschermd Landschap

Met name rond kleine kernen die geheel omsloten zijn door beschermd gebied (zoals NNN en Beschermd Landschap (BL)) is regelmatig de vraag om toch meer dan 25 woningen te mogen bouwen. Dit kan om uiteenlopende redenen zijn, bijvoorbeeld omdat de gemeente aangeeft dat binnenstedelijke woningbouw niet (snel) realiseerbaar is, er op die plek grond beschikbaar is, omdat jongeren in het dorp willen blijven wonen of vanwege de wens om met een aantal woningen voorzieningen te behouden.

PS hebben besloten meer ruimte te bieden voor woningbouw tot 25 woningen aan de randen van kernen en dorpen in de regels voor het Landelijk gebied en BL door de regels in de Omgevingsverordening aan te passen. Het college wil woningbouwlocaties van meer dan 25 woningen binnen het BL in bijzondere gevallen mogelijk maken door middel van maatwerk onder aanvullende voorwaarden, wanneer dit bijdraagt aan de leefbaarheid, vitaliteit en de voorzieningen van de kern of het dorpslint waaraan gebouwd wordt.

Maatwerk wordt niet ingezet om de grote woningbouwopgave op te lossen. Er is op het niveau van de regio's in principe geen noodzaak tot grootschalige woningbouwlocaties in BL, gezien de ruime bestaande plancapaciteit in Noord-Holland. Een belangrijke reden dat plannen niet van de grond komen heeft te maken met het gebrek aan ambtelijke capaciteit bij gemeenten en niet een tekort aan plannen. Alleen de regio West-Friesland heeft een tekort aan plancapaciteit, maar ook hier wordt de oplossing niet in BL gezocht. Het kan *binnen* een regio wel zo zijn dat een gemeente onvoldoende mogelijkheden heeft voor woningbouw, terwijl dit bijvoorbeeld vanuit de betaalbaarheidsdoelstelling en huisvesting van aandachtsgroepen en de leefbaarheid en vitaliteit van een kern wel wenselijk kan zijn.

In het coalitieakkoord is hierover het volgende opgenomen: "Het grootste deel van de benodigde 184.000 woningen kan binnenstedelijk worden gebouwd. Onder voorwaarden willen we in deze provincie buitenstedelijk mogelijkheden creëren voor woningbouw in aansluiting op bestaande bebouwing. Daarom bieden we ruimte aan initiatieven aan de randen van bebouwing, waaronder dorpen en kernen, om in de provincie de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau te versterken. Uitbreidingen moeten passen bij de identiteit en omvang van de gemeente en de regio [...]".

Bij het verbeteren of behouden van leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau denken we aan woningbouw die bijvoorbeeld de doorstroming in kern/dorpslint bevordert, bedoeld is voor doelgroepen zoals gezinnen met jonge kinderen, jongeren of ouderen (uit de kern of dorpslint), een bijdrage levert aan het in stand houden van voorzieningen zoals sport, cultuur, verenigingsleven, onderwijs, winkelaanbod (MKB, horeca). In de Omgevingsvisie NH2050 (2018) staat het voorzieningenniveau en bereikbaarheid van dorpen en regio's omschreven als een van de belangrijkste 'bewegingen'. Om 'Sterke kernen, sterke regio's' te behouden en te versterken is het van belang om regionale netwerken te ontwikkelen die complementair zijn aan elkaar. Daarbij zijn krachtige centrumsteden van cruciaal belang voor de leefbaarheid van de hele regio. Kleinere kernen vervullen een aanvullende rol, passend bij hun eigen identiteit en woon- en werkmilieu. Versterking van de relatie met het landschap kan helpen de identiteit van een kern krachtiger te maken.

In deze notitie zijn achtereenvolgens de volgende aspecten met betrekking tot maatwerk voor woningbouw in BL nader uitgewerkt:

- de uitgangspunten waaraan maatwerk moet voldoen
- de instrumenten om maatwerk mogelijk te maken
- het proces (de te doorlopen stappen)
- overige acties in het kader van maatwerk

2. Uitgangspunten voor maatwerk

De uitgangspunten die gelden om een locatie door middel van maatwerk in BL mogelijk te maken, zijn nader uitgewerkt door GS. Deze gelden als richtlijn voor de gesprekken die we met gemeenten gaan voeren. De uitgangspunten helpen bij een objectieve beoordeling van de plannen. Aan de hand van de uitgangspunten kan gemotiveerd worden of een plan wel of niet voor maatwerk in aanmerking komt.

Voor maatwerk geldt in ieder geval het volgende:

- Er is in vrijwel alle regio's voldoende harde en zachte plancapaciteit en waar dit niet het geval is, zijn er voldoende mogelijkheden voor woningbouw buiten beschermd gebied;
- Voor locaties tot en met 25 woningen zijn in de nieuwe regels in de Omgevingsverordening al mogelijkheden om onder voorwaarden in BL te bouwen;
- Er moet dus sprake zijn van bijzondere omstandigheden waarom toch tot het bouwen van meer dan 25 woningen wordt overgegaan en de bescherming van het BL wordt losgelaten;
- Het principe blijft: eerst binnenstedelijk, dan buiten de beschermingsregimes en pas als het echt niet anders kan onder voorwaarden in BL. Hiermee wordt meer ruimte geboden maar wordt ook voorkomen dat landschap te veel of onnodig wordt aangetast;
- Maatwerkoplossingen mogen niet ten koste gaan van de ontwikkeling van de grotere bouwprojecten binnenstedelijk en buiten beschermd gebied;
- En maatwerk mag niet leiden tot ongebreidelde groei van woningbouw in BL;
- Maatwerk is geen regulier beleid en wordt niet opgenomen als regel in de Omgevingsverordening. Het gaat altijd om plannen waarover het gesprek wordt gevoerd met de betreffende gemeente en GS – gehoord hebbende PS – een besluit moeten nemen.

Daarnaast gelden ook voor maatwerk de voorwaarden die in de regels zijn genoemd voor woningbouw van maximaal 25 woningen in BL. gelden. Dit zijn:

- De woningbouw draagt bij aan het behouden of versterken van de leefbaarheid, vitaliteit of het voorzieningenniveau van de kern of dorpslint;
- Het woningbouwprogramma moet passen binnen en bijdragen aan de kwalitatieve woningbouwopgave van de gemeente, inclusief het in de woondeals afgesproken aandeel betaalbaar;

- Het zoveel mogelijk beperken van de aantasting van de kernkwaliteiten (mitigatie) en rekening houden met en voortbouwen op de kernkwaliteiten in de planuitwerking (in combinatie met ruimtelijke kwaliteitseis);
- Geen aantasting van de kernkwaliteit habitat voor weidevogels;
- Natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen;
- Het compenseren van afname van water, groen en biodiversiteit, voor zover mogelijk in de uitwerking van het betreffende plan en de resterende afname op een locatie elders in de gemeente.

Aanvullende uitgangspunten voor maatwerk zijn vervolgens:

Algemene uitgangspunten

- Het moet gaan om haalbare locaties, passend binnen (andere dan het BL) wetten en regelgeving, zoals bijvoorbeeld de ruimtelijke kwaliteitseis, die ook in de Omgevingsverordening is opgenomen voor nieuwe bebouwing in het landelijk gebied en BL;
- Plannen worden altijd integraal en in samenhang met andere opgaven bekeken, zoals mobiliteit, energie, natuur, landschap, landbouw en klimaat;
- Er moet binnen af te spreken tijd worden overgegaan tot realisatie (start bouw). Als niet tijdig wordt gerealiseerd, dan vervallen de afspraken over de woningbouw en wordt het gebied weer als BL begrensd;
- Het woningbouwprogramma moet passen bij de maat, schaal, identiteit en voorzieningenniveau van de kern of het dorpslint waaraan gebouwd wordt.

Uitgangspunten locatiekeuze

- De kern is nagenoeg volledig omsloten door beschermd gebied (zoals BL en NNN);
- Er zijn geen of onvoldoende binnenstedelijke mogelijkheden voor woningbouw in de kern of het dorpslint;
- Het gemeentelijk voorstel tot maatwerk past binnen een regionale visie op woningbouw in relatie tot de leefbaarheid, vitaliteit en voorzieningen van de kernen binnen de regio.
- Indien de ontwikkeling is verdeeld over meerdere locaties, is het van belang dat de visie- en planvorming in samenhang plaatsvindt en voor alle locaties wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden.

Uitgangspunten bereikbaarheid

- Er is een akkoord nodig over de noodzakelijke investeringen voor de bereikbaarheid en mobiliteit;
- De gevolgen van de woningbouwontwikkeling op de doorstroming van het infrastructureel netwerk moeten in beeld worden gebracht. Hierbij moet breder worden gekeken dan de locatie zelf en regionaal worden afgestemd;
- Bij het inrichten van de wijk wordt gewerkt volgens het STOMP-ordeningsprincipe waarmee prioriteit wordt gegeven aan duurzame vormen van mobiliteit (zoals lopen, fietsen OV en

deelmobiliteit) en minder prioriteit wordt gegeven aan minder duurzame vormen van mobiliteit. Dit is een landelijk bekend principe en sluit goed aan bij provinciaal mobiliteitsbeleid.

Bovenstaande is bedoeld als handreiking bij de provinciale beoordeling van initiatieven en verzoeken tot maatwerk en is niet limitatief of uitsluitend.

3. Instrumenten per maatwerklocatie

Een gesprek met een gemeente over een maatwerklocatie onder voorwaarden resulteert na een positief besluit normaliter in een ontgrenzing uit BL door GS, in combinatie met een bestuursovereenkomst waarin we de voorwaarden vastleggen waaronder de ontgrenzing plaatsvindt. In bepaalde gevallen wordt bij een positief besluit gebruik gemaakt van een ontheffing. Beide instrumenten worden hieronder nader toegelicht.

a. *Besluit tot ontgrenzen uit BL in combinatie met het sluiten van een bestuursovereenkomst*

GS hebben de bevoegdheid om delen van het BL te ontgrenzen. De ontgrenzing wordt verwerkt bij de reguliere halfjaarlijkse wijzigingsronde van de Omgevingsverordening. Om te voorkomen dat na ontgrenzing toch een ander plan wordt gerealiseerd dan gewenst, wordt een bestuursovereenkomst tussen GS en de gemeente aangegaan. In een bestuursovereenkomst wordt niet alleen de positieve intentie van betrokken partijen vastgelegd, maar ook de uitgangspunten/ randvoorwaarden voor het woningbouwplan. Met de bestuursovereenkomst wordt zekerheid geboden aan betrokken partijen voor de verdere uitwerking en realisatie van het plan. Tegelijkertijd blijft er een deel van de regie in handen van de provincie. Op grond van de bestuursovereenkomst ontgrenzen GS de locatie uit BL, waarna het plan door de gemeente planologisch mogelijk kan worden gemaakt.

b. *Verlenen van een ontheffing*

Een ontheffing mag worden toegepast om in bijzondere gevallen af te wijken van de regels die zijn opgenomen in de Omgevingsverordening. Let wel: er mogen geen beleidsregels worden verbonden aan het verlenen van een ontheffing, dat is in strijd met de systematiek van de Omgevingswet. Vooraf te bedenken (beleids)regels moeten worden opgenomen in de Omgevingsverordening zelf, maar dan is er geen sprake meer van maatwerk.

Er zijn verschillende redenen denkbaar om ten behoeve van woningbouw toch tot een ontheffing over te gaan. Bijvoorbeeld wanneer een planinitiatief bestaat uit een beperkt aantal (bijv. 30) woningen die gerealiseerd kunnen worden zonder aantasting van de kernkwaliteiten van het BL en gelet op bijzondere omstandigheden sprake is van een situatie waarin we van de regels willen afwijken. Of wanneer een ontwikkellocatie niet passend is binnen de afgesproken uitgangspunten, maar om moverende redenen er de wens is deze toch mogelijk te maken. Een ontheffing geeft zekerheid omdat er voorwaarden aan de ontheffing kunnen worden verbonden. Zo kunnen wij zekerstellen dat de voor ons belangrijke aspecten in het plan worden opgenomen.

4. Proces

Besluitvorming per maatwerklocatie

Voor zowel het besluit tot ontgrenzing uit BL als het verlenen van een ontheffing ligt de bevoegdheid bij GS. Gezien de afspraak bij vaststelling van de Omgevingsverordening in 2020 om ontwikkelingen die 'groots en meeslepend' of 'klein en venijnig' zijn aan PS voor te leggen, ligt het in de lijn met deze afspraak om dit voor alle maatwerklocaties te doen. PS zullen daarom geïnformeerd en gehoord worden over iedere ontgrenzing (in combinatie met een bestuursovereenkomst) of ontheffing ten behoeve van woningbouw van meer dan 25 woningen in BL.

0. Gemeente neemt informeel contact op met Provincie Noord-Holland

Voorafgaand aan een formeel verzoek is er (ambtelijk) contact tussen gemeente en provincie. Bij voorkeur zo vroeg mogelijk, bijvoorbeeld bij een eerste voornemen tot woningbouw in BL. Het is dus niet nodig dat er al een doordacht initiatief ligt bij de eerste gesprekken.

De gesprekken over maatwerk worden in deze fase in eerste instantie nadrukkelijk gevoerd met de gemeente en niet met de initiatiefnemer/ projectontwikkelaar. In een latere fase van planvorming kan de ontwikkelende partij op uitnodiging van de gemeente eventueel deelnemen aan gesprekken. Ambtelijk wordt besproken welk proces gevolg wordt. Het proces van ontgrenzing wordt hieronder uitgewerkt. Indien in een uitzonderlijk geval een ontheffing nodig is, wordt het gebruikelijke proces voor een ontheffing gevolgd.

1. **College van burgemeester en wethouders doen een schriftelijk verzoek**
   De gemeente doet een schriftelijk verzoek voor maatwerk. In het verzoek wordt onderbouwd hoe de voorgestelde maatwerklocatie zich verhoudt tot de gestelde uitgangspunten.

2. Provincie bereidt een integraal advies voor

Voor de maatwerklocaties is er een vast team van specialisten die de maatwerklocaties op eenzelfde manier beoordeelt op kansrijkheid. Dit integraal advies gebruiken GS om een besluit te nemen over de voorgedragen maatwerklocatie.

3. Standpunt GS met betrekking tot vervolg/ principebesluit

GS nemen een principebesluit over de maatwerklocatie (voornemen om al dan niet medewerking te verlenen), waarbij aangegeven wordt of het kansrijk is om verder te gaan met uitwerking van de plannen. Een principebesluit is niet meer dan een schriftelijke mededeling waarin GS al dan niet een positieve grondhouding uitspreken. GS kunnen in het

principebesluit uitgangspunten meegeven die belangrijk zijn voor de provincie om een besluit te kunnen nemen tot het loslaten van de bescherming van het BL waardoor woningbouw mogelijk wordt.

PS worden per brief geïnformeerd over het principebesluit van GS. Wanneer GS een positieve grondhouding uitspreken, agenderen GS het principebesluit op de B-agenda van de Commissie Ruimte. Na het principebesluit vindt een bestuurlijk overleg plaats tussen gemeente en provincie waarin het besluit wordt besproken.

Het kan ook zijn dat een locatie niet kansrijk is. Dan eindigt het proces en wordt de gemeente hierover geïnformeerd. PS worden dan via de C-agenda hierover schriftelijk geïnformeerd.

4. Werksessies

Om het plan verder uit te werken, organiseert de gemeente werksessies met belanghebbende partijen waar ook de provincie voor wordt uitgenodigd. In de werksessies worden (onder andere) de uitgangspunten nader uitgewerkt, ontwerpend onderzoek gedaan en schetsen gemaakt of besproken. Wij vragen indien nodig om een open boekhouding. De ARO kan tijdens deze stap om advies worden gevraagd (eenmalig).

5. Ontwikkelstrategie

De gemeente stelt een ontwikkelstrategie op. Deze ontwikkelstrategie bestaat in ieder geval uit een programma met uitgangspunten, plankaders en randvoorwaarden.

6. Bestuursovereenkomst

Op basis van de ontwikkelstrategie maken GS en de gemeente afspraken over de invulling van het maatwerk en loslaten van de bescherming van het BL. Deze afspraken worden vastgelegd in een Bestuursovereenkomst die door de gemeente en GS wordt ondertekend. PS worden hierover per brief geïnformeerd.

Op basis van de Bestuursovereenkomst kan de locatie uit BL worden ontgrensd en kan de gemeente verder met het planologisch mogelijk maken van de ontwikkeling. In de Bestuursovereenkomst worden ook afspraken gemaakt over de termijn waarbinnen gebouwd moet worden. Als de bouw te lang op zich laat wachten vervallen de afspraken en wordt de locatie weer als BL begrensd.

7. Aanpassen begrenzing

De begrenzing aanpassen gebeurt als onderdeel van de halfjaarlijkse herziening van de Omgevingsverordening en is een bevoegdheid van GS. Nadat de begrenzing is aangepast, kan de formele ruimtelijke procedure bij de gemeente worden gevoerd. Het plan moet

overeenkomstig de afspraken zijn die gemaakt zijn in de Bestuursovereenkomst en als zodanig worden uitgevoerd.

Tijdspad

Als goed gestuurd wordt op de data van de herziening van de Omgevingsverordening, kan binnen 1 jaar het proces doorlopen worden. Dit is grotendeels afhankelijk van de inzet van de gemeente bij het plannen van de ontwerpsessies en het opstellen van de ontwikkelstrategie.

5. Overige acties

Monitoring effecten

Jaarlijks wordt gemonitord en geëvalueerd wat de effecten zijn van de doorgevoerde wijzigingen in de Omgevingsverordening en de toepassing van het maatwerk. Hierbinnen wordt ook een analyse gedaan van de impact op het landschap. Op basis van de resultaten kan een weging worden gemaakt tussen de aantasting van het landschap en andere belangen en kunnen GS eventueel besluiten een voorstel voor aanpassing van de voorwaarden voor het maatwerk te doen. De resultaten worden gedeeld met PS.

Binnen de jaarlijkse monitoring van de Omgevingsverordening zal ook bijzondere aandacht zijn voor de effecten op de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau van kernen. Op dit moment loopt er ook een onderzoek naar het voorzieningenniveau in Noord-Holland, in het kader van de verkenning naar de regionale voorzieningenakkoorden. Daarnaast actualiseren we de Brede Basismonitor. Deze monitor, op basis van Brede welvaart, overlapt ook sterk met de begrippen leefbaarheid en vitaliteit.

Leidraad Habitat voor Weidevogels

Om verdere afname van het weidevogelgebied te voorkomen is onder de voorwaarden opgenomen dat er geen sprake mag zijn van aantasting van de kernkwaliteit habitat voor weidevogels. Wat wel of geen aantasting van de kernkwaliteit habitat voor weidevogels is, is in de beschrijvingen van de kernkwaliteiten in het BL (Bijlage Omgevingsverordening) opgenomen. Om een goede afweging hierin te kunnen maken zal in aanvulling hierop een Leidraad Habitat voor Weidevogels een handreiking worden gedaan voor een toetsingskader.

Inzichtelijk maken invloed op infrastructuur

Om de invloed van de nieuwe woningbouw op het infrastructurele netwerk inzichtelijk te maken zijn er mogelijkheden om met regionale verkeersmodellen waarin ruimtelijke ontwikkelingen in een regio zijn verwerkt verkeersberekeningen (bijv. VISSIM) uit te voeren. Hiermee kan eventuele congestie worden gesignaleerd en passende oplossingen worden gezocht. Hierbij is het aanleggen van nieuwe provinciale infrastructuur niet gewenst, maar moeten oplossingen worden gezocht in het verminderen, veranderen of verbeteren van de huidige mobiliteit.

Aan: PS en GS Provincie Noord-Holland – commissie ruimte

Van: Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, Landschap Noord-Holland en Natuurmonumenten

Datum: 03.01.2025

Geachte leden van Provinciale Staten,

13 januari aanstaande bespreekt u tijdens de commissie Ruimte onder agendapunt 4.a de ‘Uitgangspunten en werkwijze Maatwerk woningbouw’. Gedeputeerde Staten vragen u te reflecteren op de concept-uitgangspunten en werkwijze die zij hebben geformuleerd om medewerking te kunnen verlenen aan woningbouwplannen van meer dan 25 woningen in Beschermd Landschap. Na de recente wijziging van de Omgevingsverordening per 1 januari wordt het gemeenten al toegestaan woningbouwplannen tot 25 woningen in Beschermd Landschap te ontwikkelen, ook als de kernkwaliteiten van het landschap worden aangetast.

Als natuurorganisaties blijven wij pleiten voor het oplossen van de woningbouwvraag binnen bestaand stedelijk gebied. Zoals Gedeputeerde Staten in het voorstel zelf aangeeft zijn er in Noord-Holland al meer dan voldoende planlocaties voorradig. Tegelijkertijd begrijpen we dat op enkele specifieke locaties, zoals bij Stompetoren, uitbreiding wenselijk is. En dat voor een eenduidige beoordeling van de noodzaak uitgangspunten en een werkwijze nodig zijn.

Eerst binnenstedelijk

Wij onderschrijven het principe dat er eerst binnenstedelijk moet worden gekeken, daarna buiten de beschermingsregimes en pas als het echt niet anders kan, **onder voorwaarden**, in Beschermd Landschap. En dat maatwerkoplossingen niet ten koste mogen gaan van de ontwikkeling van de grotere bouwprojecten binnenstedelijk en buiten beschermd gebied.

Ook onderschrijven we dat er pas naar een locatie in BL wordt gekeken indien de kern nagenoeg volledig omsloten wordt door beschermd gebied; er geen of onvoldoende binnenstedelijke mogelijkheden voor woningbouw in de kern of het dorpslint zijn; en het gemeentelijk voorstel tot maatwerk past binnen een regionale visie op woningbouw in relatie tot de leefbaarheid, vitaliteit en voorzieningen van de kernen binnen de regio.

Boterzachte voorwaarden

Helaas zijn de meeste van deze voorgestelde voorwaarden boterzacht. Er bestaat bijvoorbeeld geen koppeling tussen woningbouw en het behoud van leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau. Zoals Gedeputeerde Staten zelf in haar inleiding schrijft is het voor de aantrekkelijkheid van kleinere kernen juist van belang de relatie met het landschap te versterken. Dus hoe wordt beoordeeld of een plan aan deze ‘voorwaarde’ voldoet? Ook ‘zoveel mogelijk rekening houden met’ is niet te beoordelen.

Wij vragen u te pleiten voor objectief te beoordelen voorwaarden.

Maatwerk zonder maat
In de zienswijzen die er op de wijziging van de omgevingsverordening zijn binnengekomen nemen diverse gemeenten en ontwikkelaars al een voorschot op maatwerk. Ze schrijven verheugd te zijn dat Gedeputeerde Beemsterboer openstaat voor een gesprek over grotere woningbouwlocaties in Beschermd Landschap. Al deze verzoeken zullen richting de provincie komen.

De door gemeenten en projectontwikkelaars voorgestelde locaties verschillen zowel qua landschap en kernkwaliteiten sterk van elkaar. Het gaat bijvoorbeeld om de Gemeente Purmerend die Purmer-Zuid Zuid voorstelt, de Deelregio Zaanstreek-Waterland met diverse locaties, de gemeente Heemstede met een gebiedsontwikkeling van 250 woningen, Gemeente Castricum met 200 woningen in Zuid III bij Akersloot, de Gemeente Alkmaar met Stompetoren-West en Schermer-Westrand, de Gemeente Zaanstad, de gemeenten van de regio's Westfriesland en de Kop van NH en de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek. Ook ontwikkelaars als de Scholtens groep en Kennemerland Beheer BV schrijven woningen te willen ontwikkelen in Lange Weeren bij Volendam, 150 woningen in Wijdemeren bij Nederhorst Noord, en tot 1.000 woningen in Willis (Zaanstad), Landsmeer Zuid, Ilpendam Noord (Waterland) en Zwaanshoek zuid (Haarlemmermeer).

Het gaat dus om veel en zeer verschillende locaties in BL. Hoe gaan Gedeputeerde Staten met deze werkwijze een afweging maken tussen de wens voor woningbouw en de kwaliteit van het specifieke landschap dat verloren gaat?

Want het BL beschermt een diversiteit aan landschappen, van veenweidegebieden tot landgoedzones. In de beschrijving van de kernkwaliteiten van de verschillende landschappen komt dat goed tot uitdrukking. Maar in de voorgestelde generieke uitgangspunten en werkwijze voor het maatwerk wordt geen rekenschap gegeven aan de verschillen in waarden. Terwijl die groot zijn.

Onduidelijkheid leidt tot willekeur en onnodige vertraging
De onduidelijkheid geeft Gedeputeerde Staten veel vrijheid bij de interpretatie of er aan de voorwaarden wordt voldaan. Die vrijheid kan leiden tot willekeur en onnavolgbare besluiten. Bovendien geeft subjectiviteit vaak eindeloze discussies heen en weer tussen overheden, wat weer leidt tot onnodige vertraging. Want hoe kunnen Gedeputeerde Staten hard maken dat een gemeente of ontwikkelaar niet ‘zoveel mogelijk rekening’ heeft gehouden met kernkwaliteiten?

Ontwikkel een Leidraad voor aantasting Beschermd Landschap
De voorgestelde werkwijze voor maatwerk sluit in de basis niet aan bij de opzet van het Beschermd Landschap. Sommige landschappen zijn voor Nederland zo uniek en nagenoeg onaangetast, dat de mogelijkheid van bebouwing moet worden uitgesloten. Denk bijvoorbeeld aan de binnenduinrand tussen Bergen en Egmond of het veenweidelandschap van Laag-Holland. De uitgangspunten en werkwijze geven geen rekenschap van deze unieke kwaliteiten.

Het Natuurnetwerk Nederland, waarin bij de wezenlijke kenmerken en waarden wordt aangegeven of iets vervangbaar of onvervangbaar is, is een goed voorbeeld van hoe je dat wel kunt doen. In de leidraad weidevogels, welke momenteel door het college wordt ontwikkeld naar aanleiding van een motie van GS, wordt aangegeven welke gebieden onvervangbaar zijn voor weidevogels, en waar eventueel compensatie mogelijk is. Wij willen u vragen om een dergelijke provinciale leidraad voor

aantasting en compensatie van het Beschermd Landschap te laten opstellen, zodat gemeenten weten hoe de criteria moeten worden geïnterpreteerd. *Wij vragen u te pleiten voor het opstellen van een leidraad met afwegingscriteria die ingaan op de specifieke landschappelijke kwaliteiten.*

Maatwerk bij toestaan, zou ook moeten leiden tot maatwerk in beschermen.
Het Beschermd Landschap is van oorsprong een samenvoeging van diverse beschermingsregimes. Denk aan de bufferzones om ruimte te behouden tussen Haarlem en Amsterdam, of aan aardkundige waarden die voorheen bijvoorbeeld duinen beschermden. Sommige waarden zijn zo uniek of kwetsbaar dat ze uitgesloten zouden moeten worden van de mogelijkheid tot woningbouw. Terecht geldt dat voor de kernkwaliteit 'habitat voor weidevogels', maar dat zou ook moeten gelden voor aardkundige waarden, stolpenlinten, landgoederen en de omgeving van molens en kastelen. In andere provincies zijn hier goede voorbeelden van. Door het expliciet beschermen van de meest waardevolle "biotopen" van kastelen, molens, landgoederen en stolpenlinten wordt voor een ieder duidelijk dat "maatwerk" hier niet aan de orde is. Deze duidelijkheid is ook in het belang van gemeenten en projectontwikkelaars.

Wij vragen u te pleiten voor extra bescherming van aardkundige waarden, stolpenlinten, landgoederen en de omgeving van molens en kastelen. En maatwerk op deze locaties uit te sluiten.

Voeg compensatie van aangetaste kernkwaliteiten toe
Bij de behandeling van de Omgevingsverordening in PS op 16 december 2024 is bij de versoepeling van de regels voor bouwen in beschermd landschap motie M153-2024 aangenomen. Daarin verzoeken PS het college aan gemeenten mee te geven dat indien mogelijk de aantasting van de kernkwaliteiten ook zoveel mogelijk gecompenseerd zou moeten worden. Deze oproep is niet verwerkt in dit voorstel maatwerk. Juist ook bij een plan van meer dan 25 woningen is het van belang de aantasting te compenseren.

Wij verzoeken u om ervoor te pleiten compensatie van de aantasting van kernkwaliteiten onder de voorwaarden op te nemen, zoals vastgesteld in de aangenomen motie M153-2024.

Met vriendelijke groet,

Bas Rüter, Landschap Noord-Holland
Lea van der Zee, Natuurmonumenten
Sijas Akkerman, Natuur en Milieufederatie Noord-Holland

Dorpsraad Stompetoren

Stompetoren, 10 januari 2025

Geachte commissieleden/statenleden,

Stompetoren is blij met de uitspraak om maatwerk mogelijk te maken en complimenteert de Provincie met het feit dat er op korte termijn al een plan van aanpak ligt.

Stompetoren-West heeft echt maatwerk nodig zodat de Schermenaren kans hebben om in het mooie gebied te blijven wonen, te verhuizen of door te stromen. Dit is geheel in lijn met de ‘Dorpsvisie Stompetoren’ waarin duidelijk wordt dat er grote behoefte is aan woongelegenheid.

West biedt ook kansen om meer natuur-inclusief te bouwen en geeft opties voor het realiseren van wandelpaden en een losloopgebied voor honden; voorzieningen waarvoor in het huidige Stompetoren geen ruimte is. Om dit te realiseren moet een relatief klein oppervlakte grond, waar nu agrarische functie op zit, opgeofferd worden. Echter, door woningbouw en natuur te combineren, kan wel het open karakter van de Schermer bewaard worden.

De vooruitzichten om in Stompetoren-West iets unieks neer te zetten, doet mensen weer hoop geven; een eigen woning, doorstromen, een plek om te ontmoeten, te wandelen, te spelen of te sporten.

Ons verzoek is om door te zetten met het maatwerkplan en de voorwaarden niet te strikt te maken maar de gemeenten een eerlijke kans te geven om een gedegen en haalbaar plan in te dienen.

Met vriendelijke groet,

namens Stompetoren

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17162
Extern Zaak ID	2295686
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	4.b
Titel	Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

Gedeputeerde Staten (GS) stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II en de Nota van beantwoording in eindconcept vast. De voorgenomen wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Met dit besluit geven GS de wijzigingen en de Nota van beantwoording in eindconcept vrij voor bespreking met Provinciale Staten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M.E.A.A.M. Ooms
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144823
marissa.ooms@noord-holland.nl

Verzenddatum

– 4 DEC. 2024

Kenmerk
2295686/2343173

Uw kenmerk

Betreft: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II (eindconcept)

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 13 januari 2025 te plaatsen.

Wat is de reden?

Wij hebben op 10 september 2024 het ontwerpbesluit genomen tot wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) (de zogeheten ronde 2 van 2024). Per brief (met het kenmerk 2295686/2295835) bent u hierover door ons college geïnformeerd. De voorgenomen wijzigingen hebben wij daarbij gevoegd.

De voorgenomen wijzigingen van de werkingsgebieden & bijlagen hebben van 17 september t/m 28 oktober ter inzage gelegen. De zienswijzen die wij hebben ontvangen zijn verwerkt in de Nota van beantwoording (bijlage 1). Op 3 december jl. hebben wij het eindconcept van de wijzigingen en de Nota van beantwoording vastgesteld. Een overzicht van de wijzigingen is opgenomen in voornoemde bijlage.

Wat vragen wij aan de commissie?

Wijzigingen die binnen de categorieën 'klein maar ingrijpend' of 'groots en meeslepend' vallen, of die voortkomen uit moties en toezeggingen, worden ter consultatie aan uw Staten voorgelegd via de betreffende

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

Statencommissie. Deze wijzigingen leggen wij nu, conform onze afspraak met uw Staten, ter consultatie aan u voor. Op deze wijze kunnen uw Staten, met kennis van de inbreng via de zienswijzen, een advies aan ons meegeven. Na deze consultatie stellen wij de wijzigingen en de Nota van beantwoording, al dan niet gewijzigd, definitief vast en informeren u over ons besluit.

Het betreft de volgende wijzigingsnummers:

- 18.2.2024 (begrenzing Industrieterrein van Provinciaal Belang, Cornelis Douwesterrein 2-3, Amsterdam)
- 26.2.2024 (uitbreiding werkingsgebied vaarwegbeheer)

Deze wijzigingen worden verderop in deze brief nader toegelicht. Alle wijzigingen zijn opgenomen in het overzicht van wijzigingen in bijlage 1, hoofdstuk 2, paragraaf 2.2. Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken op de kaart is er een viewer beschikbaar:

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=e2716778a3eb4f8ab43b87fef6bd6f50

Er is daarnaast een viewer beschikbaar die de verschillen ten opzichte van het ontwerp laat zien. Deze viewer bevat (1) de wijzigingen die zijn aangepast t.o.v. het ontwerp naar aanleiding van de terinzagelegging; en (2) aanvullende (ambtshalve) wijzigingen.

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=17f94b8ad6dd441a98e70305719e6bd3

Deze viewers moeten bekeken worden in samenhang met de tabel in paragraaf 2.2 van de nota van beantwoording. De tabel is onderverdeeld in categorie A (wijzigingen die wij doorvoeren conform het ontwerpbesluit); categorie B (wijzigingen die wij in gewijzigde vorm doorvoeren naar aanleiding van de terinzagelegging); en categorie C (ambtshalve correcties in de begrenzing van de werkingsgebieden).

Instructievideo viewer

In het kader van een eerder gedane toezegging aan uw Staten hebben wij een instructievideo gemaakt om de werking van de viewer inzichtelijk te maken:

https://www.youtube.com/watch?v=k8hBLZ4zWWU&t=9s

Deze instructievideo stellen wij beschikbaar als onderdeel van terinzageleggingen, ten behoeve van de verbetering van de begrijpelijkheid van de wijzigingen voor inwoners en organisaties.

Uitkomsten terinzagelegging

Er zijn in totaal 8 zienswijzen ingediend. De meeste van de ingediende zienswijzen betreffen het onderwerp 'Begrenzing Industrieterrein van Provinciaal Belang Cornelis Douwesterrein 2-3 in Amsterdam' (wijzigingsnummer 18.2.2024). Deze zienswijzen geven geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbesluit. Eén zienswijze betreft het onderwerp 'vaarwegbeheer' (wijzigingsnummer 26.2.2024). Deze zienswijze geeft aanleiding tot een wijziging in het ontwerpbesluit. Dit wordt hieronder nader toegelicht. Hoofdstuk 4 van de Nota van beantwoording (bijlage 1) bevat een overzicht van de zienswijzen en de beantwoording hiervan.

Nadere toelichting begrenzing Industrieterrein van Provinciaal Belang Cornelis Douwesterrein 2-3 in Amsterdam (nr. 18.2.2024)

Het Rijk heeft een verzoek tot wijziging werkingsgebied gedaan voor het Cornelis Douwesterrein 2-3 (ook wel bekend als de Shipdocklocatie). Ter plaatse van het Cornelis Douwesterrein 2-3 is een scheepswerf met vier scheepsdokken gesitueerd. Deze vormen gezamenlijk één derde van de nationale capaciteit van gegraven droogdokken. Het Rijk zet in op het behoud van voldoende ruimte voor economische bedrijfsactiviteiten die van cruciaal belang zijn voor de strategische autonomie van Nederland en de grondstoffen- en energietransitie. Dit is onder meer beschreven in de nationale Sectoragenda voor de Maritieme Maakindustrie en het nationaal Programma Ruimte voor Economie. Het Rijk heeft aangegeven dat de werf op het Cornelis Douwesterrein 2-3 van belang is voor de nationale veiligheid (instandhouding van marineschepen), de energietransitie (het ombouwen van fossiele naar duurzame schepen en het uitrusten van installatieschepen voor de realisatie van offshore energieprojecten) en circulaire- en grondstoftransities (hergebruik van schepen). Daarom vragen zij de provincie om deze locatie aan te wijzen als Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB).

Het Cornelis Douwesterrein 2-3 is als gebied opgenomen in het project Amsterdam Havenstad. De ambitie van de gemeente Amsterdam is om vanaf 2030 het gebied te transformeren en rond dit terrein 9.600 woningen te realiseren. Dit laat zich echter niet verenigen met de huidige invulling met de scheepswerf.

De afgelopen maanden hebben wij uitgebreid overleg gevoerd met het Rijk en de gemeente Amsterdam om te onderzoeken hoe het beste kan worden omgegaan met deze conflicterende ruimteclaims. Afspraak is om de komende twee jaar een gezamenlijke verkenning uit te voeren onder aanvoering van het Rijk. Het Rijk hecht eraan dat geborgd wordt dat er geen onomkeerbare stappen kunnen worden gezet die leiden tot het verlies van het cluster maritieme maakindustrie op het Cornelis Douwesterrein 2-3, voordat er zicht is op een structurele oplossing voor het behoud van de nationale capaciteit van scheepsdokken. Met het opnemen van het Cornelis Douwesterrein 2-3 als werkingsgebied IPB in de OV NH2022 is dat het geval.

Conform de Omgevingswet heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat dezelfde bevoegdheid als GS om een dergelijk besluit te nemen. De minister mag echter geen gebruik maken van deze bevoegdheid als het provinciebestuur het betrokken belang al goed kan behartigen. Vandaar dat de besluitvorming in dit geval bij de provincie ligt.

De werkingsgebieden van de OV NH2022 kunnen twee keer per jaar worden aangepast. Dit geeft de mogelijkheid, zodra er een structurele oplossing is voor het behoud van de nationale capaciteit van de scheepsdokken, dit besluit te heroverwegen en de status IPB in te trekken. Daarna kan een bestemmingsverandering bijvoorbeeld naar woningbouw alsnog in gang worden gezet mits dit binnen de geldende milieucontouren op dat moment past. Binnen de huidige milieucontouren is woningbouw naar verwachting niet of slechts beperkt mogelijk op dit moment.

Nadere toelichting uitbreiding werkingsgebied vaarwegbeheer (nr. 26.2.2024)

Met deze wijziging wordt het werkingsgebied Vaarwegbeheer aan beide kanten van de vaarweg uitgebreid tot 5 meter op de oever van de vaarweg/het water. De regels met betrekking tot vaarwegen zijn gesteld met oog op de instandhouding, bruikbaarheid en bescherming van de vaarwegen. In de Omgevingsverordening, zie artikel 4.77, eerste lid, onder c, geldt al een vergunningplicht voor werken langs de vaarweg, maar om bovengenoemde doelstellingen te kunnen borgen, is het noodzakelijk dat het werkingsgebied ook op de oevers ziet. Ten behoeve van bijvoorbeeld het uitvoeren van beheerwerkzaamheden is het nodig dat de vaarwegen bereikbaar zijn en er geen obstakels staan die dit verhinderen. Verder kan het zijn dat de veiligheid op de vaarweg in het geding is als er obstakels op de oever staan. Met de huidige begrenzing heeft de Omgevingsverordening echter geen werking op de oever, de kade of aanliggende wegen. Met de nu voorliggende wijziging worden de vaarwegbelangen voor de toekomst beter geborgd.

Aanvankelijk was gekozen voor een uitbreiding van de begrenzing van 20 meter op de oevers. Naar aanleiding van de zienswijze van de gemeente Amsterdam is gekozen voor een uitbreiding van 5 meter aan weerszijden van de vaarwegen, in plaats van de voorgestelde 20 meter. Daarnaast wordt de uitbreiding van het werkingsgebied uitsluitend in het landelijk gebied toegepast. Er zullen - zowel in landelijk als in stedelijk gebied - mogelijk bepaalde situaties zijn waarbij de vaarwegbelangen toch nog onvoldoende zijn geborgd ofwel waarbij juist geen noodzaak voor de uitbreiding van het werkingsgebied bestaat. De begrenzing van de vaarwegen wordt gemonitord en geëvalueerd teneinde te bezien of en waar aanpassing nodig is. Dit zou alsnog kunnen leiden tot een wijziging van de breedte van het werkingsgebied op specifieke locaties.

Om welk GS-besluit gaat het?

Het gaat om het GS-besluit van 3 december 2024, waarin wij de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2024-II en de Nota van beantwoording in eindconcept vaststellen.

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?

De OV NH2022 is door PS vastgesteld op 23 mei 2022. De OV NH2022 bevat zogeheten werkingsgebieden, zoals het Industrieterrein van Provinciaal Belang en Vaarwegbeheer. De werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden.

De bevoegdheid om deze werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben uw Staten aan ons gedelegeerd (artikel 13.2 van het Delegatiebesluit OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022 (artikel 13.3 Delegatiebesluit OV NH2022).

Wij wijzigen de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces.[1] De werkingsgebieden en de bijlagen worden elk half jaar gewijzigd, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 juli en 1 februari.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?

Nee, er is geen eerdere behandeling geweest in een commissie of PS.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Het voorstel leidt tot wijziging van de werkingsgebieden en de bijlagen van de OV NH2022. De nu voorgestelde wijzigingen gaan in per 1 februari 2025.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?

Er zijn geen financiële aspecten, behalve voor de wijziging van het werkingsgebied 'vaarwegbeheer - rechtstreeks werkende regel'. Het besluit tot uitbreiding van dit werkingsgebied heeft op zichzelf geen directe financiële consequenties. Het biedt wel de mogelijkheid om indien noodzakelijk ten behoeve (van het beheer) van onze vaarwegen te handhaven en zo nodig objecten te laten verwijderen, te verplaatsen

[1] Hierover zijn PS in meerdere brieven geïnformeerd. Zie o.a. de brieven met de kenmerken 1746799/1746804, 1775263/1775315 en 1775263/1855384.

etc. Dit leidt mogelijk tot financiële consequenties, maar uiteindelijk verwachten wij dat deze wijziging de provincie vooral kosten zal besparen. Dat heeft te maken met omgevingsmanagement en herstelkosten van objecten die er eigenlijk niet hadden mogen liggen, maar door het ontbreken van het werkingsgebied toch door gemeentes en/of waterschappen zijn vergund.

Met wie is dit (extern) afgestemd?

Een deel van de wijzigingen in de werkingsgebieden is voorgesteld door (of tot stand gekomen in samenspraak met) gemeenten, ministeries, bedrijven, waterschappen en andere organisaties. Waar nodig is met belanghebbenden afgestemd.

Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?

Zie hierboven. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen en eenieder heeft een zienswijze heeft kunnen indienen.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?

Er wordt een kort procesbericht op o.a. de projectpagina van de Omgevingsverordening geplaatst. De indieners van zienswijzen en wijzigingsvoorstellen worden per mail op de hoogte gebracht dat wij de voorgenomen wijzigingen in eindconcept hebben vastgesteld en dat zij die samen met de beantwoording van de zienswijzen terug kunnen zien in de Nota van beantwoording (die beschikbaar is op onze webpagina). Daarin wordt ook verwezen naar het vervolgproces en hoe inspraak mogelijk is.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?

Nee, er komt geen evaluatie.

Is er een link met Europa?

Nee, er is geen link met Europa.

Wat is de vervolgprocedure?

Na consultatie van uw Staten stellen wij het voorstel tot wijziging met de bijbehorende Nota van beantwoording definitief vast. De inbreng van de leden van de commissie wordt hierin meegenomen. Dit is voorzien voor januari 2025, waarna de wijzigingen naar verwachting per 1 februari 2025 in werking treden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Nota van beantwoording wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II

Provincie Noord-Holland

Nota van beantwoording

Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022

Ronde 2024-II

Kenmerk 2295686/2343422

Inhoudsopgave

1. Algemene reactie 2
1.1 Inleiding 2
1.2 Proces 2
2. Overzicht wijzigingen 3
2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling en uitkomsten terinzagelegging 3
2.2 Overzicht wijziging werkingsgebieden 3
Categorie A: wijzigingen conform het ontwerp 5
Categorie B: wijzigingen die zijn aangepast n.a.v. de terinzagelegging 15
Categorie C: ambtshalve wijzigingen 16
2.3 Overzicht wijziging bijlagen 17
3. Lijst met zienswijze indieners 18
4. Beantwoording per zienswijze 18

1. Algemene reactie

1.1 Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevat zogeheten werkingsgebieden. Werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden.

De bevoegdheid om de werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.2 Delegatiebesluit OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022 (artikel 13.3 Delegatiebesluit OV NH2022). De uitgangspunten van de werkingsgebieden staan niet ter discussie en daarmee de werkingsgebieden zelf ook niet. Door specifieke ontwikkelingen kan de begrenzing van een werkingsgebied echter wel aan verandering onderhevig zijn.

Gedeputeerde Staten hebben op 10 september 2024 het ontwerpbesluit genomen tot wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen van de OV NH2022 (de zogeheten ronde 2 van 2024). Het ontwerpbesluit heeft van 17 september t/m 28 oktober 2024 ter inzage gelegen. De zienswijzen zijn verwerkt in deze nota van beantwoording.

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 februari van het daaropvolgende jaar.

1.2 Proces

Het ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2024-II is op 17 september 2024 6 weken ter inzage gelegd. De terinzagelegging bestond uit het ontwerp-wijzigingsbesluit, een tabel met voorgestelde wijzigingen en een viewer. Zienswijzen konden tot en met 28 oktober 2024 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 8 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. De zienswijzen zijn beantwoord in de tabel die te vinden is in hoofdstuk 4.

2. Overzicht wijzigingen

2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling en uitkomsten terinzagelegging

Er zijn in totaal 8 zienswijzen ingediend. De meeste van de ingediende zienswijzen betreffen het onderwerp 'Begrenzing Industrieterrein van Provinciaal Belang Cornelis Douwesterrein 2-3 in Amsterdam' (wijzigingsnummer 18.2.2024). Deze zienswijzen geven geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbesluit. Eén zienswijze betreft het onderwerp 'vaarwegbeheer' (wijzigingsnummer 26.2.2024). Deze zienswijze geeft aanleiding tot een wijziging in het ontwerpbesluit.

Hoofdstuk 4 van deze nota van beantwoording bevat een overzicht van de zienswijzen en de beantwoording hiervan. Hoofdstuk 2, paragraaf 2.2, categorie A bevat een overzicht van wijzigingen die wij doorvoeren conform het ontwerpbesluit. Hoofdstuk 2, paragraaf 2.2, categorie B bevat een overzicht van de wijzigingen die wij in gewijzigde vorm doorvoeren naar aanleiding van de terinzagelegging. Daarnaast zijn er een aantal ambtshalve correcties doorgevoerd in de begrenzing van de werkingsgebieden. Het overzicht hiervan is te vinden in hoofdstuk 2, paragraaf 2.2, categorie C van deze nota van beantwoording.

2.2 Overzicht wijziging werkingsgebieden

In de tweede ronde van 2024 gaat het om de volgende soorten wijzigingen in de werkingsgebieden:

- Wijzigingsvoorstellen die door gemeenten, ministeries, waterschappen, bedrijven, of organisaties zijn ingediend[1];
- een ontgrenzing n.a.v. eerder gedane toezeggingen[2];
- een ontgrenzing n.a.v. een onherroepelijk vastgesteld gemeentelijk omgevingsplan (voorheen: bestemmingsplan)[3];
- verbeteringen van kennelijke onjuistheden op de kaart[4];
- ambtshalve wijzigingen (technische correcties)[5];
- situaties waar de uitgangspunten voor het begrenzen niet juist zijn toegepast[6].

Het gaat om in totaal 28 voorgestelde wijzigingen in de hieronder genoemde werkingsgebieden. Van deze wijzigingsvoorstellen leiden er 24 daadwerkelijk tot een wijziging in de werkingsgebieden.

- Bijzonder Provinciaal Landschap
- Landelijk Gebied
- MRA Landelijk Gebied
- Agrarische Bedrijven

[1] Zie wijzigingsnummers 02.2.2024, 18.2.2024, 20.2.2024, 21.2.2024, 22.2.2024, 23.2.2024, 24.2.2024.
[2] Zie wijzigingsnummer 25.2.2024.
[3] Zie wijzigingsnummer 23.2.2024.
[4] Zie wijzigingsnummers 03.2.2024 t/m 17.2.2024, 19.2.2024, 24.2.2024, 26.2.2024.
[5] Zie wijzigingsnummers 27.2.2024 en 28.2.2024.
[6] Zie wijzigingsnummer 01.2.2024.

- Grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten
- Industrieterrein van Provinciaal Belang
- Cultureel erfgoed - Provinciale monumenten
- Luchthavengebied luchthaven Amsterdam Heliport
- Peilbesluiten
- Stiltegebieden
- Vaarwegbeheer – rechtstreeks werkende regel
- Nautisch beheer Wijdemeren

Viewer en tabel

Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken op de kaart is er een viewer beschikbaar. Deze viewer geeft inzicht in de gewijzigde begrenzing van het werkingsgebied per wijzigingsnummer.
https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=e2716778a3eb4f8ab43b87fef6bd6f50

Er is daarnaast een viewer beschikbaar die de verschillen ten opzichte van het ontwerp laat zien. Deze viewer bevat (1) de wijzigingen die zijn aangepast t.o.v. het ontwerp naar aanleiding van de terinzagelegging; en (2) aanvullende (ambtshalve) wijzigingen.
https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=17f94b8ad6dd441a98e70305719e6bd3

Deze viewers moeten bekeken worden in samenhang met onderstaande tabel. De tabel is onderverdeeld in categorie A (wijzigingen conform het ontwerp), categorie B (wijzigingen die zijn aangepast n.a.v. de terinzagelegging) en categorie C (ambtshalve wijzigingen).

Iedere wijziging heeft een uniek nummer gekregen en die vindt u in de tabel én in de kaartviewer terug (het wijzigingsnummer). Om de nummers op de kaart te zien kunt u links in de viewer het kopje nummer (label aan/uit) aanvinken. Boven in de viewer kunt u zoeken op het wijzigingsnummer. U kunt inzoomen op de voor u relevante locatie. In de linker kolom kunt u wijzigingen in specifieke werkingsgebieden aan of uit zetten. In de linker kolom wordt onderscheid gemaakt tussen ‘ontgrenzen’, ‘begrenzen’ of ‘niet wijzigen’. Een toelichting hierop vindt u in onderstaand overzicht van wijzigingen. Als u de wijzigingen voor één werkingsgebied wilt zien, is het van belang om alle andere werkingsgebieden uit te zetten. Als u onderaan in de linker kolom naar het kopje ‘werkingsgebieden’ gaat, kunt u het geheel aan wijzigingen zien voor het werkingsgebied dat u geselecteerd heeft.

Er is een instructievideo beschikbaar om de werking van de viewer te verduidelijken:
https://www.youtube.com/watch?v=k8hBLZ4zWWU&t=9s

Leeswijzer tabel 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 beide) 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).

Categorie A: wijzigingen conform het ontwerp

Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de werkingsgebieden door te voeren in 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			
Wijzigings nummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
01.2.2024	Dorpsstraat 165, Assendelft	Bijzonder Provinciaal Landschap, Landelijk Gebied, MRA - Landelijk Gebied, Agrarische Bedrijven, Grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten	Ontgrenzen	Het betreft een voorstel tot wijziging t.b.v. een correctie van de begrenzing. Het betreft een bouwkavel.	Wijzigen	Hier is sprake van een technische correctie. Wij passen de begrenzing van het Bijzonder Provinciaal Landschap aan. De ontgrenzing is daarnaast in lijn met de uitgangspunten van het Landelijk Gebied. Op grond van het onherroepelijke omgevingsplan kunnen op het perceel al jaren diverse stedelijke functies uitgeoefend worden. In dit geval beschouwen wij het perceel dan ook niet als landelijk gebied.	Nee	Nee
02.2.2024	Akersloot G 3107	Bijzonder Provinciaal Landschap	Ontgrenzen	Dit wijzigingsvoorstel is ingediend door HBB Groep, met de volgende overwegingen: "1. De locatie Akersloot Zuid III is al sinds de jaren '90 opgenomen in woningbouwplannen, regionale woningbouwprogrammering en andere plancapaciteitsdata. Zoals ook bekend bij de Provincie NH en slechts vanwege het beleid wonen in steden bij OV knooppunten in 2020 voorzien van de BPL contour. 2. Voor de leefbaarheid van Akersloot is de ontwikkeling noodzakelijk; er zijn geen alternatieve woningbouwlocaties in	Niet wijzigen	De locatie 'Akersloot Zuid III' is gelegen in het Bijzonder Provinciaal Landschap 'Noord - Kennemerland'. In dit werkingsgebied zijn nieuwe stedelijke ontwikkelingen niet toegestaan, omdat deze een te grote aantasting van de aanwezige kernkwaliteiten veroorzaken. In dit geval gaat het om landschappelijke waarden en weidevogelhabitat. Het werkingsgebied BPL en de contouren van de kernkwaliteit habitat voor weidevogels (kerngebied) zijn met reden en zorgvuldigheid	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings nummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				Akersloot. 3. Buiten de beperkingen van het BPL zijn er geen (juridische), ruimtelijke of milieutechnische beperkingen die woningbouw op deze locatie onmogelijk maken. 4. Op de locatie kan met behoud van de Kernkwaliteiten een nieuwe woonwijk van 180-200 woningen met 60% betaalbare woningen (waarvan 30% sociaal) worden gerealiseerd. 5. De huidige waarde 'weidevogelleefgebied' is elders veel beter te ontwikkelen, in de huidige situatie broeden er een beperkt aantal weidevogels. Vanwege alle verstoringsfactoren zoals wegen, woningen etc. rondom de locatie. Het ontwikkelen van weidevogelleefgebied elders biedt daarom meer kans op succes, waarbij initiatiefnemer zorg zal dragen voor de compensatie zodat er elders ook daadwerkelijk waardevol weidevogelleefgebied gerealiseerd kan worden. Zoals dat ook onlangs voor de Markermeerdijken is gedaan. 6. De ontwikkeling van Akersloot Zuid III sluit aan bij het coalitieakkoord van de Provincie Noord-Holland."		samengesteld. Wij ontgrenzen geen BPL op basis van de bewering dat de locatie beperkt mogelijkheden voor weidevogels biedt en dat deze waarde elders veel beter te ontwikkelen is. Overigens werken wij aan uitgangspunten om – voor uitzonderlijke gevallen – maatwerk toe te kunnen passen en woningbouw in beschermd landschap toe te staan, als gemeenten daarom verzoeken. Wij zijn voornemens om de uitgangspunten voor maatwerktrajecten later dit jaar vast te stellen. Op de vraag of specifieke locaties in aanmerking kunnen komen voor zo'n maatwerktraject kunnen we nu nog geen antwoord geven. Dat kan pas als de besluitvorming is afgerond.		
03.2.2024	Schagen, Burgerbrug	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	Het provinciaal monument Burgervlotbrug, gelegen nabij het adres Burgerweg 2 te Burgerbrug is niet correct ingetekend. Tot het monument behoren de brug, de remmingwerken en het brugwachtershuisje. Dit dient aangepast te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
04.2.2024	Alkmaar, Koedijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	Het provinciaal monument Koedijkervlotbrug, gelegen nabij het adres Kanaaldijk 287 te Koedijk is niet correct ingetekend. Tot het monument behoren de brug, de remmingwerken en het brugwachtershuisje. Dit dient aangepast te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
05.2.2024	Schagen, Sint Maartensvlotbrug	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	Het provinciaal monument Sint Maartensvlotbrug, gelegen nabij het adres Sint Maartensweg 2 te Sint Maartensvlotbrug is niet correct ingetekend. Tot het monument behoren de brug, de remmingwerken en het brugwachtershuisje. Dit dient aangepast te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings nummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
06.2.2024	Schagen, 't Zand	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	Het provinciaal monument de vlotbrug, gelegen nabij het adres Keinsmerweg 2 te 't Zand is niet correct ingetekend. Tot het monument behoren de brug, de remmingwerken en het brugwachtershuisje. Dit dient aangepast te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
07.2.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het perceel HLM02U 1714 is ingetekend alsof daar het provinciaal monument inlaatduiker ligt. Dit is niet het geval en dit gedeelte dient dus uit de begrenzing gehaald te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. Op het perceel HLM02U 1714 ligt geen provinciaal monument.	N.v.t.	Nee
08.2.2024	Velsen, Velserbroek	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het met blauw aangegeven gedeelte van de liniewal (ten oosten van het Fort benoorden Spaarndam) in Velserbroek behoort niet tot het monument. Dit dient dan ook uit de begrenzing gehaald te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
09.2.2024	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	Het provinciaal monument Stenen Beer van de inundatiesluis bij het Fort St. Aagtendijk te Beverwijk moet als apart monument opgenomen worden en niet als onderdeel van de St. Aagtendijk.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
10.2.2024	Alkmaar, Starnmeer	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De diverse onderdelen van het provinciaal monument inlaatduiker met ontvangkom bij Starnmeer moeten als aparte monumentonderdelen opgenomen worden en niet als een geheel. Deze intekening betreft de grenspaal.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
11.2.2024	Alkmaar, Starnmeer	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De diverse onderdelen van het provinciaal monument inlaatduiker met ontvangkom bij Starnmeer moeten als aparte monumentonderdelen opgenomen worden en niet als een geheel. Deze intekening betreft de grenssloot.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
12.2.2024	Alkmaar, Starnmeer	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De diverse onderdelen van het provinciaal monument inlaatduiker met ontvangkom bij Starnmeer moeten als aparte monumentonderdelen opgenomen worden en niet als een geheel. Deze intekening betreft de de inundatieduiker.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
13.2.2024	Alkmaar, Starnmeer	Cultureel erfgoed -	Beiden	De diverse onderdelen van het provinciaal monument inlaatduiker met ontvangkom bij	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings nummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
		provinciale monumenten		Starnmeer moeten als aparte monumentonderdelen opgenomen worden en niet als een geheel. Deze intekening betreft de ontvangkom.		komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.		
14.2.2024	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De intekening van het provinciaal monument inundatiekanaal bij het Fort bij St. Aagtendijk is onjuist. Het Fort vormt geen onderdeel van het inundatiekanaal en ook de ontvangkom behoort niet tot het kanaal.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
15.2.2024	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De intekening van het provinciaal monument ontvangkom van de Stenen Beer bij het Fort bij St. Aagtendijk is niet correct. Ook dienen onderdelen van een monument apart ingetekend te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
16.2.2024	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De intekening van het provinciaal monument Fort aan de St. Aagtendijk is niet correct; dit dient te worden gecorrigeerd.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
17.2.2024	Verschillende locaties in Noord-Holland	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	De archeologische monumenten zijn bij de overgang van de Omgevingsverordening NH2020 naar de Omgevingsverordening NH2022 per abuis niet te overgezet naar het werkingsgebied ‘provinciale monumenten’. Dit wordt nu gecorrigeerd.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De archeologische monumenten zijn en blijven provinciale monumenten.	N.v.t.	Nee
18.2.2024	Cornelis Douwesterrein 2-3, Amsterdam	Industrieterrein van Provinciaal Belang	Begrenzen	Dit wijzigingsvoorstel is ingediend door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, mede namens het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, met de volgende overwegingen: "Recent heeft de rijksoverheid, te weten de Ministeries van Economische Zaken & Klimaat, Infrastructuur & Waterstaat en Defensie een zienswijze ingediend op de Ontwikkelstrategie 2035 van de gemeente Amsterdam. De zienswijze bepleit het maken van een bredere belangenafweging rond transformatie van de Shipdock-locatie in Amsterdam naar woningbouw en tijd te nemen om opties te	Wijzigen	Wij gaan mee in het verzoek van het Rijk en nemen het Cornelis Douwesterrein 2-3 gedeeltelijk op als Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB). Op deze manier blijft de maritieme maakindustrie op deze locatie behouden, totdat er zicht is op een structurele oplossing. Dit geeft de mogelijkheid, zodra er een structurele oplossing is voor het behoud van de nationale capaciteit van de scheepsdokken, dit besluit te heroverwegen.	N.v.t.	Ja

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings nummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				onderzoeken die aan deze belangenafweging recht doen, zoals verplaatsing van de scheepsreparatiewerf of een combinatie van werf & woningbouw op de bestaande locatie. Deze bredere belangenafweging doet recht aan de huidige beleidsontwikkeling om ervoor te zorgen dat er in de toekomst voldoende ruimte is voor economische bedrijfsactiviteiten, die van cruciaal belang zijn voor bijvoorbeeld de strategische autonomie van Nederland en de grondstoffen- en energietransitie. Het gaat om het belang van deze werf voor onze nationale veiligheid (instandhouding van marineschepen), de energietransitie (het ombouwen van fossiele naar duurzame schepen en het uitrusten van installatieschepen voor de realisatie van offshore energieprojecten) en circulaire- en grondstoftransities (hergebruik van schepen). Capaciteit om grote schepen te onderhouden, te repareren en te verduurzamen (ombouwen) is cruciaal voor de bescherming van onze nationale vitale belangen en strategische autonomie zoals beschreven in de sectoragenda voor de Maritieme Maakindustrie en het nationaal Programma Ruimte voor Economie. De Shipdock-locatie maakt een substantieel en daarmee belangrijk onderdeel uit van deze capaciteit." De gemeente Amsterdam, provincie Noord-Hollland en de departementen van BZK, Defensie, I&W en EZK verkennen samen scenario's die de verschillende publieke belangen zo goed mogelijk dienen. Om in afwachting van nieuwe gezamenlijke besluitvorming onomkeerbare stappen te voorkomen die leiden tot het verlies van genoemde capaciteit op de Shipdock-locatie zonder zicht op een structurele oplossing, stellen wij voor het gebied van de Shipdock-locatie in		Daarna kan een bestemmingsverandering, bijvoorbeeld naar woningbouw, alsnog in gang worden gezet mits dit binnen de geldende milieucontouren op dat moment past.		

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings nummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				uw Omgevingsverordening op te nemen als Industrieterrein van Provinciaal Belang."				
19.2.2024	Amsterdam	Luchthavengebied luchthaven Amsterdam Heliport	Begrenzen	Het werkingsgebied Luchthavengebied Amsterdam Heliport is niet juist overgezet naar de Omgevingsverordening NH2022. Het was de bedoeling om het werkingsgebied inhoudelijk ongewijzigd over te nemen vanuit de Omgevingsverordening NH2020.	Wijzigen	Het betreft een technische correctie. De wijziging sluit aan bij het op dit moment geldende luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit zoals vastgesteld op 1 februari 2021 is het geldende luchthavenbesluit. Dit bevat de kaart van het luchthavengebied zoals bedoeld.	N.v.t.	Nee
20.2.2024	Osdorperweg 803, Amsterdam	MRA - Landelijk Gebied	Ontgrenzen	Dit wijzigingsvoorstel is ingediend door Artecc, met de volgende overwegingen: "Zoals bij u bekend is de begrenzing van het landelijk gebied in de gemeente Amsterdam in diverse gevallen te regide genomen. Zo zijn complete bedrijventerreinen en stedelijke gebieden ineens onder de noemer 'landelijk gebied' terecht gekomen. Een bestemming die niet reëel is, maar tevens nooit verwezenlijkt kan worden. Ook zijn in sommige situaties is de lintbebouwing aan de ene zijde van de weg wel gelegen in het landelijk gebied maar aan de andere zijde weer niet. Dan krijg je situaties dat bepaalde bewoners in de omgeving wel een mogelijkheden hebben om een woning op het eigen perceel te realiseren, terwijl andere bewoners in de nabije omgeving hierin planologisch beperkt worden. Het verzoek is om de begrenzing van de clustering van de woningen en bijbehorende gronden ter plaatse, dat is gelegen in de overgangszone tussen stedelijk en landelijk gebied, buiten het landelijk gebied te laten. Ter plaatse mag mijn cliënt op het erf bij de woning wel bijbehorende bouwwerken bouwen of is	Niet wijzigen	De locatie ligt in het gebied Tuinen van West. Het gebied is gezien de aard en ligging aan de hand van een aantal uitgangspunten door Provinciale Staten opgenomen in het MRA Landelijk Gebied. Omdat het werkingsgebied landelijk gebied als een samenhangend landschap wordt beschouwd waarbij de landschappelijke kwaliteit voorop staat, doen wij geen aanpassingen aan dit werkingsgebied voor losse percelen om zo versnippering tegen te gaan. Eén van de uitgangspunten is dat lintbebouwing langs wegen en ruim opgezette villawijken aan de rand van een kern onderdeel uitmaken van het Landelijk Gebied. Deze 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. Aan de zuidzijde van de Osdorperweg is geen sprake van een stedelijk lint waar wij vinden dat de mogelijkheden voor woningbouw zouden	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings nummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				een gebruik van een bijbehorend bouwwerk als mantelzorgwoning vergunningsvrij toegestaan, waardoor de beperkingen voor het uitbreiden met (een) woning(en) moeilijk te volgen is. Verdichting van bestaand bebouwd gebied en de bouw van (een) extra woning(en) past daarnaast binnen de Omgevingsvisie NH 2050."		moeten worden verruimd. Dat in de huidige situatie op de plek waar u een extra woning wenst al vergunningsvrij mag worden gebouwd, doet hier niets aan af.		
21.2.2024	Hanepoel 174-196, Zwaanshoek	MRA - Landelijk Gebied	Ontgrenzen	Dit wijzigingsvoorstel is ingediend door zowel de gemeente Haarlemmermeer als door Mees Ruimte & Milieu. Overwegingen gemeente Haarlemmermeer: "Het bestemmingsplan 'Zwaanshoek Hanepoel 174-196' is op 14 februari 2024 vernietigd door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State wegens strijd met de provinciale verordening (ECLI:NL:RVS:2024:633). Dat bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg aan u toegezonden. Per mail d.d. 23 april 2019 is aangegeven geen aanleiding te zien om een opmerking te maken. *Stedelijk gebied* Ter plaatse geldt momenteel het bestemmingsplan 'Zwaanshoek Noord en Boseilanden' (NL.IMRO.03940000ZWHboseilanden-). Daarin hebben omliggende percelen en het perceel zelf woonbestemmingen; een stedelijke functie. Voor het begrip stedelijk gebied verwijst de NH2022 naar de definitie in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl): op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit toegelaten stedenbouwkundig samenstel van bebouwing voor wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen en infrastructuur, met uitzondering van stedelijk groen aan de rand van die	Niet wijzigen	De contouren van het MRA Landelijk Gebied zijn door Provinciale Staten aan de hand van een aantal uitgangspunten vastgesteld. Omdat het werkingsgebied landelijk gebied als een samenhangend landschap wordt beschouwd waarbij de landschappelijke kwaliteit voorop staat, doen wij geen aanpassingen aan dit werkingsgebied voor losse percelen om zo versnippering tegen te gaan. Gelet op het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit 2023-2027 werken wij momenteel aan regels die tot verruiming van (kleinschalige woningbouw) leiden aan de randen van dorpen en kernen en de stedelijke linten. De gewijzigde regeling is eind juni in ontwerp ter inzage gelegd en wordt eind van dit jaar door Provinciale Staten vastgesteld. Afhankelijk van de exacte formulering van de nieuwe regels, zou het initiatief mogelijk kunnen passen binnen de gewijzigde regels. Het is dan aan de gemeente om het initiatief te beoordelen met inachtneming van deze regels.	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings nummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				bebouwing en lintbebouwing langs wegen, waterwegen of waterkeringen. In deze situatie is er sprake van stedelijk gebied, gelet op het stedenbouwkundig samenstel van de kern Zwaanshoek. Aan alle kanten is er sprake van stedelijk functies, behorende bij Zwaanshoek. Reden dat binnen het werkingsgebied MRA-landelijk gebied geen kleinschalige woningbouw mogelijk is, staat in de toelichting op de NH2022: “Voor dergelijke kleine ontwikkelingen is binnenstedelijk voldoende ruimte te vinden.” Maar als bestaand stedelijke gebied bestemd wordt als MRA-landelijk gebied, dan treedt de situatie op dat op de betreffende locatie niet gebouwd mag worden, omdat dat op dezelfde locatie (namelijk binnenstedelijk) opgelost moet worden. Dat levert een interne tegenstrijdigheid op. Het is evident dat dit gebied gelet op de toelichting van de provinciale verordening, de feitelijke omstandigheden en de geldende planologische maatregelen niet onder het werkingsgebied ‘MRA-landelijk gebied’ thuis hoort. *In afwijking van andere kernen* Een vergelijking met de andere kernen in de Haarlemmermeerpolder (Beinsdorp, Lisserbroek, Buitenkaag, Weteringbrug, Leimuiderbrug, Burgerveen, Rijsenhout, Badhoevedorp, Lijnden, Zwanenburg, Nieuwebrug, Vijfhuizen Cruquius) laat zien dat bij alle kernen het stedelijk gebied tot aan de ringvaart loopt. De bebouwing langs de dijk is onderdeel van het stedelijk gebied. Alleen bij Zwaanshoek is de bebouwing langs de dijk onderdeel van het werkingsgebied MRA-landelijk gebied. De reden hiervoor ontgaat ons en het lijkt geen consistente keuze te zijn.				

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings nummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				Woonakkoord In het Regionale Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025 zijn afspraken gemaakt tussen gemeenten en provincie over welke bouwplannen gerealiseerd gaan worden. Een van de plannen die daarop staan is Hanepoel 174-196 in Zwaanshoek. *Conclusie* Gelet op het feit dat het woonakkoord ook door u is ondertekend en gelet op het feit dat er sprake is van stedelijk gebied, verzoeken wij u het werkingsgebied MRA-landelijk gebied aan te passen om dit plan alsnog, in lijn met de gemaakte afspraken, mogelijk te maken."				
22.2.2024	Franse Kampweg 36-38, Bussum	MRA - Landelijk Gebied	Ontgrenzen	Dit wijzigingsvoorstel is ingediend door de gemeente Gooise Meren, met de volgende overwegingen. "Wij verzoeken u hierbij de locatie van het voormalige bedrijfsterrein van het familiebedrijf Hocras aan de Franse Kampweg 38 in Bussum, gemeente Gooise Meren uit de begrenzing te halen van de werkingsgebieden "MRA landelijk gebied; en landelijk gebied" van de huidige provinciale omgevingsverordening 2022. De huidige begrenzing beperkt ten onrechte de ruimtelijke mogelijkheden en beoogde transformatie van dit plangebied."	Niet wijzigen	Wij gaan nu niet mee in dit voorstel. Wij passen de begrenzingen aan als het omgevingsplan onherroepelijk is geworden. Dat is niet het geval.	N.v.t.	Nee
23.2.2024	Oosteindedriehoek en aangrenzend lint, Aalsmeer	MRA - Landelijk Gebied, Agrarische bedrijven, Grondbewerking voor permanente	Ontgrenzen	Het bestemmingsplan 'Oosteindedriehoek' (NL.IMRO.0358.02X-VG01) is op 18 juni 2024 (intrekken beroep) onherroepelijk geworden. De locatie kan worden ontgrensd van 'MRA-Landelijk', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en "Permanente bollenteelt'. Tevens het verzoek de bestaande woningen incl. een aantal potentiele woonkavels (verdichten lint) aan de aangrenzende Aalsmeerderweg te ontgrenzen. Voor	Wijzigen	Wij zijn bekend met het bestemmingsplan dat is vastgesteld. Het plan is in de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) behandeld. Met oog op de uitgangspunten voor de kaart landelijk gebied en de ligging van deze locatie in de wijdere omgeving, besluiten wij deze ontgrenzing door te voeren in lijn met het voorstel van de gemeente.	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings nummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
		bollenteelt uitgesloten		deze kavels is door GS een ontheffing verleend (nr. 342 en tussen 348-354). Tot slot vragen we u het perceel Legmeerdijk 161-163 (kad. nr. B10650, 10651, 10696, 10695 en 10723) te ontgrenzen. Dit perceel is (wordt) nu geheel omsloten door de stedelijke functies van Nieuw-Oosteinde, Oosteindedriehoek en Westwijk (Amstelveen).				
24.2.2024	Hilversum	Peilbesluiten	Ontgrenzen	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft verzocht om het werkingsgebied peilbesluiten aan te passen naar aanleiding van het op 21 maart jl. vastgestelde peilbesluit over de polder Muyeveld.	Wijzigen	Wij ontgrenzen dit stuk en brengen het werkingsgebied in overeenstemming met het vastgestelde peilbesluit polder Muyeveld.	N.v.t.	Nee
25.2.2024	Stiltegebied Polder Waard-Nieuwland	Stiltegebieden	Ontgrenzen	Dit voorstel betreft het gedeeltelijk ontgrenzen van het stiltegebied Polder Waard-Nieuwland. Hiermee beogen wij een permanente oplossing te bieden voor het opstellen van de nieuwe Luchthavenregeling voor het sleepstarten van de Zweefvliegclub Noordkop.	Wijzigen	Wij passen de begrenzing van het stiltegebied Polder Waard-Nieuwland aan om het uitvoeren van sleepstarts op Zweefvliegveld ZCDH Hippolytushoeverweg permanent toe te staan. Dit is voor 2024 geregeld met een ontheffing. Met dit besluit wordt tegemoetgekomen aan gedane toezeggingen uit 2015 in het kader van de verplaatsing van het bestaande zweefvliegveld.	Nee	Nee

Categorie B: wijzigingen die zijn aangepast n.a.v. de terinzagelegging

Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de werkingsgebieden in gewijzigde vorm door te voeren in de OV NH2022. Het betreft:

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings nummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
26.2.2024	Geheel Noord-Holland	Vaarwegbeheer - rechtstreeks werkende regel	Begrenzen	Met dit voorstel wordt het werkingsgebied Vaarwegbeheer dat binnen het Landelijk Gebied gelegen is aan beide kanten uitgebreid tot 5 meter op de kant van de vaarweg/het water. Juist activiteiten op of aan de oever, op de kade of aanliggende weg zijn vaak vergunningplichtig, maar op dit moment maakt enkel de vaarweg zelf/het water onderdeel uit van de begrenzing.	Wijzigen	Het betreft een technische wijziging die ervoor zorgt dat geen vergunningplichtige situatie wordt gemist. De regels met betrekking tot vaarwegen zijn gesteld met oog op de instandhouding, bruikbaarheid en bescherming van de vaarwegen. Om deze doelstellingen te kunnen borgen is het noodzakelijk dat het werkingsgebied ook op de oevers ziet. Ten behoeve van bijvoorbeeld het uitvoeren van beheerwerkzaamheden is het nodig dat de vaarwegen bereikbaar zijn en er geen obstakels staan die dit verhinderen. Verder kan het zijn dat de veiligheid op de vaarweg in het geding is als er obstakels op de oever staan. Met de huidige begrenzing heeft de Omgevingsverordening echter geen werking op de oever, de kade of aanliggende wegen. Het is echter altijd de bedoeling geweest dat de vergunningplicht ook betrekking heeft op het gebied langs de vaarwegen, zo ook blijkt uit de tekst van de regels. Het werkingsgebied dient hierop aan te sluiten. Met deze wijziging worden de vaarwegbelangen voor de toekomst beter geborgd. Voor de handhaving ten aanzien van bestaande obstakels wordt maatwerk toegepast.	N.v.t.	Ja

Categorie C: ambtshalve wijzigingen

Wij besluiten de volgende wijzigingen in de werkingsgebieden ambtshalve door te voeren in de OV NH2022. 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
27.2.2024	Wijdemeren, Loosdrechtse Plassen	Nautisch beheer Wijdemeren	Begrenzen	Het betreft een wijzigingsvoorstel dat is ingediend door de gemeente Wijdemeren, ter correctie van de begrenzing van het werkingsgebied op deze locatie.	Wijzigen	De gemeente Wijdemeren, dat het areaal van het Plassenschap Loosdrecht e.o. heeft overgedragen gekregen is nu slechts nautisch bevoegd gezag van de Drecht, de 's-Gravelandsevaart en de eerste plas van de Loosdrechtse plassen. De gemeente wordt met dit besluit ook aangewezen als nautisch bevoegd gezag en vaarwegbeheerder van de overige plassen.	N.v.t.	Nee
28.2.2024	Achtersluispolder	Industrieterrein van Provinciaal Belang	Ontgrenzen	Het betreft een wijziging ter correctie van de begrenzing van het Industrieterrein van Provinciaal Belang op deze locatie.	Wijzigen	Met deze wijziging wordt de begrenzing van het Industrieterrein van Provinciaal Belang Achtersluispolder in lijn gebracht met de begrenzing van het Industrieterrein met provinciale geluidproductieplafonds.	N.v.t.	Nee

2.3 Overzicht wijziging bijlagen

Naast wijzigingen in de werkingsgebieden bevat deze ronde ook een wijziging in de inhoud van een bijlage behorende bij de OV NH2022. Het gaat in dit geval om 1 wijziging in de volgende bijlage:

- Bijlage 10 Gegevens en bescheiden, onder B11 Activiteit langs een provinciale weg.

Wij voeren deze wijziging door conform het ontwerpbesluit.

In onderstaande tabel wordt een beschrijving van de wijziging gegeven.

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 (PS).

Bijlage	Bijlage 10 Gegevens en bescheiden, onder B11
Huidige tekst	B11: Activiteit langs een provinciale weg Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in artikel 4.89 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt: a. een situatietekening met daarop weergegeven de locatie van de activiteit in perceelhoogte of hectometrering op schaal 1:500 of 1:1000; b. een foto of ander beeldmateriaal van de locatie van de activiteit.
Voorgestelde nieuwe tekst	B11: Activiteit langs een provinciale weg Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in artikel 4.89 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt: a. een situatietekening met daarop weergegeven de locatie van de activiteit in perceelhoogte of hectometrering zo mogelijk op schaal 1:500 of 1:1000; b een foto of ander beeldmateriaal van de locatie(s) per gewenst strokenbord.
Besluit GS	Wijzigen
Motivatie	Op deze manier bieden wij de aanvrager de mogelijkheid om ook beeldmateriaal in een andere verhouding aan te leveren.
Consultatie PS	Nee

3. Lijst met zienswijze indieners

ZW -0001	ORAM
ZW-0002	VEBAN
ZW-0003	Damen Shiprepair Amsterdam
ZW-0004	[redacted]
ZW-0005	Gemeente Zaanstad
ZW-0006	Gemeente Amsterdam
ZW-0007	tt Vasumweg, Amsterdam B.V. en 'het Consortium' (bestaande uit VolkerWessels Bouw & Vastgoedontwikkeling Deelnemingen II B.V., Rovobel Participations B.V., RV Projectontwikkeling B.V. en AEGON Levensverzekering N.V.)
ZW-0008	[redacted]

4. Beantwoording per zienswijze

ZW-0001 ORAM

Zienswijze

Geacht college,

Hierbij maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen op de ontwerp wijziging van de werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening. Wij zijn zeer verheugd dat college heeft besloten om het Cornells Douwesterrein 2-3 (ook wel bekend als de Shipdocklocatie) aan te wijzen als Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB). Gedeputeerde Staten van Noord-Holland Postbus 3007 2001 DA Haarlem Ruimte voor werk In Amsterdam is de afgelopen jaren een steeds groter deel van de woningbouw gerealiseerd door transformatie van bedrijventerreinen. Als gevolg hiervan is er een tekort aan werklocaties ontstaan dat richting 2040 nog verder zal oplopen. Bovendien is er de komende jaren voldoende 'schuifruimte' nodig voor sanering en verbouwing, verplaatsing van bedrijven en de aanleg van infrastructuurnetwerken, waardoor de ruimtevraag nog veel verder zal toenemen. Shipdocklocatie De Shipdocklocatie is een epicentrum van de Amsterdamse maakindustrie. Hier worden grote schepen gerepareerd, verduurzaamd, omgebouwd. Hier werken dagelijks honderden mensen. Deze werf is geen vergane glorie, maar springlevend, met volle orderportefeuilles voor de komende drie jaar. Bovendien vervult de werf een cruciale rol in de energietransitie. De schepen die de windmolens op de Noordzee moeten plaatsen, worden op de scheepswerf gemobiliseerd. Daarvoor zijn speciale transportmiddelen nodig, die ter plekke kunnen worden geproduceerd. De scheepswerf ligt dichtbij de toekomstige windparken, die straks cruciaal zijn voor de energievoorziening van Nederland en Europa. Ook zal de scheepswerf de komende decennia hard nodig zijn voor het verduurzamen van schepen en het behalen van de klimaatdoelstellingen voor de scheepvaart. Hiervoor is er nu al te weinig dokcapaciteit in de wereld beschikbaar. De scheepswerf draagt daarom bij aan de circulaire ambities. Tegelijkertijd is de scheepswerf onmisbaar voor een goed functioneren van de Amsterdamse haven en noodzakelijk om Nederlandse marineschepen te kunnen onderhouden, moderniseren en repareren. Al met al komen veel zwaarwegende maatschappelijke belangen hier samen. Wat ORAM betreft is ontwikkeling van het Shipdockgebied daarom niet mogelijk, tenzij er een concrete oplossing ligt voor het behoud van een volwaardige en vergelijkbare scheepsreparatiewerf in de regio. Met de aanwijzing als Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB) kan dit belang voldoende worden geborgd. Hierbij maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen op de ontwerp wijziging van de werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening. Wij zijn zeer verheugd dat college heeft besloten om het Cornells Douwesterrein 2-3 (ook wel bekend als de Shipdocklocatie) aan te wijzen als Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB). Gedeputeerde Staten van Noord-Holland Postbus 3007 2001 DA Haarlem Ruimte voor werk In Amsterdam is de afgelopen jaren een steeds groter deel van de woningbouw gerealiseerd door transformatie van bedrijventerreinen. Als gevolg hiervan is er een tekort aan werklocaties ontstaan dat richting 2040 nog verder zal oplopen. Bovendien is er de komende jaren voldoende 'schuifruimte' nodig voor sanering en verbouwing, verplaatsing van bedrijven en de aanleg van infrastructuurnetwerken, waardoor de ruimtevraag nog veel verder zal toenemen. Shipdocklocatie De Shipdocklocatie is een epicentrum van de Amsterdamse maakindustrie. Hier worden grote schepen gerepareerd, verduurzaamd, omgebouwd. Hier werken dagelijks honderden mensen. Deze werf is geen vergane glorie, maar springlevend, met volle orderportefeuilles voor de

komende drie jaar. Bovendien vervult de werf een cruciale rol in de energietransitie. De schepen die de windmolens op de Noordzee moeten plaatsen, worden op de scheepswerf gemobiliseerd. Daarvoor zijn speciale transportmiddelen nodig, die ter plekke kunnen worden geproduceerd. De scheepswerf ligt dichtbij de toekomstige windparken, die straks cruciaal zijn voor de energievoorziening van Nederland en Europa. Ook zal de scheepswerf de komende decennia hard nodig zijn voor het verduurzamen van schepen en het behalen van de klimaatdoelstellingen voor de scheepvaart. Hiervoor is er nu al te weinig dokcapaciteit in de wereld beschikbaar. De scheepswerf draagt daarom bij aan de circulaire ambities. Tegelijkertijd is de scheepswerf onmisbaar voor een goed functioneren van de Amsterdamse haven en noodzakelijk om Nederlandse marineschepen te kunnen onderhouden, moderniseren en repareren. Al met al komen veel zwaarwegende maatschappelijke belangen hier samen. Wat ORAM betreft is ontwikkeling van het Shipdockgebied daarom niet mogelijk, tenzij er een concrete oplossing ligt voor het behoud van een volwaardige en vergelijkbare scheepsreparatiewerf in de regio. Met de aanwijzing als Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB) kan dit belang voldoende worden geborgd.

Reactie op zienswijze

Dank voor uw positieve reactie op ons besluit. De komende twee jaar wordt een gezamenlijke verkenning uitgevoerd door Rijk, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam. Deze verkenning moet leiden tot een stap in de richting van een structurele oplossing voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Aan het einde van het gezamenlijke traject kijken wij opnieuw naar de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

ZW-0002 VEBAN

Zienswijze

Geacht college,

Hierbij reageren wij op het besluit om de bedrijfslocatie van de scheepswerf van Damen Shiprepair Amsterdam aan te wijzen als Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB). Deze scheepsreparatiewerf is onderdeel van de voormalige NDSM-werf en heeft een onlosmakelijke binding met de geschiedenis van de Amsterdamse scheepsbouw en de identiteit van Amsterdam-Noord. De combinatie van gegraven dokken en de grootste machine- en staalconstructiehallen van Nederland is uniek. De werf is van groot belang voor de Amsterdamse haven, de bedrijven in het Noordzeekanaalgebied en voor de Nederlandse maritieme sector. Daarnaast is ook de praktische werkgelegenheid die de scheepswerf biedt van niet te onderschatten waarde voor de bewoners van Noord en de regio. Het tekort aan werklocaties en het behoud van bedrijven is een urgent thema in Amsterdam-Noord. Stadsdeel Noord is een stadsdeel waar de werkloosheid structureel hoger ligt dan in andere delen van de stad. Het behoud van praktische arbeidsplaatsen is daarom van groot belang om een gezonde balans tussen wonen en werken te behouden. VEBAN heeft de afgelopen jaren met regelmaat zijn zorgen uitgesproken over de transformatieplannen van de gemeente Amsterdam, die teveel ten koste gaan van de broodnodige ruimte voor bedrijven. VEBAN is voorstander van woningbouw, maar de plannen zoals ze er nu liggen – en reeds in uitvoering zijn – zorgen niet voor evenwichtige vitale wijken met een gezonde functiemenging. Ze zorgen voor eenzijdige woonwijken waar bedrijven en werkgelegenheid in de verdrukking komen.

Uit de monitor Monitor Bedrijfsruimte Amsterdam blijkt dat het aantal vierkante meter bedrijfsruimte in Amsterdam schrikbarend daalt.1 Die daling is sterker dan de landelijke trend. In 2021 halveerde het aanbod bijna ten opzichte van 2020. En in 2022 is het aanbod wederom afgenomen. Uit recent onderzoek van Waag Futurelab blijkt dat van de op dit moment in Amsterdam-Noord aanwezige maakbedrijven ongeveer de helft binnen 5 jaar moet verdwijnen.2 Voor een kwart van de bedrijven is nog onduidelijk wanneer zij weg moeten, maar ook voor hen is de toekomst onzeker. Amsterdam heeft een steeds groter tekort aan ruimte voor bedrijven en dat tekort zal alleen maar meer toenemen. Het feit dat we in heel Nederland onder een gezond leegstandsniveau zijn gezakt, maakt de Amsterdamse situatie alleen maar nijpender, omdat de uitwijkmogelijkheden voor bedrijven dus ook minimaal zijn.

Dit wreekt zich ook in de situatie van de scheepswerf. De gemeente Amsterdam zet al jaren in op een herontwikkeling van deze locatie, maar vooralsnog zonder de scheepswerf een reëel alternatief te bieden. De gegraven dokken van de werf kunnen bovendien niet zomaar verhuisd worden naar een andere locatie. Het is volkomen terecht dat het Rijk en de Provincie een reële oplossing voor dit probleem als randvoorwaarde stellen voor een eventuele herontwikkeling. Dat had de gemeente ook moeten doen. Het is positief dat de komende twee jaar een pas op de plaats wordt gemaakt om alsnog te komen tot oplossingen. Voor bedrijventerrein Cornelis Douwes – waar de locatie van de scheepswerf onder valt – is de woningbouw dit voorjaar uitgesteld tot na 2040. Het ligt voor de hand om een eventuele herontwikkeling van de scheepswerf in samenhang te zien met het omliggende gebied en te besluiten om ook hier in ieder geval voor 2040 geen

herontwikkeling te laten plaatsvinden. Het perspectief van een mogelijke toekomstige herontwikkeling maakt lange termijn investeringen door de bedrijven in het gebied onmogelijk. Bovendien is de beschikbare ruimte voor bedrijven en industrie in Amsterdam in rap tempo onder de minimale behoefte van de stad gedaald. Iedere eventuele herontwikkeling dient met uiterste zorgvuldigheid te worden bekeken en zou geen doorgang moeten vinden voordat er adequate alternatieve ruimte is gevonden. Cornelis Douwes is een bedrijventerrein met gebouwen die veelal onder architectuur zijn gebouwd en waar recent nieuwe bedrijfspanden volgens de laatste duurzaamheidsinzichten zijn gebouwd. Dit zou een plek moeten zijn die we als stad in zijn huidige functie niet kwijt zouden moeten willen raken.

Reactie op zienswijze

Dank voor uw positieve reactie op ons besluit. De komende twee jaar wordt een gezamenlijke verkenning uitgevoerd door Rijk, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam. Deze verkenning moet leiden tot een stap in de richting van een structurele oplossing voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Aan het einde van het gezamenlijke traject kijken wij opnieuw naar de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

ZW-0003 Damen Shiprepair Amsterdam

Zienswijze

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-wijziging van de werkingsgebieden en bijlagen bij de Omgevingsverordening.

0p verzoek van het Rijk heeft het college besloten de locatie van de scheepswerf (Cornelis Douwesterrein 2-3) aan te wijzen als Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB). Wij ondersteunen dit besluit volledig en onderstrepen dat dit besluit cruciaal is voor het voortbestaan van de werfcapaciteit voor het Amsterdamse havengebied. Het Rijk heeft diverse argumenten aangevoerd waarom onze scheepswerf van strategisch belang is voor Nederland. Graag geven wij een nadere toelichting op de belangen die met deze wijziging geborgd worden.

In 2023 is door het Rijk de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie gepresenteerd als eerste stap naar een actief industriebeleid. Aan de basis van de sectoragenda ligt een studie van The Hague Center for Strategie Studies, waarin de strategische waarde van de maritieme maakindustrie rechtstreeks wordt gekoppeld aan de vitale belangen voor de nationale veiligheid, zoals geformuleerd in de Nationale Veiligheidsstrategie. Uitgangspunt van de Sectoragenda is dat Nederland het zich niet kan veroorloven om voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud van schepen afhankelijk te worden van het buitenland. Geconstateerd is dat de kritieke ondergrens voor de sector niet ver weg is. Europa is in enkele decennia bijna zijn volledige marktaandeel in de scheepsbouw kwijtgeraakt, van 45% in de jaren 80 naar slechts 4% nu. De doelstelling van het nieuwe beleid is daarom om de maritieme kennis, kunde en industrie voor Nederland te behouden en te versterken. Vanuit de strategische belangen van Nederland moet de bestaande ruimte die er is voor de maritieme maakindustrie behouden worden.

Militaire veiligheid van het land Momenteel wordt ongeveer de helft van het onderhoud voor de Koninklijke Marine uitgevoerd in civiele dokken. Marineschepen moeten optimaal inzetbaar zijn in oorlogsomstandigheden 2 Zie Kamerbrief 27 8309 nr.423: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27830-423.html t.t. Vasumweg 125-131 1033 SG Amsterdam (en overige calamiteiten) en zij moeten regelmatig worden gemoderniseerd om bestand te zijn tegen nieuwe dreigingen. In de Defensie Industrie Strategie wordt daarom aangegeven dat Nederland zijn kerntaken zelfstandig moet kunnen uitvoeren. In dit kader zijn ook internationaal afspraken gemaakt om marineschepen zo veel mogelijk in veilige, vertrouwde havens te laten onderhouden (de Northern Naval Capability Cooperation). Damen Shiprepair Amsterdam omvat circa 20% van de Nederlandse dokcapaciteit voor grote marineschepen. In de komende 15 jaar vervangt de Koninklijke Marine naast de onderzeeboten bijna alle grote bovenwaterschepen. De beschikbaarheid van voldoende scheepsdokken die de grootste marineschepen aankunnen is daarbij van groot belang. De huidige en toekomstige amfibische schepen en de toekomstige Luchtverdedigings- en Commandofregatten passen niet in het eigen grootste dok van de Koninklijke Marine te Den Helder en het aantal reparatiedokken in Nederland dat geschikt is voor deze grootste schepen is beperkt. Het Rijk acht het daarom van cruciaal belang dat Nederland blijft beschikken over voldoende strategische gegraven dokcapaciteit.2 Die dokcapaciteit heeft Damen Shiprepair Amsterdam beschikbaar en om de genoemde redenen is het van belang dat die beschikbaar blijft.

Wind op zee In de toekomst zal Nederland voor zijn energie in hoge mate afhankelijk zijn van windparken op zee. In 2030 zal ca. 75% van onze elektriciteit afkomstig zijn van wind op zee en de verwachting is dat dit tot 2050 nog veel verder zal toenemen. Met België, Denemarken en Duitsland is in het kader van energieveiligheid

bovendien afgesproken om op de Noordzee in 2050 gezamenlijk 150 GW op te wekken uit wind op zee (de Esbjerg Declaration). Daarmee wordt straks ruim de helft van de energie opgewekt die nodig is om Europa klimaatneutraal te maken. Dit betekent dat in de komende decennia een zeer groot aantal nieuwe windparken moet worden gerealiseerd op de Noordzee. ft t.t. Vasumweg 125-131 1033 SG Amsterdam Damen Shiprepair Amsterdam vervult een cruciale rol bij de aanleg van deze windparken. De brede en hoge jack-up schepen die de windmolens op zee moeten plaatsen, worden op de scheepswerf gemobiliseerd, waarbij de diverse onderdelen nodig voor de windmolens op het schip worden geladen. Daarvoor zijn speciale transportmiddelen nodig (frames voor windmolenbladen, windgeneratoren, masten en transitiestukken), die door Damen Shiprepair Amsterdam op de werf worden geproduceerd. Door de aanwezigheid van een eigen staalconstructiehal, het naastgelegen Braspenning (stralen en coaten) en vele andere op of naast de werf gelegen maritieme dienstverleners, vormt de scheepswerf zo een unieke "one-stop-shop" voor het bouwen, conserveren, opslaan en plaatsen van onderdelen voor de windparken. De scheepswerf is bovendien gelegen op een locatie relatief dichtbij de toekomstige windparken. Dus naast de nationale strategische belangen die met de scheepswerf zijn gemoeid, is het ook voor de nodige aanleg van windparken voor de Nederlandse kust een belangrijk bedrijf.
Verduurzaming en circulariteit Naast wind op zee zijn er ook ambities geformuleerd voor de verduurzaming van de scheepvaart. Zo moet op basis van de Greendeal Zeevaart, Binnenvaart en Havens in 2030 de C02-uitstoot van de binnenvaart met 40% zijn gereduceerd en is het streven om deze in 2050 nagenoeg klimaatneutraal te laten zijn. Ook uit regelgeving (zoals Cll en ETS) volgt dat de gemiddelde CO2-uitstoot van de zeevaart in 2030 met 40% moet worden gereduceerd en in 2050 met 70%. Dit zijn zeer forse doelstellingen, die grotendeels gerealiseerd moeten worden met het inbouwen van bijvoorbeeld nieuwe energiesystemen en innovatieve technologische systemen in bestaande schepen (green retrofit). Ook in deze energietransitie vervult Damen Shiprepair Amsterdam een belangrijke rol. De bestaande wereldwijde vloot is sterk verouderd. De verwachting is dat over 5-10 jaar wereldwijd een enorme vraag gaat ontstaan om bestaande schepen te vervangen. Wereldwijd is er nu al een tekort aan dokcapaciteit om deze vervangingsvraag aan te kunnen. Voor een deel kan de vloot worden behouden door deze te verduurzamen. De scheepswerf van Damen Shiprepair Amsterdam levert een belangrijke bijdrage aan de circulariteit van de scheepvaart door bestaande schepen (bijvoorbeeld Platform Supply Schepen voor olie en gas) om te bouwen om ze geschikt te maken voor een nieuwe functie en de schepen daarmee een nieuw leven te geven als alternatief voor nieuwbouw. Ook vervult de scheepsreparatiewerf een belangrijke rol in de verlenging van de levensduur van bestaande schepen. Om de Haven van Amsterdam bereikbaar te maken en houden voor grote zeeschepen zijn recent forse investeringen gedaan in de zeesluis van IJmuiden. De scheepswerf van Damen Shiprepair Amsterdam maakt deel uit van het systeem van de haveninfrastructuur, die ervoor moet zorgen dat deze schepen in de Amsterdamse haven terecht kunnen.
Vitale infrastructuur De scheepswerf speelt een belangrijke rol bij het onderhoud van schepen die nodig zijn voor de vitale infrastructuur van Nederland. Baggerschepen zijn nodig voor klimaatadaptatie en om de rivieren bevaarbaar te houden. Voor datakabels, gas- en oliepijpleidingen en stroomkabels vanuit de windparken zijn specialistische werk- en dienstschepen nodig. Al deze complexe schepen moeten ergens onderhouden worden, terwijl er nu al een tekort is aan werfcapaciteit. Damen Shiprepair Amsterdam biedt deze dokcapaciteit.
Amsterdamse haven In de Havennota 2020-2030 heeft het Rijk de Amsterdamse haven aangewezen als zeehaven van nationaal belang. Het is de vierde zeehaven van Europa en een cruciaal knooppunt in het wereldwijde maritieme handelsnetwerk. De scheepvaartroutes op de Noordzee behoren tot de drukste van de wereld en het IJ is één van de drukst bevaren vaarwegen van Nederland. Hiervoor is het essentieel dat er een mogelijkheid bestaat om achter de sluizen schepen te kunnen onderhouden en in geval van calamiteiten schepen te kunnen repareren. Daarnaast zijn ook veel Amsterdamse havenbedrijven afhankelijk van de scheepswerf voor bijvoorbeeld het onderhoud van de drijvende overslagkranen en ander drijvend materiaal.
Regionale economie Tot slot vormt de scheepswerf met zijn machine- en staalconstructiehallen een belangrijke spil in het ecosysteem van regionale bedrijven en toeleveranciers in de Metropoolregio. Naast de constructie van onderdelen voor schepen en windmolens, worden hier onder andere tramrails en wissels gemaakt, stalen onderdelen, pijpen en buizen gemaakt voorgebouwen, bruggen en de industrie. Veel bedrijven in de regio zijn hiervan afhankelijk.
De werf biedt op een gemiddelde dag 600- 800 arbeidsplaatsen voor vaklieden met 27 verschillende culturele achtergronden. De werf biedt voortijdig schoolverlaters een kans en helpt statushouders aan een baan. Ook vervult de werf een belangrijke functie voor het aanbieden van modulair onderwijs in de vorm van leertrajecten, in samenwerking met het VMBO, ROC, MBO en speciaal onderwijs. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het aanpakken van het tekort aan technisch en praktisch opgeleide werknemers in de regio.

Voorkomen van onomkeerbare stappen De locatie van de scheepswerf is door de gemeente Amsterdam aangewezen als grootschalig transformatiegebied voor woningbouw. De gemeente heeft daarom actief aangestuurd op beëindiging van de scheepswerf per 31 mei 2028. Op 26 juni van dit jaar heeft de gemeenteraad de Ontwikkelstrategie 2035 vastgesteld, waarin de gemeente duidelijk heeft gemaakt dat het de herontwikkeling van de het Cornelis Douwesterrein 2-3 ongewijzigd wil doorzetten, ook als dat zou betekenen dat er voor de scheepswerf geen oplossing komt. De gemeente stelt in de Ontwikkelstrategie 2035 terughoudend te zijn met verdere transformatie van bedrijfsterreinen langs het IJ, maar dat voor het Cornelis Douwesterrein 2-3 een uitzondering zou moeten gelden vanwege reeds gemaakte bindende afspraken (met een projectontwikkelaar). Die afspraken verplichten de gemeente echter niet zonder meer tot het opofferen van de scheepswerf ten behoeve van woningbouw. De wethouder heeft ten onrechte gesuggereerd dat de scheepswerf na 2028 weg zou moeten omdat de huurovereenkomst dan afloopt. De huurovereenkomst voorziet juist in voortzetting van de huur in het geval de woningbouwontwikkeling geen doorgang kan vinden. Er moet hoe dan ook een oplossing komen. Het Rijk heeft immers duidelijk aangegeven dat vanwege de bovengenoemde zwaarwegende belangen de huidige dokcapaciteit in het Noordzeekanaalgebied behouden moet blijven. Inmiddels is met het Rijk afgesproken dat in de komende twee jaar gezamenlijk gezocht gaat worden naar een duurzame oplossing. In de tussentijd is het van belang dat er niet eenzijdig onomkeerbare stappen kunnen worden gezet, die alsnog leiden tot beëindiging van de scheepswerf, zonder structurele oplossing tot behoud van de essentiële dokcapaciteit in Amsterdam. Hierover moet ook voor de ontwikkelaar(s) en andere betrokkenen juridische duidelijkheid worden geboden. Een bestuurlijke afspraak om zich daarvoor in te spannen is niet voldoende. Daarvoor is het behoud van de scheepswerf te belangrijk. De aanwijzing tot Industriegebied van Provinciaal Belang is hiervoor het aangewezen middel en borgt bovendien dat de provincie en het Rijk een formele positie krijgen bij de besluitvorming over de toekomstige bestemming van het gebied.
In het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland is de volgende passage opgenomen: We vinden het belangrijk dat het Noordzeekanaalgebied (NZKG) voorzien blijft van een scheepsreparatiewerf, omdat dit een voorwaarde is voor het goedfunctioneren van het havengebied. We spannen ons daarom samen met partners tot het uiterste in voor het behoud van deze functie.
De provincie heeft in het afgelopen jaar een belangrijke bemiddelende rol gespeeld in dit dossier en ertoe bijgedragen dat alle relevante partijen nu aan tafel komen om gezamenlijk tot een passende oplossing te komen voor het behoud van de bestaande dokcapaciteit. Het aanwijzen van het Cornells Douwesterrein 2-3 als Industrieterrein van Provinciaal Belang is een logisch vervolg op dit proces. Met dit besluit geeft het college concreet invulling aan het coalitieakkoord. Wij zijn zeer dankbaar voor de steun van het college in dit complexe dossier.
Volksgezondheid en veiligheid Wethouder Van Dantzig heeft in de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening van 25 september 2024 de suggestie gewekt dat het langer blijven van de scheepswerf op de huidige locatie tot zorgen leidt voor de volksgezondheid en de veiligheid van bewoners. Beide zorgen zijn volstrekt ongefundeerd. Daarom maken wij in deze zienswijze graag ook van de gelegenheid gebruik om eventuele misverstanden op dit punt weg te nemen.
In de eerste plaats werd door de wethouder de onterechte suggestie gewekt dat de (stank)overlast die bewoners van Tuindorp Oostzaan ervaren niet afkomstig zou zijn van kunstmestfabriek ICL, maar mogelijk van de scheepswerf. Daarnaast is door hem de vraag opgeworpen hoe de scheepswerf beveiligd kan worden als deze kennelijk een militaire functie krijgt. De scheepswerf van Damen Shiprepair Amsterdam heeft echter geen militaire functie en die zal het ook niet krijgen. Dat is niet noodzakelijk voor de uitvoering van werkzaamheden aan schepen van de Nederlandse Marine. De bedrijfsactiviteiten van Damen Shiprepair Amsterdam en Niron Staal gaan overigens gepaard met geluidsemissie, waarvoor het complex beschikt over een ruime milieucontour. Afgezien van geluid vinden er geen noemenswaardige emissies plaats naar de omgeving. Anders gezegd: het gaat niet om een industrie met schoorstenen waar schadelijke of geurende gassen uit kunnen komen. De suggestie dat bewoners van Tuindorp Oostzaan stankoverlast zouden ervaren van de activiteiten van de scheepswerf is dan ook volledig uit de lucht gegrepen.
Damen Shiprepair Amsterdam is een duurzaam, circulair, innovatief en trots Amsterdams maakbedrijf. Onze inzet is en blijft om ook in de komende 100 jaar achter de sluizen van IJmuiden schepen te kunnen blijven dokken, onderhouden en repareren. Hiervoor zijn wij graag bereid om samen met alle betrokken partijen te werken aan een duurzame oplossing.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw positieve reactie op ons besluit. De komende twee jaar wordt een gezamenlijke verkenning

uitgevoerd door Rijk, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam. Deze verkenning moet leiden tot een stap in de richting van een structurele oplossing voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Aan het einde van het gezamenlijke traject kijken wij opnieuw naar de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

ZW-0004 (particulier)

Zienswijze

Middels deze brief maken wij bezwaar tegen de recente wijziging in de bestemming van provinciale gronden van provinciaal belang. Deze beslissing, die zonder officieel besluit en rechtsmiddelenclausule is doorgevoerd, heeft aanzienlijke nadelige gevolgen voor de waarde, bescherming, en het behoud van deze schaarse gronden. Achtergrond en Onregelmatigheden In 2021 kennelijk op verzoek van de burgemeester van Zaanstad heeft de provincie Noord-Holland de bestemming van deze gronden aangepast, zonder dat hier destijds sprake was van een officieel besluit of inspraakproces. Hiermee ontbreekt de formele grondslag voor de verandering, wat vragen oproept over de rechtmatigheid van de procedure. De wijziging betekent dat de gronden niet langer vallen onder het beschermde status van provinciaal belang, wat hun hoge waarde en zeldzame (ecologische) functies ernstig aantast. Er is daarmee sprake van een verlies van essentiële bescherming die deze gronden oorspronkelijk hadden.

Nadelen van de Bestemmingswijziging
Verminderde Bescherming en Behoud van Schaarse Gronden
De gronden in kwestie zijn schaars en van groot provinciaal belang mede vanwege hun (ecologische) waarde en bijdragen aan het lokale milieu. Door de bestemming te verlagen, vervalt de bescherming die essentieel is om deze waardevolle gronden te behouden voor toekomstige generaties. De ecologische balans en biodiversiteit worden hierdoor direct bedreigd.

Verlies van Provinciale Controle en Sturing
De provincie verliest door deze wijziging een belangrijk instrument om het gebruik en beheer van de gronden te controleren. Met het vervallen van de provinciale bestemming is de provincie niet langer in staat om effectief toezicht te houden, waardoor deze grond mogelijk blootgesteld wordt aan ongewenste commerciële of residentiële ontwikkelingen. Waardedaling en Financieel Gevolg Het afnemen van de beschermde status leidt onvermijdelijk tot een waardedaling van het perceel. De schaarste en bescherming die de provincie tot dusver aan deze gronden toekende, werd weerspiegeld in de marktwaarde. De nieuwe status zal tot economische verliezen leiden en heeft negatieve gevolgen voor de begroting van de provincie en de regio. Gebrek aan Transparantie en Onvoldoende Onderbouwing Het ontbreken van een formeel besluit of inspraakmogelijkheid voor de wijziging van de bestemming getuigt van een gebrek aan transparantie en deugdelijk bestuur. De provincie heeft nagelaten om belanghebbenden te informeren en inspraak te bieden, en heeft de wijziging zonder onderbouwing doorgevoerd. Dit creëert een precedent dat in strijd is met de wetgeving en richtlijnen voor bestuurlijke besluitvorming. Het lijkt erop dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur en belangenverstrengeling.

Extra Nadelen voor Unieke Bedrijven met Hogere Milieuwaardering
De wijziging in bestemming heeft tot gevolg dat gronden van provinciaal belang, die geschikt waren voor de vestiging van bedrijven met een hoge milieucategorie, verloren gaan. In de huidige omgeving zijn al zeer weinig percelen beschikbaar met deze hoge milieustatus, wat het moeilijk maakt voor duurzame, unieke bedrijven om zich te vestigen. Dit verlies aan geschikte locaties kan bijdragen aan een verminderd vestigingsklimaat en leidt tot verlies van economisch en ecologisch waardevolle bedrijven. Verhoogd Risico op Nadelen voor Aangrenzende Eigendommen De verlaagde status van de gronden brengt een verhoogd risico met zich mee voor naburige panden. Zonder de oorspronkelijke bescherming is ons pand kwetsbaarder voor toekomstige ontwikkelingen die mogelijk niet in het belang zijn van onze eigendommen. Dit tast niet alleen de juridische positie van ons pand aan, maar kan ook leiden tot aantasting van de omgeving en waardeverlies. Toekomstige ontwikkelingsplannen zouden ons pand en onze belangen verder kunnen schaden en leiden tot onwenselijke effecten op lange termijn.

Verzoek tot Herziening
Op basis van bovenstaande gronden verzoeken wij u om: - Het besluit tot wijziging van de bestemming van de betrokken gronden te herzien en terug te draaien naar de oorspronkelijke status van provinciaal belang. - Zonodig een officieel besluitvormingsproces op te starten waarin belanghebbenden inspraak krijgen en er een

onderbouwde afweging wordt gemaakt. - Heldere criteria en richtlijnen op te stellen voor de wijziging van bestemmingen van provinciale gronden, om herhaling van dergelijke situaties te voorkomen. Deze bestemmingswijziging is in strijd met de belangen van de provincie en haar inwoners. Zonder formeel besluit en zonder adequate afweging van de nadelige gevolgen is de waarde en de bescherming van deze grond aangetast. Wij verzoeken u dringend om deze wijziging ongedaan te maken en de oorspronkelijke bestemming te herstellen. Bevestiging van ontvangst en een schriftelijke reactie op dit bezwaar zien wij graag per e-mail tegemoet.

Reactie op uw zienswijze
Uw zienswijze heeft geen betrekking op een van de ter inzage gelegde wijzigingen van de Omgevingsverordening. De gronden waarover u spreekt zijn ontgrensd van het Industrieterrein van Provinciaal Belang in de 'Wijziging werkingsgebieden OV NH2022 ronde 2021'. De stukken hebben in ontwerp ter inzage gelegen van 27 september t/m 8 november 2021. Daarmee zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om te reageren op de voorgenomen wijzigingen. GS hebben de wijzigingen formeel vastgesteld op 11 januari 2022. Het betreft wijzigingsnummer 08.1.2021 in het overzicht 'Terinzagelegging wijziging werkingsgebieden NH2020 ronde 2021 (27-9-2021 t/m 08-11-2021). U kunt de stukken die ter inzage zijn gelegd terugvinden in het 'Archief OV NH2020' dat beschikbaar is op onze webpagina: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordeningen

ZW-0005 Gemeente Zaanstad

Zienswijze
Geachte Gedeputeerde Staten,
Wij hebben kennisgenomen van de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II. Met deze brief maken we gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerp Wijziging werkingsgebieden.

Werkingsgebied Industrieterrein van Provinciaal Belang
Een deel van de scheepswerf aan de Cornelis Douweterrein in Amsterdam krijgt de aanduiding Industrieterrein van Provinciaal Belang. Onze voornaamste zorg is dat de systeemsprong HOV ZaanIJ hierdoor minder urgent wordt. We willen niet dat de wijziging negatieve gevolgen heeft voor de mobiliteit binnen ZaanIJ en vragen u zich daarvoor in te zetten. Deze systeemsprong is, zoals u weet, een belangrijke drager voor ZaanIJ en daarmee ook voor Zaanstad van wezenlijk belang. Enerzijds wordt de bereikbaarheid van een groot aantal (huidige en toekomstige) woon- en werkgebieden In Zaanstad en Amsterdam vergroot, maar nog belangrijker het versterkt ook de positie van het sociaal-maatschappelijk kwetsbare gebied Zaandam Oost. Hier wordt op regionale schaal aan stedelijke vernieuwing gewerkt, o.a. met steun van het Rijk vanuit het Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Ondanks dat wij het belang onderschrijven van (maritieme) maakindustrie en de kracht die mengen van werken en wonen kan brengen willen we niet dat door het -gedeeltelijk- opnemen van de Cornelis Douwesterrein 2-3 als Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB) vertraging ontstaat van de systeemsprong HOV ZaanIJ, danwel dat er negatieve effecten ontstaan op de gewenste kwaliteit van mobiliteit binnen ZaanIJ. Onder de gezamenlijke noemer ZaanIJ werkt de provincie Noord-Holland al lange tijd samen met de gemeenten Amsterdam, Zaanstad en het stadsdeel Amsterdam-Noord in de ontwikkeling van het ZaanIJ gebied. Deze samenwerking past binnen de context van de grootschalige transformaties die beide gemeenten in het gebied voor ogen hebben en sluit ook aan bij de verdichtingsopgaven die de provincie binnenstedelijk graag ziet: versterking van de werkgelegenheid en toevoegen van ruim 30.000 woningen in de Zaanse Achtersluispolder en het noordelijke deel van Haven-Stad. Naast deze grootschalige ontwikkelingen zijn er ook tal van andere opgaven in het gebied, zoals de versterking van bestaande wijken in Amsterdam-Noord en Zaanstad. De ontwikkeling van het gebied is opgenomen in zowel gemeentelijk beleid, waar onder de omgevingsvisie, als in de door Rijk en regio vastgestelde verstedelijkingsstrategie. Ofwel, veel van de ambities kunnen we alleen waarmaken door samen te werken. Onze stedelijke ontwikkeling heeft een sterke relatie met die van de regio en Amsterdam. We zullen in de toekomst samen met gemeente Amsterdam in de polycentrische stad functioneren. Zaanstad is een kerngemeente van de agglomeratie, met een eigen volwaardig voorzieningenniveau. En met onze eigen kwaliteit en herkenbare eigenschappen binnen de regio ZaanIJ gaat daarbij wel als één stedelijk gebied functioneren met daarbij de noodzakelijke verbindingen zoals de systeemsprong HOV ZaanIJ. We vragen u op de gezamenlijk ingestoken koers te blijven en verzoeken u zodoende zich in te blijven zetten voor de ontwikkeling van ZaanIJ en de onlosmakelijk daarmee verbonden goede bereikbaarheid, nu en in de toekomst.

Werkingsgebieden op het perceel Dorpsstraat 165 in Assendelft
Op grond van het onherroepelijke omgevingsplan kunnen op het perceel aan de Dorpsstraat al jaren verschillende stedelijke functies uitgeoefend worden. U geeft aan dat u het perceel dan ook niet als landelijk gebied beschouwd en daarom een correctie van de begrenzing van diverse werkingsgebieden voor ogen heeft. Het gaan om de begrenzing van de werkingsgebieden:
• Bijzonder Provinciaal Landschap, • MRA-Landelijk Gebied, • Agrarische bedrijven, • Grondbewerking permanente bollenteelt uitgesloten • Landelijk Gebied
We zijn blij dat u voornemens bent om deze technische wijziging door te voeren waardoor de regelgeving op het perceel elkaar niet meer tegenspreekt. Op het DSO is de ontwerpwijziging te zien. Alle hierboven genoemde werkingsgebieden zijn niet meer ingetekend op de locatie. Maar in de toelichtende tabel met wijzigingen die als bijlage bij het ontwerpbesluit is gevoegd is vergeten de wijziging van het werkingsgebied Landelijk Gebied te noemen. Om misverstanden te voorkomen willen we de provincie attenderen op dit hiaat en in de tabel aan te geven dat ook de begrenzing van het werkingsgebied Landelijk Gebied wijzigt.

Reactie op zienswijze

Werkingsgebied Industrieterrein van Provinciaal Belang
Wij horen uw zorgen met betrekking tot de systeemsprong HOV ZaanIJ. HOV ZaanIJ is een mobiliteitsvraagstuk in de Vervoerregio Amsterdam en speelt zich volledig af in het gebied van de ov-concessie van de Vervoerregio Amsterdam. In de nu lopende fase van het onderzoek is de rol van de provincie Noord-Holland beperkt, namelijk agendalid/adviserend lid en dragen wij financieel niet bij. In deze afgesproken rol dragen wij via ambtelijke en bestuurlijke betrokkenheid het project een warm hart toe. Wonen is op grond van het huidige omgevingsplan niet toegestaan en door de aanwezigheid van de huidige milieucontouren is woningbouw naar verwachting niet of slechts beperkt mogelijk op dit moment voor het Cornelis Douwesterrein 2-3.

Het is van belang dat door de gezamenlijke overheden een structurele oplossing wordt gevonden voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Het is nog steeds de wens van de provincie om op lange termijn het Cornelis Douwesterrein 2-3 te transformeren naar woon-werkgebied. Aan het einde van het gezamenlijke traject heroverwegen wij de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

Werkingsgebieden op het perceel Dorpsstraat 165 in Assendelft
Wij hebben het werkingsgebied Landelijk Gebied toegevoegd aan de toelichtende tabel met wijzigingen (zie paragraaf 2.2, categorie A van deze nota van beantwoording).

ZW-0006 Gemeente Amsterdam

Zienswijze
Geacht college van Gedeputeerde Staten,
De gemeente Amsterdam maakt met deze brief gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerp van de wijziging werkingsgebieden ronde 2024-II van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022. Het ontwerpbesluit bevat een aantal wijzigingen in werkingsgebieden en de bijlagen van de verordening. Onze zienswijze richt zich op twee voorgenomen wijzigingen in de werkingsgebieden:
a. Cornelis Douwesterrein 2-3 Amsterdam (Shipdock-locatie)/ industrieterrein van provinciaal belang
b. Provinciaal vaarwegbeheer - vergunningplicht uitgebreid tot op de oevers

Ad a. Cornelis Douwesterrein 2-3 Amsterdam (Shipdock-locatie)/ industrieterrein van provinciaal belang
Het ontwerpbesluit bevat het voornemen het gebied Cornelis Douwes 2 en 3 in Amsterdam Noord gedeeltelijk op te nemen als industrieterrein van provinciaal belang. Het wijzigingsvoorstel is ingediend door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, mede namens het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Er wordt door het Rijk een bredere belangenafweging voor transformatie van het gebied bepleit, waarin het nationale belang van de scheepswerf voor nationale veiligheid en de grondstoffen- en energietransitie wordt meegewogen. De provincie is voornemens het gebied aan te wijzen als industrieterrein van provinciaal belang om de maritieme maakindustrie te behouden tot er zicht is op een structurele oplossing. Hiermee wordt beoogd te voorkomen dat transformatie naar woningbouw wordt ingezet zonder dat de continuïteit van de scheepswerf is geborgd. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam verzoekt het gebied niet op te nemen als industrieterrein van

provinciaal belang. De gemeente zit midden in een proces in om samen met provincie en Rijk scenario's te verkennen die de verschillende publieke belangen zo goed mogelijk dienen. Behoud van de scheepsreparatiewerf op de bestaande locatie is daarbij een van de opties. Dit ontwerp-besluit hindert de gezamenlijke zoektocht naar een structurele oplossing, is niet in overeenstemming met nationaal en provinciaal beleid, is niet noodzakelijk en heeft onaanvaardbare gevolgen voor de ontwikkeling van Haven-Stad, de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord en Zaanstad, de gezondheid van bewoners in aangrenzende woonwijken en de bindende afspraken met de erfpachters van de Shipdock-locatie. Het college brengt de volgende zienswijzen naar voren over de aanwijzing van het Cornelis Douwesterrein 2-3 (Shipdock-locatie) tot Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB).

1. Gezamenlijke verkenning
De gemeente verkent samen met provincie en Rijk scenario's die de verschillende publieke belangen zo goed mogelijk dienen. Behoud van de scheepsreparatiewerf Damen Shiprepair op de bestaande locatie is daarbij een van de opties. Wij zijn van mening dat u dit gezamenlijke proces ernstig verstoort door aan te nemen dat er een gerede kans is dat wij in afwachting van nieuwe gezamenlijke besluitvorming onomkeerbare stappen zullen zetten die leiden tot het verlies van de capaciteit om grote schepen te onderhouden, te repareren en te verduurzamen. Uw voornemen de Shipdock-locatie gedeeltelijk op te nemen als industrieterrein van provinciaal belang getuigt daarmee niet van vertrouwen in onze inzet voor het vinden van een voor alle partijen acceptabele oplossing.

2. Motivering
Strijd met beleid
Wij wijzen erop dat het betrokken gebied in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (NOVEX-gebied) is aangewezen als transformatiegebied voor woningbouw. Een aanwijzing tot industrieterrein van provinciaal belang maakt de transformatie van deze gronden naar woonwerkgebied onmogelijk, waarmee het ontwerp-besluit niet in overeenstemming is met nationaal en provinciaal beleid. Een dergelijk besluit draagt niet bij aan de beeldvorming van een betrouwbare overheid. Het willen voorkomen dat de transformatie wordt ingezet zonder dat de continuïteit van de scheepswerf is gewaarborgd, rechtvaardigt geen afwijking van het provinciale beleid. In de motivering van het ontwerpbesluit ontbreekt een weging van alle betrokken belangen, waaronder de belangen bij woningbouw en bij verbetering van de leefbaarheid in omliggende woonwijken.

Noodzaak ontbreekt
Wij zijn van mening dat de noodzaak nu over te gaan tot het waarborgen van de continuïteit van de scheepswerf, ontbreekt. Daarbij is van belang dat volgens pagina 87 van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad transformatie van het gebied niet vóór 2029 is voorzien en dat vooruitlopend op visieen planvorming scenario's worden onderzocht voor behoud van de scheepswerf. Deze datum is mede bepaald door het gegeven dat Damen Shiprepair de locatie tot 31 mei 2028 huurt. Een eerdere transformatie van het gebied is dan ook onmogelijk. Dit betekent dat de vrees voor onomkeerbare stappen die leiden tot het verlies van de capaciteit om grote schepen te onderhouden, te repareren en te verduurzamen, ongegrond is.

Provinciaal belang ontbreekt
Uit de motivering van het ontwerp-besluit blijkt niet waarom hier sprake is van een provinciaal belang. Dat het Rijk voorstelt het gebied van de Shipdock-locatie op te nemen als industrieterrein van provinciaal belang(IPB), betekent nog niet dat hier sprake is van een provinciaal belang. Het ontbreken van een provinciaal belang houdt in dat u niet bevoegd bent dit besluit te nemen. Het opnemen van het gebied van de Shipdock-locatie als IPB leidt ook niet ertoe dat de maritieme maakindustrie op deze locatie blijft, totdat er zicht is op een structurele oplossing. Op een IPB zijn immers ook andere activiteiten dan maritieme maakindustrie toegestaan. Het opnemen van de Shipdock-locatie als IPB verandert ook niets aan de privaatrechtelijke situatie. Het werfterrein is in erfpacht uitgegeven aan een consortium van drie marktpartijen. Dit consortium heeft een huurcontract met de huidige huurder van de scheepswerf. Op 31 mei 2028 verloopt dit huurcontract en moet Damen Shiprepair haar huidige bedrijfsactiviteiten op de Shipdock-locatie beëindigen.

Tijdelijkheid
Volgens de motivatie van het ontwerp-besluit kan de status IPB worden ingetrokken, zodra er een structurele oplossing is. Daarbij wordt uitgegaan van twee jaar voor nader onderzoek. Wij zijn van mening dat de tijdelijke aard van het besluit onvoldoende in het besluit is geborgd. Wij verzoeken u daarom in het besluit op te nemen

dat de status IPB twee jaar na vaststelling vervalt, indien u wilt vasthouden aan uw voornemen het gebied op te nemen als industrieterrein van provinciaal belang. Desgewenst kan de locatie opnieuw worden opgenomen indien de uitkomst van het onderzoek daartoe aanleiding geeft.

3. Gevolgen
Wij wijzen erop dat het opnemen van het gebied van de Shipdock-locatie als industrieterrein van provinciaal belang onaanvaardbare gevolgen heeft voor de ontwikkeling van Haven-Stad, de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord en Zaanstad, de leefbaarheid van bewoners in aangrenzende woonwijken en de bindende afspraken met de erfpachters van de Shipdock-locatie.

Haven-Stad
Uit de Ontwikkelstrategie Haven-Stad volgt dat op de Shipdock-locatie 9.600 woningen en 6.400 arbeidsplaatsen zijn voorzien. Deze ontwikkeling is niet mogelijk, zolang het gebied is opgenomen als industrieterrein van provinciaal belang. Het opnemen van het gebied als industrieterrein van provinciaal belang belemmert ook de transformatie van aanpalende gebieden. De milieucontour van een industrieterrein van provinciaal belang beperkt immers de mogelijkheden van transformatie van het aangrenzende bedrijventerrein Cornelis Douwes 0-1. Volgens de Ontwikkelstrategie Haven-Stad zijn op dit bedrijventerrein 6.900 woningen en 4.600 arbeidsplaatsen voorzien. Dit betekent dat het opnemen van het gebied als industrieterrein van provinciaal belang een belemmering vormt voor de realisering van minimaal 16.500 woningen. Het opnemen van het gebied als industrieterrein van provinciaal belang is weliswaar beoogd als een tijdelijke maatregel voor twee jaar, maar ook een tijdelijke maatregel heeft impact. Het veroorzaakt onzekerheid bij ontwikkelende partijen, waaronder de huidige erfpachters van de Shipdock-locatie. De zoektocht naar een structurele oplossing wordt daardoor gehinderd.

Bereikbaarheid Amsterdam-Noord en Zaanstad
Volgens onze Ontwikkelstrategie 2035 zijn betere verbindingen tussen de kernen in Amsterdam en Zaanstad cruciaal. Daarvoor studeren we op de ruimtelijke inpassing en realisatie van de HOV Zaan/IJ-lijn, de Westbrug, de Dam-tot-Dam fietsroute en de kabelbaan over het IJ. Deze investeringen in mobiliteit zijn niet alleen een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oevers. Ze zijn ook van grote betekenis voor de bewoners van de bestaande buurten, zoals Tuindorp Oostzaan en Molenwijk en het Zaanse Poelenburg. Hierdoor worden zij beter verbonden met de voorzieningen en mogelijkheden voor werk en opleiding elders in de stad en de regio. Deze investeringen in mobiliteit zijn niet mogelijk als de Noordelijke IJ-oevers niet verder kunnen worden ontwikkeld.

Gezondheid omwonenden
Op de Shipdock-locatie is momenteel bedrijvigheid tot en met (de zwaarste) milieucategorie 5.3 toegestaan. Dit betekent dat de leefbaarheid van aangrenzende woonwijken zoals Tuindorp Oostzaan onder druk staat. Bewoners van deze wijken maken zich al geruime tijd zorgen over hun gezondheid in relatie tot bedrijvigheid. Transformatie van de Shipdock-locatie naar een woonwerkgebied levert een aanzienlijke bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid in deze woonwijken. Het opnemen van het gebied als industrieterrein van provinciaal belang maakt de vestiging en uitbreiding van zware industrie hier juist mogelijk en vormt een belemmering voor de verbetering van de gezondheid van bewoners in aangrenzende woonwijken op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.

Bindende afspraken
De gemeente Amsterdam heeft afspraken gemaakt met de erfpachters van de Shipdock-locatie over het transformeren van het gebied naar een woonwerkgebied. Het opnemen van het gebied als industrieterrein van provinciaal belang belemmert de gemeente in de nakoming van deze afspraken zonder dat zij daar zelf invloed op heeft. U gaat ten onrechte voorbij aan de eventuele financiële consequenties van uw besluit.

4. Begrenzing
Volgens de motivering van het ontwerp-besluit wordt beoogd de Shipdock-locatie gedeeltelijk op te nemen als industrieterrein van provinciaal belang. Wij wijzen erop dat het gebied te ruim is begrensd, waardoor het ontwerp-besluit op dit onderdeel onzorgvuldig is voorbereid. Binnen het opgenomen gebied vallen ten onrechte niet alleen de scheepswerf Damen Shiprepair maar ook bedrijven die niet behoren tot de scheepswerf (zoals BMN Van Keulen en Braspenning).

Samenvattend
Gelet op het vorenstaande verzoeken wij u een constructieve bijdrage te leveren aan het gezamenlijke proces voor het vinden van een structurele oplossing en Cornelis Douwes 2-3 (Shipdock-locatie) niet op te nemen als industrieterrein van provinciaal belang. Indien gewenst kan ook een Bestuurlijke Overeenkomst worden gesloten om tot een structurele oplossing te komen. Indien u het gebied toch wilt opnemen als industrieterrein van provinciaal belang, verzoeken wij u de begrenzing van het gebied aan te passen en in het besluit op te nemen dat de status IPB twee jaar na vaststelling vervalt.

Ad b. Provinciaal vaarwegbeheer - vergunningplicht uitgebreid tot op de oevers
De ontwerpwijziging wijzigt het werkingsgebied 'Vaarwegbeheer – rechtstreeks werkende regel' voor provinciale vaarwegen. In de gemeente Amsterdam betreft dit het Noordhollandsch Kanaal, de Amstel ten zuiden van de Berlagebrug en de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Het vaarwegbeheer wordt daar door Gedeputeerde Staten uitgevoerd. De ontwerpwijziging breidt het werkingsgebied uit op de oevers tot 20 meter aan weerszijden van de vaarwegen. Dit heeft tot gevolg dat de provinciale omgevingsvergunningplicht uit artikel 4.77 niet alleen geldt voor de vaarweg, maar ook voor de oevers. Door de wijziging van het werkingsgebied worden alle bouwwerken en constructies op de oevers in de zone provinciaal. De vergunningplicht geldt voor burgers, bedrijven en andere overheden zoals de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam verzoekt de vergunningplicht te beperken tot de vaarweg en het werkingsgebied niet te wijzigen voor het Noordhollandsch Kanaal, de Amstel ten zuiden van de Berlagebrug en de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Er heeft onvoldoende afstemming plaatsgevonden met betrekking tot de effecten op beheer van de openbare ruimte en nautisch beheer (voor de Amstel). De vergunningplicht die van toepassing wordt door wijziging van het werkingsgebied is te beperkend voor burgers, bedrijven en overheden. De vergunningplicht houdt in dat goed beheer van de openbare ruimte wordt beperkt doordat straks voor elk 'werk' een provinciale omgevingsvergunning nodig is. Ook voor burgers die op het water wonen en de walkant als tuin gebruiken heeft de wijziging verstrekkende gevolgen door de strenge vergunningplichten. Het college brengt de volgende zienswijzen naar voren over de wijziging van het werkingsgebied voor provinciaal vaarwegbeheer.

1. Afstemming over vaarwegbeheer en effecten op de oevers
Het doel van de wijziging ligt in goed vaarwegbeheer, waarbij het voornemen is ook de oevers te betrekken. Er heeft geen afstemming plaatsgevonden over deze wijziging van het werkingsgebied met gemeente Amsterdam. Vanuit het effect van de wijziging en de verschillende rollen rondom beheer van de vaarweg, nautisch beheer en beheer van de openbare ruimte had dat wel in de lijn der verwachting gelegen. Het is daarnaast onduidelijk hoe deze wijziging zich verhoudt tot afspraken over het overgaan van het nautisch beheer van de Amstel ten zuiden van de Berlagebrug naar de gemeente per 1-1-2025. Onze verwachting is dat de uitbreiding van de vergunningplicht tot de oevers een belemmering is voor goed nautisch beheer, bijvoorbeeld het plaatsen van bebording.

2. Grote beperking voor beheer openbare ruimte en gebruik oevers voor bewoners
In het ontwerpbesluit is onvoldoende gemotiveerd wat het provinciaal belang is om in zo'n brede zone op de oever een vergunningplicht in het leven te roepen. In het ontwerpbesluit ontbreekt een afweging van nut en noodzaak van deze wijziging en het effect daarvan voor burgers, bedrijven en de gemeente Amsterdam. Met name het effect van het uitbreiden van de vergunningplicht in artikel 4.77 lid c en d lijkt niet goed doordacht voor de walkant van de provinciale vaarwegen. De zone op de oevers van de eerder genoemde vaarwegen bestaat voor een groot deel uit openbare ruimte in beheer en eigendom van gemeente Amsterdam. Daarnaast is er bestaande bebouwing aanwezig voor o.a. woningen, woonschepen, kantoren, sportverenigingen en is een deel in gebruik als tuin. De vergunningplicht houdt in dat de gemeente Amsterdam wordt beperkt in een goed beheer van de openbare ruimte doordat straks voor elk 'werk' een provinciale omgevingsvergunning nodig is. Het plaatsen van een lantaarnpaal of bankje valt onder het begrip 'werk' zoals deze in de omgevingsverordening is opgenomen, waardoor de gemeente daarvoor bij de provincie vergunning aan zou moeten vragen. Ook voor burgers die op het water wonen en de walkant als tuin gebruiken heeft de wijziging verstrekkende gevolgen. Ook daarvoor zouden door wijziging van het werkingsgebied strenge vergunningplichten gaan gelden.

3. Alternatieven voor de begrenzing en vergunningplicht
In het ontwerpbesluit is onvoldoende gemotiveerd waarom een zone van 20 meter nodig is en of het gewenste doel met minder vergaande maatregelen te bereiken is zoals een afstemmingsprocedure. Als er al een extra

vergunningplicht nodig is zou onderscheid gemaakt moeten worden tussen de vergunningplicht op de vaarweg en de oever. Tot slot kan gekeken worden naar afstemming via gemeentelijke omgevingsvergunningplichten. We verzoeken u het werkingsgebied niet te wijzigen en zijn graag bereid om verder in overleg te gaan om te kijken wat er nodig is aan samenwerking tussen provincie en gemeente voor goed vaarwegbeheer van de genoemde wateren.

Reactie op zienswijze

Ad a. Cornelis Douwesterrein 2-3 Amsterdam (Shipdock-locatie)/ industrieterrein van provinciaal belang

Uw ingediende zienswijze heeft niet tot aanpassing van ons besluit geleid. Wij herkennen de door u geschetste noodzaak tot een structurele oplossing, waarbij de nationale veiligheid geborgd is zodat deze locatie op termijn getransformeerd kan worden naar een woon-werkgebied. De gezamenlijke verkenning komende twee jaar uitgevoerd door Rijk, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam, moet leiden tot een stap in de richting van deze structurele oplossing. Aan het eind van het traject heroverwegen wij de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

Belangen en werkingsgebied

De wijziging van het werkingsgebied IPB dient zowel een Rijksbelang als een provinciaal belang. De reden van wijziging van het werkingsgebied IPB is niet alleen gelegen in het feitelijke huidige gebruik, maar met name vanwege de ruimte reservering voor landelijke maritieme maakindustrie en om zo voldoende capaciteit te behouden voor bedrijven in hogere milieucategorieën, voor bedrijven met een grote veiligheidscontour, voor de havengebonden industrie en voor de toekomstige activiteiten in het kader van de energietransitie en circulaire economie. Het verzoek van het Rijk versterkt dit belang.

Gezonde leefomgeving en milieucontouren

Door het besluit het Cornelis Douwesterrein 2-3 aan te wijzen als IPB, verandert de huidige milieucontour zoals opgenomen in de OV NH2022 niet. De geluidscontour van het Cornelis Douwesterrein 2-3 is bepalend en die valt al geheel binnen de huidige milieucontour van het reeds bestaande IPB Westpoort. Het aanwijzen van het Cornelis Douwesterrein 2-3 als IPB leidt dus niet tot extra beperkingen in de omgeving.
Bij de voorgenomen transformatie naar woningen dient rekening te worden gehouden met zowel het belang van een gezonde en veilige leefomgeving als de belangen van de omliggende bedrijven. Zo dienen onder meer geurcontouren en geluidsbelasting te worden meegenomen. Wij delen uw zorgen over de gezondheid. Blootstelling aan hinder is op deze locatie en in de omgeving een zorgpunt. Door de aanwezigheid van de huidige milieucontouren is woningbouw naar verwachting niet of slechts beperkt mogelijk op dit moment. Dit geldt ook voor omliggende terreinen, maar zoals hierboven gesteld, veranderen deze beperkingen en daarmee de situatie niet met het aanwijzen van Cornelis Douwesterrein 2-3 als IPB. In gezamenlijkheid zijn wij al samen met u bezig om nader onderzoek te doen naar de klachten van de omwonenden, graag zetten wij deze samenwerking op het gebied van gezonde leefomgeving door om niet alleen voor de huidige bewoners, maar ook voor de toekomstige bewoners van Havenstad een zo hoog mogelijke leefkwaliteit te creëren.

Heroverweging status IPB

Zoals gesteld is het belangrijk dat er gezamenlijk met het Rijk een structurele oplossing wordt gevonden voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Het is nog steeds de wens van de provincie om op lange termijn het Cornelis Douwesterrein 2-3 te transformeren naar woon-werkgebied. Vandaar dat wij aan het einde van het gezamenlijke traject wat nu ingezet wordt, de aanwijzing van het Cornelis Douwesterrein 2-3 als IPB zullen heroverwegen.

Ad b. Provinciaal vaarwegbeheer - vergunningplicht uitgebreid tot op de oevers

Met het beoogde werkingsgebied uit de oevers tot 20 meter aan weerszijden van de vaarwegen, beoogt de provincie dat het beheer en onderhoud aan de vaarwegen (o.a. baggeren en oeverconstructies) uitvoerbaar blijven. Allereerst is van belang dat de huidige regelgeving de oeverbescherming onvoldoende borgt. Daarnaast is van belang dat de uitbreiding van het werkingsgebied nodig is voor de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden aan de vaarwegen. Dergelijke werkzaamheden vinden zowel vanaf het water als vanaf het land plaats. Dat betekent dat er geen objecten geplaatst mogen worden die dat verhinderen. De kosten voor het aanpassen van de beheer- en onderhoudswerkzaamheden om de objecten langs of in de vaarwegen heen zijn namelijk zeer hoog, werken zeer vertragend in de werkzaamheden en zorgen voor grote administratieve belasting. Het werkingsgebied als geheel niet te wijzigen, zoals in de zienswijze wordt voorgesteld, is voor ons daarmee geen optie.

De argumenten die u beschrijft, zijn valide en voorstelbaar. Dit zal met grote waarschijnlijkheid ook gelden voor andere gemeenten waarvan de bebouwde kom grenst aan een vaarweg van de provincie. In het ontwerp was voor het werkingsgebied voor de vaarweg voor dezelfde begrenzing als voor provinciale wegen gekozen. Zoals terecht door de gemeente Amsterdam wordt aangegeven, leidt dit tot onwenselijke situaties omdat er binnen de bebouwde kom binnen die 20 meter veel gebeurt.

Met het in acht nemen van de zienswijze van de gemeente Amsterdam besluiten wij het volgende:
1.De voorgestelde uitbreiding van het werkingsgebied wordt uitsluitend in landelijk gebied toegepast; en
2. de uitbreiding van het werkingsgebied uit de oevers wordt vooralsnog beperkt tot 5 meter aan weerszijden van de vaarwegen, in plaats van de voorgestelde 20 meter.

Bovenstaand besluit zorgt voor aansluiting bij de al geldende regels en geeft vooralsnog duidelijkheid voor belanghebbenden. Daarnaast borgt de uitbreiding van het werkingsgebied ook dat de provincie, in ieder geval in landelijk gebied, haar beheer en onderhoud aan de vaarwegen en oeverconstructies kan uitvoeren zonder obstructies.

Aanvankelijk was vanwege de uniformiteit gekozen voor een uitbreiding van 20 meter, waarmee werd aangesloten bij de breedte van het beperkingengebied bij provinciale wegen. De eigendomsverhoudingen bij de vaarwegen liggen echter, anders dan bij de wegen het geval is, veelal niet bij de beheerder. Om deze reden is er nu voor gekozen om de uitbreiding te beperken tot 5 meter aan beide zijden van de vaarweg. Binnen deze 5 meter zouden de meeste activiteiten rondom beheer en onderhoud kunnen plaatvinden.

Bovenstaande neemt echter niet weg dat er mogelijk bepaalde situaties zullen zijn waarbij de vaarwegbelangen toch nog onvoldoende zijn geborgd ofwel waarbij juist geen noodzaak voor de uitbreiding van het werkingsgebied bestaat. De begrenzing van de vaarwegen wordt gemonitord en geëvalueerd teneinde te bezien of en waar aanpassing nodig is. Dit zou alsnog kunnen leiden tot een wijziging van de breedte van het werkingsgebied op specifieke locaties.

Gelet hierop blijven we ook met de gemeente Amsterdam in gesprek. Een verkennend gesprek daarvoor heeft plaatsgevonden op 18 oktober jl. Een vervolgafspraak moet nog gepland worden. Bij dit vervolggesprek zorgen beide partijen dat de mensen met de juiste kennis over dit onderwerp aan tafel zitten.

ZW-0007 tt Vasumweg, Amsterdam B.V. en ‘het Consortium’

Zienswijze

1. Inleiding

1.1 Namens de besloten vennootschap "tt Vasumweg, Amsterdam B.V." (hierna "tt Vasumweg"), statutair gevestigd en kantoorhoudende aan de Schiedamsedijk 47A te (3011 ED) Rotterdam, alsmede namens de hierna te noemen ontwikkelende partijen, tevens aandeelhouders van tt Vasumweg: de besloten vennootschappen VolkerWessels Bouw & Vastgoedontwikkeling Deelnemingen II B.V., Rovobel Participations B.V., RV Projectontwikkeling B.V. en AEGON Levensverzekering N.V. (hierna gezamenlijk: het "Consortium") dien ik hierbij zienswijzen in over het Ontwerpbesluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 10 september 2024, nr. 2295686/2295705 tot wijziging van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022.
1.2 Deze zienswijze richt zich op de voorgenomen uitbreiding van het werkingsgebied als Industrieterrein van Provinciaal Belang van de scheepsreparatiewerf Cornelis Douwes 2-3, gelegen aan de tt Vasumweg 131 en de tt Melissaweg (ongenummerd) te (1033 SG) Amsterdam (wijzigingsnummer 18.2.2024).
1.3 De scheepsreparatiewerf behoort in erfpacht toe aan tt Vasumweg en is tot en met 31 mei 2028 verhuurd aan Shipdock Holding B.V., h.o.d.n. Damen Shiprepair Amsterdam.
1.4 Tt Vasumweg en het Consortium kunnen zich niet verenigen met de voorgenomen uitbreiding van het werkingsgebied met c.q. aanwijzing van de scheepsreparatiewerf Cornelis Douwes 2-3 als Industrieterrein van Provinciaal Belang. Deze aanwijzing zou betekenen dat de wijziging/herziening van het omgevingsplan, die nodig is voor de uitvoering van in samenspraak met de gemeente Amsterdam (hierna: de "Gemeente") beoogde herontwikkeling tot grootschalig woon-werkgebied met duizenden woningen, vooralsnog gedurende langere tijd niet kan doorgaan, terwijl hierover met de gemeente Amsterdam reeds concrete en bindende samenwerkingsafspraken zijn gemaakt (zie randnummers 3.8 - 3.15).
1.5 Deze zienswijze is als volgt opgebouwd:

Samenvatting; Feiten en achtergrond; Wijziging leidt niet tot beoogde behoud maritieme maakindustrie: huurovereenkomst met Damen Shiprepair Amsterdam eindigt eind mei 2028; Wijziging onnodig voor beoogde overlegfase van 2 jaar nu huurovereenkomst pas eind mei 2028 eindigt; Alternatievenonderzoek ontbreekt; Wijziging blokkeert onnodig planvorming voor herontwikkeling naar woningbouw en commerciële functies; Wijziging strijdig met provinciaal beleid en gemaakte bestuursafspraken; Onderbouwing provinciaal belang ontbreekt; Wijziging zal leiden tot zeer omvangrijke schade waarmee geen rekening is gehouden en waarvoor schadeclaim bij de Provincie zal worden ingediend; Afronding en verzoek

2. Samenvatting

2.1 Het Consortium heeft de gronden van de scheepsreparatiewerf Cornelis Douwes 2-3 in erfpacht verworven teneinde het verouderde havenindustriegebied "Shipdock" te transformeren tot een grootschalig woon- en werkgebied met 4.800 tot 5.000 woningen in Amsterdam-Noord. Deze doelstelling is opgenomen in de Structuurvisie 2040 en op grond van de recent op 27 juni 2024 vastgestelde Ontwikkelstrategie 2034 van de Gemeente geldt dit als startpunt van de ontwikkeling van het gebied Haven-Stad. Tussen de Gemeente, tt Vasumweg en het Consortium is met betrekking tot de hiervoor bedoelde transformatie in 2018 een samenwerkingsovereenkomst gesloten.

2.2 De voorgenomen wijziging van het werkingsgebied c.q. aanwijzing van het terrein als Industrieterrein van Provinciaal Belang is een eenzijdige actie van Gedeputeerde Staten, gebaseerd op een verzoek van enkele Ministeries waarbij de belangen van de gerechtigde tot het erfpachtrecht, de volkshuisvestingsopgave en de belangen van de duizenden huishoudens ter zijde worden geschoven en op geen enkele wijze zijn betrokken/gewogen. Tt Vasumweg als erfpachter en het Consortium als belanghebbende zijn hierover niet vooraf ingelicht en zijn - net als de gemeente Amsterdam1 - onaangenaam verrast en zeer verbaasd over de inzet van dit machtsmiddel door Gedeputeerde Staten.

2.3 De inzet van deze bevoegdheid is vanwege de delegatie door Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten ook nog eens democratisch zeer beperkt gelegitimeerd. Het is de vraag hoe Provinciale Staten hier tegenaan kijkt.

2.4 Voorts vragen tt Vasumweg en het Consortium zich vanwege de betrokkenheid van diverse ministeries af of deze gecoördineerde actie ook is afgestemd met het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. De actie druist immers volledig in tegen de aanpak grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, waarin Haven-Stad expliciet is opgenomen. Ook dit zwaarwegende belang is niet meegewogen.

2.5 Tt Vasumweg en het Consortium betwisten nut en noodzaak van de wijziging c.q. aanwijzing. De wijziging leidt niet tot het beoogde behoud van maritieme maakindustrie, omdat de verhuur van de scheepsreparatiewerf aan Shipdock Holding B.V. (h.o.d.n. Damen Shiprepair Amsterdam) van rechtswege (zonder dat daartoe een opzegging is vereist) eindigt op 31 mei 2028. Van verlenging. De voorgenomen wijziging c.q. aanwijzing leidt er dan ook niet zonder meer toe dat de maritieme maakindustrie ter plaatse behouden blijft. Na oplevering van de werf is tt Vasumweg Vasumweg immers niet gehouden om aan Damen Shiprepair Amsterdam en/of andere havengerelateerde partijen te verhuren.

2.6 Bovendien is het voorgenomen besluit onnodig voor de beoogde overlegfase tussen Rijk, Provincie en gemeente Amsterdam van in totaal 2 jaar, omdat de huurovereenkomst pas eind mei 2028 eindigt, derhalve over ruim 3,5 jaar, en de start van de realisatie niet eerder dan in 2029 is beoogd.

2.7 Van belang is voorts dat een onderzoek naar alternatieve locaties (bestaand of nieuw) voor de huidige huurder Shipdock Holding B.V. ontbreekt. Deze huurder weet al 15 jaar dat de huurovereenkomst eindigt en dat aan het einde van de huurtermijn moet worden opgeleverd. Het voorgenomen besluit blokkeert dan ook onnodig de planvorming die voor herontwikkeling noodzakelijk is. Het belang van de woningbouw en van de eigenaar is in het voorgenomen besluit tot aanwijzing als Industrieterrein van Provinciaal Belang op geen enkele wijze meegewogen.

2.8 Het voorgenomen besluit is voorts in strijd met provinciaal beleid, zoals neergelegd in de vigerende Omgevingsvisie NH 2050, en met bestuursafspraken - meest recent in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied uit december 2023 - waarbij de locatie is aangewezen als transformatiegebied voor woningbouw.

2.9 Met de financiële belangen die gemoeid zijn bij uitvoering van de herontwikkeling is in het voorgenomen besluit geen enkele rekening gehouden. Een blokkade van de herontwikkeling leidt tot zeer omvangrijke schade. Deze schade wordt thans in opdracht van tt Vasumweg en het Consortium onderzocht en zal via een schaderapportage inzichtelijk worden gemaakt. Voor het geval het voorgenomen besluit daadwerkelijk wordt genomen, behouden tt Vasumweg en het Consortium zich het recht voor om een schadeclaim c.q. verzoek om nadeelcompensatie bij Gedeputeerde Staten in te dienen.

2.10 Gelet op het voorgaande verzoeken tt Vasumweg en het Consortium Gedeputeerde Staten dan ook dringend om van het voorgenomen besluit af te zien. Tt Vasumweg en het Consortium behouden zich jegens de Provincie alle rechten voor.
3. Feiten en achtergrond
3.1 Al sinds 2002 onderzoekt de gemeente Amsterdam samen met marktpartijen de mogelijkheid om het voormalige NDSM-terrein te herontwikkelen.
3.2 In de Structuurvisie Amsterdam 2040, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam in februari 2011, en in de ontwikkelingsstrategie Haven-Stad, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 21 december 2017, is aangegeven dat de gemeente Amsterdam het plangebied, waarin het voormalige NDSM-terrein is gelegen, wil transformeren naar de bestemming "wonen-werken".
3.3 Tt Vasumweg heeft in april 2014 het voortdurend recht van erfpacht verworven van de scheepsreparatiewerf gelegen op een deel van het voormalige NDSM-terrein, gelegen aan de tt. Vasumweg en de tt. Melissaweg te Amsterdam, kadastraal bekend gemeente Amsterdam AH, sectie AH, nummers 1445, 16667, 1698, 2325, 2326, 2327 en 2328, totaal groot ca. 196.683 m2. De gemeente Amsterdam is bloot eigenaar van deze gronden. Tt Vasumweg heeft de locatie aangekocht met het oog op transformatie naar een stedelijk woongebied waar gewoond en gewerkt gaat worden.
3.4 De scheepsreparatiewerf werd destijds verhuurd aan Shipdock Holding B.V., na de overname door Damen Shipyards vanaf 2015 Damen Shiprepair Amsterdam geheten.
3.5 Op 17 december 2009 sloot (de rechtsvoorganger van) tt Vasumweg een huurovereenkomst met Shipdock Holding B.V., voor de duur van 18 jaar en 9 maanden, met aanvangsdatum 1 oktober 2009 en met uitdrukkelijke einddatum 31 mei 2028: *Deze overeenkomst is aangegaan voor de duur van 18 jaar en 9 maanden, ingaande op 1 september 2009 en lopende tot en met 31 mei 2028 en eindigt dan van rechtswege zonder dat enige opzegging is vereist*
3.6 In de huurovereenkomst is uitdrukkelijk bepaald - en dit was bij de overname van Shipdock Holding B.V. dan ook bij Damen Shipyards bekend - dat sprake is van een huurovereenkomst voor bepaalde tijd. Met deze tijdelijkheid is ook rekening gehouden in de hoogte van de huur; deze is namelijk verre van marktconform. Uitdrukkelijk is bepaald dat de huurovereenkomst na de einddatum niet door huurder kan worden voortgezet. De huurder is er in art. 8.7 van de huurovereenkomst op gewezen dat het gebied wordt herontwikkeld en daarom slechts tijdelijk het genot van het gehuurde heeft, waarbij afstand is gedaan van ontruimingsbescherming: *Herontwikkelingsplannen verhuurder Huurder is, voorafgaand aan het sluiten van deze huurovereenkomst, door verhuurder geïnformeerd over de omstandigheid dat verhuurder doende is voor het gebied, waarvan de ruimte deel uitmaakt, een planontwikkeling te realiseren. Hierdoor is huurder ermee bekend dat hij/zij in eerste instantie slechts voor de duur van dit contract het genot van het gehuurde heeft en door ondertekening van deze huurovereenkomst ermee heeft ingestemd dat het gehuurde bestemd is voor sloop of (vernieuwbouw, respectievelijk een andere functie. In verband met de hiervoor omschreven herontwikkelingsplannen van verhuurder zal huurder geen beroep doen op ontruimingsbescherming.*
De ontruiming tegen het einde van de lopende Kuurperiode is reeds aangezegd.
3.7 Na ommekomst van de Kuurperiode wordt de scheepsreparatiewerf gesloopt en ontmanteld ten behoeve van grootschalige herontwikkeling tot een woon-/ werkgebied, dat al in 2009 was voorzien.
3.8 In april 2018 hebben de gemeente Amsterdam, tt Vasumweg en haar aandeelhouders VolkerWessels Bouw & Vastgoedontwikkeling Deelnemingen II B.V., Rovobel Participations B.V., RV Projectontwikkeling B.V. en AEGON Levensverzekering N.V. (hierna: het "Consortium") de "Overeenkomst TT Vasumweg te Amsterdam (Shipdock-locatie)" gesloten om de herontwikkeling van de Shipdocklocatie vorm te geven. Daarin zijn hele heldere afspraken en ambities vastgelegd, maar ook kaders waarbinnen partijen met elkaar werken aan de op deze locatie beoogde transformatie, naar een gebied waarin wonen en werken centraal staan.
3.9 In deze samenwerkingsovereenkomst zijn onder meer afspraken gemaakt over de door tt Vasumweg en haar (beoogde) aandeelhouders voorziene realisatie van de nieuwe bestemming, de inzet van planologische instrumenten en het gemeentelijk voorkeursrecht door de gemeente. In de samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat deze wordt aangegaan voor de duur van de herontwikkeling en dat de verplichtingen uit hoofde van de samenwerkingsovereenkomst voortduren, tot deze door de betreffende partij(en) zijn voldaan. In elk geval tot 31 december 2027, op welke datum een anterieure overeenkomst gesloten zal moeten zijn. Daartoe hebben het Consortium en de gemeente Amsterdam zich ten opzichte van elkaar verplicht.
3.10 De kaders van de samenwerkingsovereenkomst houden rekening met de in 2008 gesloten Convenant Houthavens/NDSM-Werf. In dit mede door de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland ondertekende convenant is opgenomen dat overheden pas op de plaats maken en dat plannen voor deze locatie pas na 15 jaar (2024 dus) in procedure mogen worden gebracht en dat pas 5 jaar nadien (2029 dus), met de uitvoering mag worden gestart. De samenwerkingsovereenkomst voorziet er dan ook in dat 12

maanden na 1 februari 2029 met de realisatie van herontwikkeling wordt gestart en dat - met een versnellingsopgave - binnen de uitdrukkelijk opgenomen termijnen contigenten, woningen dienen te worden opgeleverd.
3.11 Het Convenant Houthavens/NDSM-Werf kreeg in februari 2011 een vervolg, toen de gemeenteraad van Amsterdam de Structuurvisie Amsterdam 2024 heeft vastgesteld. Daarin is benadrukt dat de Shipdock-locatie in de toekomst tot woon-werkgebied zou worden getransformeerd.
3.12 De kaders van de samenwerkingsovereenkomst vloeien verder voort uit c.q. zijn mede gebaseerd op de op 21 december 2017 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgestelde Ontwikkelstrategie Haven-Stad. Deze laatste vormt op haar beurt de basis voor de Ontwikkelstrategie 2035, die op 27 juni 2024 door de gemeenteraad is vastgesteld.
3.13 In de samenwerkingsovereenkomst tussen het Consortium en de gemeente Amsterdam is - geheel in lijn met vorenbedoelde documentatie - afgesproken dat de herontwikkeling van de Shipdock-locatie (pas) vanaf 2024 daadwerkelijk gezamenlijk ter hand genomen zal gaan worden en dat vanaf dat moment ruimtelijke plannen worden gemaakt, met als bestemming wonen-werken. Het Consortium heeft in 2023 een ontwikkelteam zowel intern als extern op volledige sterkte gebracht om te kunnen voldoen aan de verplichtingen voortvloeiende uit de samenwerkingsovereenkomst.
3.14 Beoogd zijn ca. 4.800 tot 5.000 woningen en daarnaast diverse commerciële en maatschappelijke functies, met in totaal ca. 495.000 m2 BVO. De verdeling wonen/werken is 80/20. Hierna zijn impressies opgenomen:
3.15 Onderdeel van de afspraken - zoals vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst - is dat tt Vasumweg verplicht is om niet tot verlenging van de huurovereenkomst met Damen over te gaan en zorg moeten dragen voor tijdige aanzegging van de verplichting tot ontruiming. Zoals hiervoor is aangegeven heeft tt Vasumweg de ontruiming tegen het einde van de huurovereenkomst aangezegd. Op het einde van de huur en de verplichting tot ontruiming op de einddatum heeft tt Vasumweg Damen Shiphyards ook bij herhaling gewezen in de overleggen met Damen Shipyards over een aantal allonges op de huurovereenkomst. Damen Shipyards is daarmee dan ook genoegzaam bekend.
3.16 Recent heeft het Consortium kennisgenomen van de voorgenomen wijziging van de werkingsgebieden in de Omgevingsverordening Noord-Holland, zoals deze in ontwerp ter visie is gelegd van 17 september tot en met 28 oktober 2024. Hiermee willen Gedeputeerde Staten het verzoek van het Rijk en Damen Shipyards faciliteren om het Cornelis Douwesterrein 2-3 in Amsterdam aan te wijzen als Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB). Reden voor dit verzoek zou zijn de wens van diverse Ministeries om de locatie voorlopig te behouden voor de maritieme maakindustrie.
3.17 In de kennisgeving wordt gesteld dat het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam in de komende 2 jaar de toekomstige invulling van het gebied gaan onderzoeken. Zolang het terrein de status Industrieterrein van Provinciaal Belang heeft, kunnen er geen andere ontwikkelingen (zoals woningbouw) plaatsvinden. In reactie op dit voornemen brengt het Consortium de navolgende bezwaren naar voren.
4. Wijziging leidt niet tot beoogde behoud maritieme maakindustrie: huurovereenkomst met Damen Shiprepair Amsterdam eindigt eind mei 2028.
4.1 Op pagina 5 van het "Ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-H', onder 18.2.2024, merken Gedeputeerde Staten in de reactie op het wijzigingsvoorstel als volgt op: *"Wij gaan mee in het verzoek van het Rijk en nemen het Corneiis Douwesterrein 2-3 gedeeltelijk op ais Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB). Op deze manier blijft de maritieme maakindustrie op deze locatie behouden totdaterzicht is op een structurele oplossing. Zodra deze oplossing eris kan de status IPB worden ingetrokken en kan de transformatie naar woningbouw op deze locatie alsnog gestalte krijgen. Wij hebben inmiddels de afspraak gemaakt met het Rijk en de gemeente Amsterdam om dit de komende 2jaar nader te onderzoeken. Bijhet niet aanwijzen van deze locatie als IPB is er een gerede kans dat de transformatie naar woningbouw alsnog wordt ingezet zonder dat de continuïteit van de scheepswerfgeborgd is."*
4.2 Met deze overwegingen miskennen Gedeputeerde Staten dat de verhuur van de scheepsreparatiewerf aan Shipdock Holding B.V. (h.o.d.n. Damen Shiprepair Amsterdam) uiterlijk 31 mei 2028 zal eindigen.
4.3 De op 17 december 2009 door (de rechtsvoorganger van) tt Vasumweg met Shipdock Holding B.V. gesloten huurovereenkomst heeft een looptijd van 18 jaar en 9 maanden, met aanvangsdatum 1 september 2009 en met uitdrukkelijke einddatum 31 mei 2028.
4.4 De huurovereenkomst eindigt op die datum zonder dat daarvoor een opzegging is vereist; zij kan niet worden verlengd.
4.5 Damen Shipyards is er al sinds 2013 (toen zij de aandelen van Shipdock Holding B.V. verwierf) mee bekend dat de huurovereenkomst per 31 mei 2028 eindigt en door Shipdock Holding B.V. is er zelfs in 2009 al expliciet mee ingestemd dat het gehuurde op termijn bestemd is voor een andere functie. Zoals blijkt uit de

huurovereenkomst heeft zij er ook expliciet mee ingestemd dat verhuurder niet verplicht is vervangende ruimte aan te bieden en dat zij als huurder in verband met die beëindiging op geen enkele wijze aanspraak kan maken op enige vergoeding als gevolg van deze beëindiging. Sterker nog; zij heeft zich zelfs contractueel verplicht geen beroep te zullen doen op de haar wettelijk toekomende ontruimingsbescherming.
4.6 Tt Vasumweg is in het licht van het bepaalde in de huurovereenkomst en tegen de achtergrond van de met de gemeente Amsterdam gemaakte afspraken niet in staat en niet bereid de huurovereenkomst met Shipdock Holding B.V. te verlengen voor een periode na 31 mei 2028.
4.7 De scheepsreparatiewerf is bovendien sterk verouderd en voldoet technisch niet meer aan de eisen van de huidige tijd. Dat is ook uitdrukkelijk door Damen Shipyards aan het Consortium bevestigd. Met het oog op het einde van de huur wordt door Damen Shipyards geen grootschalig vervangingsonderhoud gepleegd (dat op grond van het bepaalde in de huurovereenkomst voor haar rekening komt) en wordt er evenmin structureel geïnvesteerd. Onlangs is bijvoorbeeld een beoogde investering om de werf te verduurzamen met pv panelen door Damen Shipyards teruggedraaid.
4.8 Het is de verantwoordelijkheid van Damen Shipyards zelf om tijdig op een ontruiming en vertrek te anticiperen en de bedrijfsactiviteiten - al dan niet met behulp van het Rijk - naar één of meerdere andere van haar reparatiewerven te verplaatsen dan wel een nieuwe werf te realiseren. Het Consortium heeft geheel onverplicht diverse alternatieven aangedragen, waarmee - voor zover het Consortium bekend - niets is gebeurd.
4.9 Voor zover de Provincie Noord-Holland, het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, willen trachten om het behoud van de maritieme maakindustrie op deze locatie ook 31 mei 2028 te handhaven, zal dat - gelet op de hiervoor omschreven eindigheid van de huur - met de voorgestelde wijziging van de begrenzing van het werkingsgebied Industrieterrein van Provinciaal Belang dan ook niet lukken. Via de Omgevingsverordening kan niet worden ingegrepen in de privaatrechtelijke afspraken tussen tt Vasumweg en Shipdock Holding B.V.
4.10 Nut, noodzaak en belang van de voorgestelde wijziging ontbreken daarom volledig.
5. Wijziging onnodig voor beoogde overlegfase van 2 jaar, nu huurovereenkomst pas eind mei 2028 eindigt
5.1 In de hiervoor geciteerde reactie van Gedeputeerde Staten staat vermeld dat de provincie Noord-Holland met het Rijk en de gemeente Amsterdam de afspraak zou hebben gemaakt om in de komende twee jaar onderzoek te doen naar een structurele oplossing waarbij behoud van de maritieme maakindustrie voorop staat. Zodra deze oplossing er is, kan de status IPB worden ingetrokken en kan de transformatie naar woningbouw alsnog gestalte krijgen.
5.2 Gelet op de gemaakte afspraak tussen de provincie Noord-Holland, het Rijk en de gemeente Amsterdam om binnen twee jaar naar een structurele oplossing te (onder)zoeken, is de beoogde wijziging van werkingsgebied c.q. aanwijzing als Industrieterrein van Provinciaal Belang helemaal niet nodig. De huurovereenkomst met Shipdock Holding B.V. zal eindigen uiterlijk 31 mei 2028. Dat betekent dat er vanaf heden nog ruim 3,5 jaar de tijd is om het onderzoek naar de gewenste structurele oplossing te doen en die oplossing daadwerkelijk te realiseren.
5.3H et is bovendien opvallend dat de structurele oplossing binnen twee jaar moet worden gevonden, maar de beoogde wijziging van het werkingsgebied niet aan een tijdlimiet is verbonden. In theorie zou deze termijn van twee jaar bijvoorbeeld twintig jaar kunnen duren. Dat is een buitenproportioneel zware last voor tt Vasumweg waartegen het in de voorgenomen aanwijzing aangehaalde belang niet kan opwegen. Te meer omdat hiermee de dringend noodzakelijk geachte woningbouwplannen voor duizenden nieuwe woningen in Amsterdam voor vele jaren in de ijskast dreigen te worden gezet.
6. Alternatievenonderzoek ontbreekt
6.1 Tt Vasumweg stelt vast dat het voorgenomen besluit er op geen enkele wijze blijk van geeft dat enig onderzoek is gedaan naar de vraag of er alternatieve locaties, al dan niet in handen van Damen Shipyards, geschikt zijn of geschikt kunnen worden gemaakt om bijv, fregatten van de marine te repareren.
6.2 In feite is louter de wens van de diverse ministeries overgenomen en de gedachte is kennelijk dat binnen twee jaar een structurele oplossing kan worden gevonden.
6.3 oor de onderhavige ingrijpende wijziging van de Omgevingsverordening zal op zijn minst een onderzoek naar alternatieve mogelijkheden moeten zijn gedaan. Zolang dat onderzoek er niet is, mag de enkele wens om de scheepsreparatiewerf ter plaatse planologisch te behouden, terwijl deze eind mei 2028 ontruimd moet worden opgeleverd, niet doorslaggevend zijn voor de beslissing om een woningbouwontwikkeling van duizenden woningen vooralsnog tegen te houden en in elk geval ernstig te vertragen.
7. Wijziging blokkeert onnodig planvorming voor herontwikkeling naar woningbouw en commerciële functies
7.1 Gelet op het feit dat de huurovereenkomst met Shipdock Holding B.V. op 31 mei 2028 afloopt en er daarna geen perspectief op een verlenging van de huurovereenkomst op de huidige locatie is, zorgt de beoogde

wijziging van het werkingsgebied uitsluitend tot een nodeloze blokkade voor de planvorming voor de herontwikkeling naar woningbouw en commerciële functies.
7.2 De Shipdock-locatie maakt deel uit van Haven-Stad, een grote gebiedsontwikkeling van Amsterdam, waaruit een aanzienlijke woonproductie moet komen. De Gemeente heeft in een woondeal afgesproken met het Rijk dat zij bijdraagt aan de woonproductie vanwege het tekort aan woningen. Het belang van deze Rijksafspraak is op geen enkele wijze meegenomen in de afweging tot het voornemen van aanwijzing tot Industrieterrein van Provinciaal Belang.
7.3 Tt Vasumweg en het Consortium vragen zich dan ook af hoe het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening staat tegenover het verzoek om wijziging van de ministeries van EZK, I&W en Defensie. De actie druist immers volledig in tegen de aanpak grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, waarin Haven-Stad expliciet is opgenomen.
Zie: Kamerbrief van de minister van BZK over aanpak grootschalige NOVEXwoningbouwlocaties d.d. 20 oktober 2023: https://open.overheid. nl/documenten/146bdc82-bafd-4e49-8c66- afccd52e3243/file: - Kamerbrief van de minister van BZK over voortgang grootschalige woningbouw d.d. 5 juni 2024: https://open.overheid.nl/documenten/394388b2-0257-4db9-9b05- fe6196ad3bcl/file.
7.4 Het belang bij spoedige grootschalige woningbouw op deze locatie is niet dan wel onvoldoende meegewogen. Bovendien belemmert de blokkade van woningbouw op deze locatie ook de ontwikkeling van de omgeving. Zonder de realisatie van de onderhavige herontwikkeling kunnen grote delen van de herontwikkeling van Amsterdam-Noord niet worden opgepakt.
7.5 De woningcrisis in Nederland vereist grootschalige oplossingen. Door duizenden woningen te realiseren op deze locatie kan worden bijgedragen aan de oplossing van deze crisis. Dit sluit aan bij zowel landelijke als regionale doelen om het tekort aan betaalbare en duurzame woningen terug te dringen.
7.6 Zowel Gemeente als de private sector hechten belang aan deze ontwikkeling. Het project kan worden gepositioneerd als een publiek private samenwerking, met parallelle belangen, hetgeen de uitvoering versnelt en het draagvlak voor deze gewenste stedelijke transformatie vergroot.
7.7 De herontwikkeling van het gebied draagt niet alleen bij aan de woningvoorraad, maar ook aan de economische groei en werkgelegenheid van Amsterdam en regio. Dit heeft zowel lokaal als regionaal voordelen en versterkt de positie van de Gemeente en Provincie in het opvangen van toekomstige bevolkingsgroei. De werkgelegenheid zal na realisatie van het project de huidige werkgelegenheid van de werf vele malen overtreffen. In dit verband wordt ook verwezen naar de brief van de wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling & Duurzaamheid aan de raadscommissie d.d. 2 juni 2020 (bijlage).
7.8 Kortom, de voorgenomen wijziging vormt een onnodige blokkade voor de verdere planvorming, terwijl met die wijziging vanwege de overeengekomen oplevering van de werf op 31 mei 2028 geen enkel (redelijk) doel kan worden gediend.
8. Wijziging strijdig met provinciaal beleid en gemaakte bestuursafspraken
8.1 De voorgenomen wijziging is voorts in strijd met het eigen ruimtelijk beleid van de Provincie en de gemaakte bestuursafspraken.
8.2 In de vigerende Omgevingsvisie NH 2050 is het terrein als onderdeel van Havenstad aangewezen als transformatiegebied van havenareaal naar gemengd woonwerkgebied. Dat is gebeurd in aansluiting op de afspraken die Provinciale Staten en vijf betrokken gemeenten, waaronder de Gemeente, in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 hebben gemaakt.
8.3 Laatstgenoemde visie is inmiddels in december 2023 opgevolgd door het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, vastgesteld in het Bestuursplatform NZKG. Hieraan namen naast de Provincie ook deel het (voormalige) Ministerie van Economische Zaken en Klimaat en de Gemeente. Ook in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is het terrein wederom aangewezen als transformatiegebied voor woningbouw, als onderdeel van Haven-Stad.
8.4 In de vigerende Omgevingsvisie NH 2050 is het terrein als onderdeel van Havenstad aangewezen als transformatiegebied van havenareaal naar gemengd woonwerkgebied. Dat is gebeurd in aansluiting op de afspraken die Provinciale Staten en vijf betrokken gemeenten, waaronder de Gemeente, in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 hebben gemaakt. Op geen enkele wijze is gemotiveerd dat en waarom met de voorgenomen wijziging gerechtvaardigd een inbreuk op voornoemd bestendig provinciaal beleid en de gemaakte bestuursafspraken zou kunnen worden gemaakt en hoe zich de voorgenomen wijziging tot dat beleid en de bestuursafspraken verhoudt. Tevens blijkt nergens uit dat de overige partijen, betrokken bij de gemaakte bestuursafspraken, ermee hebben ingestemd dat door de Provincie een eenzijidige inbreuk op die afspraken wordt gemaakt.
9. Onderbouwing van provinciaal belang ontbreekt

9.1 De voorgenomen wijziging c.q. aanwijzing van het terrein als Industrieterrein van Provinciaal Belang Reden is ingegeven vanuit de wens van diverse Ministeries om de locatie voorlopig te behouden voor de maritieme maakindustrie.
9.2 Op geen enkele wijze is aangetoond of onderbouwd welk provinciaal belang is gemoeid c.q. wordt behartigd bij de voorgenomen aanwijzing. Indien het Rijk Damen Shiprepair Amsterdam in enigerlei vorm wenst te behouden voor de maritieme maakindustrien, dan is het ook de verantwoordelijkheid van het Rijk om zich met de hem ten dienste middelen daarvoor in te zetten. Provinciale belangen zijn niet aan de orde indien de wijziging louter is ingegeven door wensen van diverse ministeries.
10. Wijziging zal in een voorkomend geval leiden tot zeer omvangrijke schade waarmee geen rekening is gehouden en waarvoor in een voorkomend geval een schadeclaim bij de Provincie zal worden ingediend.
10.1 Als gevolg van het voorgenomen besluit zullen tt Vasumweg en het Consortium vooralsnog meerdere jaren niet -in samenspraak met de Gemeente -tot de voor de herontwikkeling beoogde wijziging van het omgevingsplan en uitvoering van dat omgevingsplan kunnen komen.
10.2 Dit betekent dat tt Vasumweg en het Consortium zeer omvangrijke schade zullen leiden. In de eerste plaats moet - indien sprake is van meerdere jaren uitstel van de planvorming - worden gedacht aan vertragingsschade en vergeefs gemaakte ontwikkel- en plankosten, die vanwege de vertraging opnieuw moeten worden gemaakt.
10.3 In de tweede plaats zal - indien de herontwikkeling van de locatie voor veel langere termijn wordt geblokkeerd - het besluit leiden tot onder andere grootschalige exploitatieschade wegens gederfde ontwikkelinkomsten en waardedaling van de gronden.
10.4 Uit niets blijkt dat in het voorgenomen besluit met de grootschalige financiële belangen gemoeid met het project rekening is gehouden. Mochten Gedeputeerde Staten niettemin het besluit nemen, dan zullen tt Vasumweg en het Consortium zich alle rechten moeten voorbehouden ten aanzien van o.a. de indiening van een schadeclaim, al dan niet in de vorm van nadeelcompensatie. Van belang is in dit verband onder meer dat op grond van artikel 15.1 lid 1, aanhef en onder f Omgevingswet een verzoek om nadeelcompensatie kan worden ingediend indien Gedeputeerde Staten als bevoegd bestuursorgaan zouden besluiten om tot de voorgenomen wijziging van de Omgevingsverordening over te gaan.
10.5 De voorziene schade wordt thans door een schade-expert in beeld gebracht in de vorm van een schaderapportage. Deze schaderapportage zal aan de Provincie worden toegestuurd zodra deze gereed is.
11. Afronding en verzoek
11.1 Gelet op het voorgaande verzoekt tt Vasumweg mede namens het Consortium om het voorgenomen besluit, bestaande uit de voorgenomen uitbreiding van het werkingsgebied met c.q. opname van de scheepsreparatiewerf Cornelis Douwes 2-3 als Industrieterrein van Provinciaal Belang, niet te nemen.
11.2 Tt Vasumweg en het Consortium verzoeken Gedeputeerde Staten om geen nieuwe beperkingen op te leggen voor de door haar beoogde herontwikkeling. Het onderzoek naar de structurele oplossing kan parallel plaatsvinden. Tt Vasumweg en het Consortium zijn bereid om dit onderzoek mee te werken en tegelijkertijd te werken aan de voorbereiding van de wijziging van het omgevingsplan, zodat dit onderzoek niet de voorgenomen ontwikkeling - naar het zich laat aanzien: jarenlang - vertraagt met alle gevolgen van dien.
11.3 Tt Vasumweg en het Consortium behoudt zich alle rechten jegens de Provincie voor, inclusief de mogelijkheid om het besluit aan de rechter voor te leggen en/of de mogelijkheid van indiening van een verzoek om nadeelcompensatie.
11.4 Nu de bevoegdheid om over de wijziging van de begrenzing c.q. de aanwijzing te beslissen op grond van de Omgevingsverordening is gedelegeerd aan Gedeputeerde Staten, achten tt Vasumweg en het Consortium het van belang dat ook Provinciale Staten kennisnemen van de grootschalige gevolgen van deze onvoldoende doordachte en onvoldoende afgewogen 'ingreep', die is voortgekomen uit een verzoek van diverse ministeries.
11.5 Een kopie van deze zienswijze zend ik daarom tevens aan Provinciale Staten.
11.6 Tevens gaat een kopie van deze zienswijze aan het ministerie van Defensie en het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO).
11.7 Tot slot gaat een kopie naar de gemeente Amsterdam.

Reactie op zienswijze
Uw ingediende zienswijze heeft niet tot aanpassing van ons besluit geleid. Wij herkennen de door u geschetste noodzaak tot een structurele oplossing, waarbij de nationale veiligheid geborgd is zodat deze locatie op termijn getransformeerd kan worden naar een woon-werkgebied. De gezamenlijke verkenning komende twee jaar uitgevoerd door Rijk, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam, moet leiden tot een stap in de richting van deze structurele oplossing. Aan het eind van het traject heroverwegen wij de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

Bevoegdheden en belangen
Op grond van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is Gedeputeerde Staten bevoegd om de begrenzing van een werkingsgebied te wijzigen. De provincie is geen partij bij afspraken die gemaakt zijn tussen de gemeente Amsterdam en Tt Vasumweg, Amsterdam bv. of tussen Tt Vasumweg en eventuele erfpachthouders op het Cornelis Douwesterrein 2-3.
Met de wijziging van het werkingsgebied wordt niet ingegrepen op de privaatrechtelijke afspraken die er zijn. Het staat Tt Vasumweg vrij om afspraken te maken met de huidige en toekomstige huurders.

De wijziging van het werkingsgebied Industrieterrein van provinciaal belang dient zowel een Rijksbelang als een provinciaal belang. De reden van wijziging van het werkingsgebied IPB is niet alleen gelegen in het feitelijke huidige gebruik, maar met name vanwege de ruimte reservering voor landelijke maritieme maakindustrie en om zo voldoende capaciteit te behouden voor bedrijven in hogere milieucategorieën, voor bedrijven met een grote veiligheidscontour, voor de havengebonden industrie en voor de toekomstige activiteiten in het kader van de energietransitie en circulaire economie.

Planvorming
Het werkingsgebied IPB leidt niet tot een beperking van de gebruiksmogelijkheden en bebouwingsmogelijkheden van het Cornelis Douwesterrein 2-3. Wonen is op grond van het huidige omgevingsplan niet toegestaan. Daarnaast verandert door het besluit de huidige milieucontour zoals opgenomen in de OV NH2022 niet. De geluidscontour van het Cornelis Douwesterrein 2-3 is bepalend en die valt al geheel binnen de huidige milieucontour van het reeds bestaande IPB Westpoort. Het aanwijzen van het Cornelis Douwesterrein 2-3 als IPB leidt dus niet tot extra beperkingen in de omgeving. Bij de voorgenomen transformatie naar woningen dient rekening te worden gehouden met zowel het belang van een gezonde en veilige leefomgeving als de belangen van de omliggende bedrijven. Zo dienen onder meer geurcontouren en geluidsbelasting te worden meegenomen. Door de aanwezigheid van de huidige milieucontouren is woningbouw naar verwachting niet of slechts beperkt mogelijk op dit moment.

Heroverweging status IPB
Het is van belang dat door de gezamenlijke overheden een structurele oplossing wordt gevonden voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Het is nog steeds de wens van de provincie om op lange termijn het Cornelis Douwesterrein 2-3 te transformeren naar woon-werkgebied. Vandaar dat wij aan het einde van het gezamenlijke traject wat nu ingezet wordt, de aanwijzing van het Cornelis Douwesterrein 2-3 als IPB zullen heroverwegen.

ZW-0008 (particulier)

Zienswijze
Geachte leden van Gedeputeerde Staten,
Op dinsdag 17 september jl. heeft u het ontwerp van de ‘Wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II’ tot en met maandag 28 oktober 2024 ter inzage gelegd. In dit ontwerp is een voorstel opgenomen, ingediend door HBB Groep (wijzigingsnummer 02.2.2024, perceel Akersloot G3107), dat toeziet op het ontgrenzen van het werkingsgebied "Beschermd Provinciaal Landschap" (BPL). De betreffende locatie is globaal begrensd door de Geesterweg, Sluisweg, Startingerweg en Delving te Akersloot, gemeente Castricum, zoals weergegeven in bijlage 1. Als omwonenden maken wij hierbij graag gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken met betrekking tot dit voorstel en de daarbij door de aanvrager aangedragen argumentatie.

1. Historie van de contour De aanvrager HBB stelt dat de locatie in 2020 enkel vanwege het beleidskader "Wonen" van een BPLcontour is voorzien. Wij wijzen erop dat in eerdere provinciale stukken, zoals bijvoorbeeld de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), dit gebied nadrukkelijk en met reden buiten de contour van "Bestaand Bebouwd Gebied" (BBG) / Bestaand Stedelijk Gebied (BSG) is gehouden. De suggestie dat de BPL-contour enkel recentelijk is vastgesteld, is daarmee onjuist.

2. Beschikbaarheid van alternatieve bouwlocaties Onder punt 2 stelt de aanvrager dat er geen alternatieve locaties, anders dan Zuid III, voor woningbouw beschikbaar zijn in Akersloot. Dit klopt echter niet. In opdracht van de gemeenteraad van Castricum heeft de gemeente eerder onderzoek gedaan naar alternatieve

bouwlocaties, waarbij het gebied aan de noordzijde van Akersloot (omsloten door Roemersdijk, Hoogegeest, Hoornselaan en Geesterweg) als kansrijk is beoordeeld. Bovendien valt deze locatie, anders dan Zuid III, buiten de beperkingen die gelden onder het Luchthavenindelingsbesluit. Dit geldt overigens ook voor een wat kleinere kavel aan de Buurtweg. Er zijn dus wel degelijk alternatieven, waarvan de gemeente(raad) ook op de hoogte is. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland Postbus 3007 2001 DA Haarlem Datum 27 oktober 2024 Ons kenmerk 241021 Zienswijze wijz Omgevingsverordening_D2.0.docx Uw kenmerk - Kopie aan Medebewoners (20 woningen) Delving, De Tarp en Lange Dresch Bijlage(n) 1 Locatie Zienswijze 2 Foto's (weide)vogels en waterberging Onderwerp Zienswijze Wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening ronde 2024-II, Perceel Akersloot G3107, wijzigingsnummer 02.2.2024

3. Beperkingen van het gebied De aanvrager HBB betoogt onder punt 3 dat er, afgezien van de BPL-status, geen juridische, ruimtelijke of milieutechnische beperkingen zijn. Dit is eveneens onjuist. Het gebied is aangemerkt als Weidevogelhabitat en valt tevens onder de beperkingen van het Luchthavenindelingsbesluit, waardoor er geen toename van woningbouw mogelijk is (buiten stedelijk) binnen de LIB 5-contour. Dit heeft met geluid én externe veiligheid te maken. Daarnaast zou woningbouw op deze locatie afbreuk doen aan de cultuurhistorische en landschappelijke waarden, zoals ook erkend in eerdere visies van de gemeente Castricum. Akersloot is ontstaan op twee strandwallen, de Koningsweg en de Startingerweg. Woningbouw op de strandvlakte (de beoogde locatie Zuid III) zou een verdere aantasting van het cultuurhistorisch waardevolle landschap betekenen.

4. Waarde als weidevogelleefgebied Onder punt 5 wordt de waarde van het gebied, Zuid III, als leefgebied voor weidevogels geminimaliseerd door de aanvrager HBB. Als direct aanwonenden kunnen wij u echter verzekeren dat het gebied een belangrijk habitat vormt voor veel verschillende weidevogels, andere vogelsoorten en andere dieren, zoals hazen. In het voorjaar wordt de locatie druk bezocht door onder meer (met uitsterven bedreigde én via de Rode lijst beschermde) grutto's, tureluurs en andere vogelsoorten, zoals blijkt uit het grote aantal nesten dat elk voorjaar wordt gemarkeerd met vlaggetjes. De pachter van het gebied gaat hier zeer zorgvuldig mee om; de locatie vormt nu al een belangrijk biotoop voor weidevogels. Op de grotere schaal vormt het gebied dé groene schakel tussen het polderlandschap tussen Limmen en Akersloot en de Alkmaardermeeromgeving. Dat het weidevogelgebied, in combinatie met de strandwallen, een zichtbaar natuurlijke oorsprong én functie heeft, bewijzen onder andere onderliggende foto's (bijlage 2). In de literatuur over weidevogelleefgebieden is te lezen dat er in de broedtijd minimaal 8 nesten per 100ha van een soort moeten voorkomen. Op de locatie Zuid III (7,6ha) zijn er ruim meer dan 8 nesten per soort (kieviet, scholekster, grutto en tureluur). Dus heel veel meer dan waar het betreffende weidevogelgebied aan moet voldoen. Kennelijk is het plangebied van Zuid III als weidelandschap zeer aantrekkelijk voor de weidevogels. Naast de genoemde soorten worden ook regelmatig de smient, slobeend, ganzen, kuifeend, meerkoeten, specht en de ijsvogel gespot (zie eveneens de foto's in de bijlage). Zo ook kraaien, witte- en zilverreigers, kwikstaartje en zelfs lepelaars en ooievaars! Verder worden in het voorjaar groepjes hazen én verschillende soorten rondcirkelende roofvogels gezien. Vergeet vooral ook niet de habitat van de groene kikker, en het overzetten van beschermde zwarte padden. Laatst is ook een rugstreeppad waargenomen. Van genoemde vogels en andere dieren zijn vele foto's gemaakt op de locatie Zuid III. Deze zijn in bezit van ondergetekende. Op verzoek beschikbaar. Conclusie Wij willen de ecologische en cultuurhistorische waarde van de betreffende locatie, Zuid III, nogmaals benadrukken en steunen uw voornemen om deze locatie niet te ontgrenzen, en juist op deze locatie het schaarse polderlandschap te behouden. Ook door andere instanties wordt hiervoor gepleit (Historische Vereniging Oud Akersloot, Stichting Oud Castricum, Erfgoedplatform Castricum, Stichting Natuur Monumenten, Landschap Noord-Holland, Stichting Alkmaardermeeromgeving en Stichting Oer-IJ). Vanuit een aantal genoemde instanties zijn hun bezwaren tegen woningbouw op Zuid III recentelijk publiekelijk gepubliceerd in het Noord-Hollands Dagblad. Ook willen wij u nog wijzen op de waterbergende functie van het gebied (eveneens te zien op de foto's). Dit aspect mag in deze tijd van klimaatextremen niet vergeten worden. Bouwen op deze (laag gelegen en natte) locatie is derhalve niet in lijn met het Rijksbeleid (kamerbrief Water Bodem Sturend). Tot slot willen wij onze zorgen uitspreken over de door u genoemde 'maatwerktrajecten' (opgenomen in uw motivatie) en vragen wij u vriendelijk ons op de hoogte te houden van de verdere ontwikkelingen in dit proces. Daarbij willen wij benadrukken dat 'een straatje erbij' van een geheel andere orde van grootte is dan de hier voorgestelde grootschalige woningbouwontwikkeling. Wij danken u voor de mogelijkheid om onze zienswijze te delen en vertrouwen erop dat u de waardevolle ecologische en cultuurhistorische kenmerken van het gebied in acht zult nemen bij uw besluitvorming. Met vriendelijke groet, Namens, en met instemming van de ruim 20 huishoudens van Delving, De Tarp en Lange Dresch, waarvan hun woningen grenzen aan Zuid III te Akersloot.

Reactie op zienswijze Dank voor uw input op het ingediende voorstel. Wij hebben hier kennis van genomen. Evenals in het ontwerpbesluit was opgenomen, gaan we ook in het definitieve besluit niet mee in het verzoek tot wijziging van het BPL ter plaatse. U spreekt uw zorg uit over ‘maatwerktrajecten’. Dit is in de onderhavige besluitvorming nog niet aan de orde. Wij zijn voornemens om de uitgangspunten voor maatwerktrajecten later dit jaar vast te stellen en verwijzen u naar paragraaf 12 (maatwerk) van de algemene reactie op de zienswijzen over ‘meer ruimte voor wonen - Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)/Beschermd Landschap (BL)’. Deze is te vinden in de Nota van Beantwoording Derde herziening Omgevingsverordening NH2022, die beschikbaar is op onze webpagina (aan de rechterkant onder documenten): https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordeningen Helaas kunnen wij niet alle betrokkenen persoonlijk op de hoogte stellen maar wij adviseren u om de publicaties over wijzigingen van de Omgevingsverordening te volgen.

Datum 12 januari 2025

Onderwerp Mondelinge vragen van Volt Noord-Holland voor rondvraag Gedeputeerde Olthof inzake gedogen geluidsoverlast Schiphol

E-mail Aan: susanne.neeskens@noord-holland.nl;

CC: maik.de.weerdt@noord-holland.nl; bart.bonekamp@noord-holland.nl

Bijlage(n)

Maandag 5 januari 2025 viel te lezen in een uitgebreid NRC artikel[1] dat Schiphol veel meer geluidsoverlast produceert dan toegestaan. En dat de overschrijding van wettelijke geluidsnormen door de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) steeds ruimer gedoogd wordt. Volt vindt het onbegrijpelijk dat er zo onzorgvuldig wordt omgegaan met regels die bedoeld zijn om onze inwoners te beschermen. Ondanks dat dit beleid en inspectie een rijksaangelegenheid is, hebben we hierover de volgende vragen voor de gedeputeerde:

1. Is de gedeputeerde het met ons eens dat het gedoogbeleid van IL&T steeds grotere negatieve gevolgen heeft voor de Noord-Hollandse inwoners in de omgeving van Schiphol?
2. Vindt de gedeputeerde ook dat de getoonde geluidsniveaus op de Atlas van de Leefomgeving[2] en de negatieve gezondheidseffecten hiervan niet onderdoen voor de provinciale wegen, waar het Actieplan Geluid voor is opgezet?
3. Hoe duidt de gedeputeerde de opstelling van het rijk en de verantwoordelijke minister dat er gesproken wordt over het herstellen van de rechten van de omwonenden[3], maar de krimp van Schiphol wel beperkt wordt?
4. Is de gedeputeerde bereid om dit onderwerp aan te snijden bij het rijk in de interbestuurlijke samenwerking? Of te tafelen in een relevante stuurgroep, dan wel bestuurlijk overleg, waarin hij zitting heeft?

Namens de Volt fractie,

Bart Bonekamp
Volt duo-commissielid

[1] https://www.nrc.nl/nieuws/2025/01/05/inspectie-rekt-regels-voor-gedogen-van-geluidsoverlast-bij-schiphol-verder-op-a4878545

[2] https://www.atlasleefomgeving.nl/geluid-van-schiphol-lden#:~:text=Geluid%20rond%20start%2D%20en%20landingsbanen,gemiddelde%20geluid%20over%20een%20jaar.

[3] https://www.bnr.nl/nieuws/economie/10555678/schiphol-hoeft-van-kabinet-minder-te-krimpen-naar-maximaal-485-000-vluchten

Rondvraag over de Uitvoeringagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 (C-agenda 10.c) aan gedeputeerde Rommel

We hebben voor de Houtrakpolder duidelijke criteria waaraan eerst voldaan moet zijn, voordat we de reservering voor een havenbekken kunnen laten vallen. De VVD ziet nu echter in de uitvoeringsagenda dat de zoektocht voor een locatie voor een 380 kV hoogspanningsstation zich weinig van deze volgorde aantrekt. Zeker in de genoemde vaste combinatie met de ruimhartige versterking van het landschap en de recreatieve en ecologische waarde, zal er geen ruimte voor een exploitabele haven overblijven.

De VVD heeft hierover de volgende vragen

- Gelden voor een hoogspanningsstation niet dezelfde voorwaarden, voordat de reservering voor het havenbekken kan vervallen?
- Betekent dat, gezien de snellere planning van een hoogspanningsstation, dat deze eigenlijk niet in de Houtrakpolder kan komen?
- En indien wel, hoe garandeert u ons dan dat voldoende ruimte voor een goed te exploiteren havenbekken overblijft?

Rondvraag over het Ontwikkelingskader Lange Weeren over het Ontwikkelkader De Lange Weeren gemeente Edam-Volendam (C-agenda10.e) aan gedeputeerde Rommel

- De VVD las het artikel in het Noord-Hollands Dagblad en de stukken op de C-agenda (onder punt 10e) over De Lange Weeren bij Volendam. We zien weliswaar een positieve grondhouding bij GS, maar wéér voorwaarden en dus vertraging. Nu over de mobiliteit. VVD snapt dat zorgvuldige besluitvorming nodig is, maar kennelijk is er nog steeds geen akkoord op de verkeersmodellen en verkeersmaatregelen. U wil nog meer berekeningen naar de totale verkeerseffecten.
- We hebben hierover de volgende vragen:

Wat heeft provincie nog echt nodig van de gemeente voor een ontheffing?

Wanneer kunnen we het plan voor positief advies in deze commissie verwachten?

Joost van Gilse VVD

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	16571
Extern Zaak ID	1584853
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	6.a
Titel	Agenderingsverzoek D66, brief van C naar B-agenda "wonen voor winkels"
Organisatieonderdeel	BEL/DE

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	14 oktober 2024
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

Het programma Wonen voor Winkels zet in op de transformatie van winkels naar woningen op kansrijke locaties om zo een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave, het voorzieningenniveau en de leefbaarheid. Het programma is tussentijds geëvalueerd. De doelstellingen zijn behaald, maar mede door lage leegstand in de detailhandel zijn er geen nieuwe aanvragen van gemeenten voor een vervolg.

Agenderingsverzoek C- naar B agenda

Verplaatsen van ingekomen stuk ter kennisname (C-agenda) naar de bespreekagenda (B-agenda) van de vergadering van de Statencommissie. Het verzoek wordt ingediend bij de commissieadviseur.

Naam fractie/ indiener: Laurien Berkvens (D66)

Naam commissie en datum:

- *Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr.*

  van: 2 oktober 2024

  onderwerp: Evaluatie Wonen voor Winkels

  ter bespreking te verplaatsen naar de B-agenda[1]

Aanleiding

Hieronder wordt de achtergrond van het onderwerp geschetst en aangegeven wat de

aanleiding is voor het verzoek:

Brief van GS waarin wordt aangekondigd dat het Programma Wonen voor Winkels wordt beëindigd.

Het behandeldoel

Hieronder wordt aangeven met welk doel de fractie de ingekomen brief op de

agenda heeft gezet

- wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie, de portefeuillehouder)

Met het programma wonen voor winkels werd ingezet op de transformatie van winkels naar woningen op kansrijke locaties om zo een bijdrage te leveren aan de woningbehoefte en aan de leefbaarheid in kernen. De tussenevaluatie was positief over het nut en de resultaten van het programma. GS geeft in de brief echter aan dat het geen vervolg zal geven aan het programma, omdat de leegstand van winkels in heel Noord-Holland gemiddeld niet verder is gestegen (5%). Er is echter een grote differentiatie per kern. Zo is de leegstand in Hoorn (9%), Hilversum (16%), Beverwijk (10%), Den Helder (19%) en Bussum (12%) veel hoger dan gemiddeld. De D66-fractie wil met GS en met PS in gesprek over de vraag of het niet voorbarig is om programma al stop te zetten en of het niet, al dan niet aangepaste vorm, alsnog voortgezet zou moeten worden.

[1] Een verzoek tot het verplaatsen van een ingekomen stuk van de C- naar de B-agenda kan zodra deze op de Lijst ingekomen stukken staat.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de wnd. statengriffier dhr. M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

M. van Wijk

BEL/DE

Telefoonnummer +31235144268

wijkm@noord-holland.nl

Verzenddatum

02 OKT. 2024

Kenmerk

1584853/2314624

Uw kenmerk

Betreft: Evaluatie Wonen voor Winkels

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Evaluatie Wonen voor Winkels

Achtergrond

Het programma Wonen voor Winkels is in 2021 door ons gestart en zet in op de transformatie van winkels naar woningen op kansrijke locaties, om zo een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave in binnensteden en (dorps)centra, het voorzieningenniveau en de leefbaarheid. Inzet van het programma was primair om aan te jagen en daarbij de direct verantwoordelijke partijen (gemeenten en eigenaren) te activeren door hen kennis en ondersteuning te bieden. Wij hebben u hier destijds over geïnformeerd middels een brief (1584853/1584863) en toegezegd om u over de voortgang op de hoogte te houden.

Uit de toen gemaakte inventarisatie bleek dat In Noord-Hollandse winkelgebieden in potentie 9.000-10.000 woningen te realiseren zijn door transformatie van leegstaand winkelvastgoed, een aantal dat bij hogere leegstand kon oplopen. Dit betreft herontwikkeling van winkelpanden om wonen te realiseren of sloop/nieuwbouw van incourant vastgoed. De grootste woningaantallen zijn mogelijk in middelgrote centra en binnensteden. De grootste transformatiepotentie ligt in de middelgrote centra, binnensteden en stadsdeelcentra. Het tempo van huidige winkeltransformatie lag laag en het aantal plannen was beperkt.

Op basis van deze inventarisatie is in maart 2021 besloten om een meerjarige aanpak met regierol van de provincie te starten en het traject 'wonen voor winkels' nader uit te werken met gemeenten. Onderdeel hiervan was het aanjagen van ontwikkelingen om planvorming en uitvoering van transformatie winkels naar wonen in gang te zetten en experimenten te starten, kennis te delen en voortgang te monitoren.

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 verwachting was dat door gevolgen van corona de leegstand van winkels zou oplopen. Zoals u in de Monitor Detailhandel Noord-Holland 2023-2024 (1117618/2245714) heeft kunnen lezen, is dit door coronabeleid en geleidelijke onttrekking niet het geval. Ook is het complex om op middellange termijn winkels te transformeren naar woningen, omdat eigenaren, ondernemers en gemeenten primair aan zet zijn. Desalniettemin zijn de doelen behaald.

Bereikte resultaten

Kwalitatieve verdieping deelgebieden

In 2021 is besloten het traject 'Wonen voor Winkels' na de inventarisatie te starten. Daarbij kwam een kwalitatieve verdieping op basis van een selectie van vijftien locaties, waarvan vijf grotere locaties. De verwachting was dat 'Wonen voor Winkels' een grote bijdrage kan leveren aan de woningbouwopgave en versterkt binnensteden en (dorps)centra, voorzieningenniveau en leefbaarheid.

Deze doelstelling is geheel behaald in twee jaar tijd. Met gemeenten die hebben aangegeven belangstelling te hebben voor een vervolg zijn gesprekken gevoerd over de specifieke behoefte aan verdieping en aanjagen van processen. Er zijn *factsheets* opgesteld voor vijftien winkelgebieden[1] met inzicht in zaken als leegstand, branchering, eigendom, organisatie, eigenarenstructuur en transformatiekansen.

Meerjarige aanpak aanjager

Een externe, deskundige aanjager is aangesteld om gemeenten te activeren. Er zijn kennismakingsgesprekken gevoerd met gemeenten. Vanuit daar heeft zich een selectie van gebieden afgetekend waar het aanjagen van transformatie kansrijk is.

Deze doelstelling is ook behaald. Er is procesondersteuning geboden met concrete eindresultaten per locatie, in de vorm van intentieverklaring, ruimtelijke schets, eigenarenorganisatie en dergelijke. Er is gewerkt aan ondersteuning van zowel kleinere als grotere gemeenten, waaronder Havenstraat Hilversum, Binnenstad Purmerend, Zuiddijk Zaandam, Centrum Noord-Scharwoude, Den Helder Wezenstraat/Californiastraat en Spoorstraat, en Centrum Hoorn. Er zijn diverse aanvragen ingediend bij de subsidieregeling UVR gerelateerd aan Wonen voor Winkels.

Planologische kaders op orde en kennisdeling

De planologische kaders op orde brengen was ook één van de doelstellingen. Het gaat dan om het mogelijk aanscherpen van de inhoudelijke eisen aan regionale detailhandelsvisies in de omgevingsverordening en de lokale uitwerking van de visies. Ook betrof het monitoren van verborgen plancapaciteit detailhandel. Gemeenten

[1] Zuiddijk Zaandam, Binnenstad Purmerend, Noord-Scharwoude, Huizerweg Bussum, Binnenstad Haarlem, Havenstraat Hilversum, Centrum Hilversum, Zijdstraat Aalsmeer, Laarderweg Bussum, Centrum Beverwijk, Centrum Hoorn, Centrum Den Helder, Centrum IJmuiden, Woondoelgroepen Wervershoof en Den Helder.

werden handreikingen gedaan om dit om te zetten naar wonen, met ondersteuning bij de lokale actieve transformatie strategieën. Er is intern een viewer gebouwd die de verborgen plancapaciteit detailhandel in beeld brengt:

- Er zijn bijna 500 onbenutte planlocaties detailhandel in Noord-Holland.
- Er zijn 225 locaties in bestemmingsplannen met de bestemming detailhandel maar waar géén detailhandel gevestigd is, waarin bij 50% de feitelijke invulling wonen is, 10% een bedrijf en 6% een praktijk en 6% leegstand.
- Er zijn 268 structurele leegstaande winkelpanden, waarvan het merendeel een gemengde of centrumfunctie heeft.

Tot slot is over het onderzoek gepubliceerd[2] en zijn diverse kennisbijeenkomsten georganiseerd met gemeenten en eigenaren.

Uitkomsten evaluatie

Er is intern een onafhankelijke tussenevaluatie uitgevoerd voor Wonen voor Winkels. Alle doelstellingen uit het programma zijn behaald. Mede door de dalende leegstand van detailhandel was de belangstelling wel minder dan in coronatijden verwacht werd en vond geen voorselectie plaats, maar konden alle gemeenten die zich meldden worden geholpen.

Uit de evaluatie (zie bijlage) blijkt dat het programma in een duidelijke behoefte van partijen heeft voorzien. Wonen voor Winkels wordt als waardevol en helpend ervaren door de gemeenten die op vrijwillige basis hebben deelgenomen. De verdiepende fase levert de gemeenten de benodigde kennis en inzichten op basis waarvan zij kunnen besluiten of het kansrijk en opportuun is om met een transformatieproces te starten. De procesondersteuning wordt ervaren als aanjagende motor die voortdurend zorgt voor voortgang en nieuwe kennis en inzichten.

Deelname aan het programma heeft de gemeenten een impuls gegeven en concreet geholpen richting (al dan niet) transformeren. Ook in de toekomst willen de gemeenten graag op vrijwillige basis gebruik blijven maken van de kennis en expertise en de procesondersteuning die geboden worden vanuit het programma Wonen voor Winkels. Het feit dat deelname van de verdiepende fase en van de procesondersteuning laagdrempelig is voor de gemeente wordt als belangrijk pluspunt gezien. Als mogelijk risico wordt benoemd dat gemeenten na afloop van de geboden aanjagende procesondersteuning zelf zorg moeten dragen voor verdere voortgang, voldoende capaciteit en financiën.

Hoe verder?

Door het niet oplopen van de leegstand (op 1 januari 2024: 5%) en ontbreken van nieuwe aanvragen van gemeenten is het programma op een waakvlamstand beland en is er geen urgentie om het programma

---

[2] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Economie_Werk/Detailhandel/Publicaties/Onbenutte_Plancapaciteit_Detailhandel_N_H_bron_RO_Magazine_2_2023.pdf

opnieuw op te starten. Er zijn geen nieuwe aanvragen door gemeenten of winkeleigenaren ingediend. De transformatie van winkels naar woningen is primair een verantwoordelijkheid van gemeenten en eigenaren, en nu aan hen om hier desgewenst een vervolg aan te geven.

De provincie kan wel vanuit andere bestaande instrumenten ondersteunen. Zo kunnen gemeenten voor woningbouwprojecten een beroep doen op de (kleine) flexibele schilregeling, voor het inhuren van extra expertise en capaciteit. Dit geldt ook voor woningbouw door transformatie van winkels naar woningen. Voor het toekomstbestendig maken van winkelgebieden in bredere zin zoals vergroten van het organiserend vermogen en verduurzamen van panden, komen middelen beschikbaar vanuit de provinciale Ondersteuning Toekomstbestendige Werklocaties-regeling (OTW) en rijksmiddelen uit het Ontzorgingsprogramma MKB. Daarnaast is de OTW blijvend beschikbaar voor onderzoek/procesondersteuning naar transformatie van niet-toekomstbestendige winkelpanden. Ook wordt in de komende Monitor Detailhandel bijgehouden hoeveel en welk type winkelpanden jaarlijks worden omgezet naar wonen. Wij zullen u over de bevindingen in de volgende monitor nader informeren.

Kortom, wij blijven gemeenten stimuleren om de transformatieopgave ter hand te nemen. Wij zullen dit ook in de regionale woon- en detailhandelsoverleggen (waaronder de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland en bij de Woondeals) met gemeenten aan de orde stellen en bij het openstellen van de subsidieregelingen wijzen op de mogelijkheden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

Evaluatie Wonen voor winkels

Sector Onderzoek
& Informatie

Onderzoeksmemo in het kader van:

Tussenevaluatie

Programma Wonen voor Winkels

Provincie
Noord-Holland

Februari 2023

Fardoe Kreeft & Mechteld Wisse
Sector Onderzoek & Informatie, Directie Beleid

Onderzoeksmemo programma Wonen voor winkels

Inleiding en aanleiding

Aanleiding

Deze Onderzoeksmemo presenteert de resultaten van de tussentijdse evaluatie van het programma Wonen voor winkels. In maart 2021 is het programma Wonen voor winkels vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Een belangrijke aanleiding om te starten met het programma was de combinatie van de woningbouwopgave en de verwachting dat door de toename van het oplopende online 'winkelen' en de COVID-periode waarin winkels tijdelijk moesten sluiten, (veel) meer winkelpanden in gemeenten leeg zouden komen te staan. Het programma Wonen voor winkels zet in op de transformatie van winkels naar woningen op kansrijke locaties om zo een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave in binnensteden en (dorps)centra, het voorzieningenniveau en de leefbaarheid. Het traject biedt aan geïnteresseerde gemeenten en pandeigenaren kennis, procesondersteuning en verwijst door naar provinciale subsidies (UVR Toekomstbestendige winkelgebieden en UVR flexibele schil Wonen). Voor de uitvoering van de verdiepende fase en de procesondersteuning zijn de externe partijen Stec Groep en Stad & Co ingehuurd. Bij het vaststellen van het programma is afgesproken dat er een evaluatie plaats zal vinden. De uitkomsten van de evaluatie kunnen gebruikt worden als input voor de (eventuele) voortzetting van het programma. Deze onderzoeksmemo geeft een overzicht van de belangrijkste uitkomsten.

Onderzoeksvragen en verantwoording

De onderzoeksvragen luiden: *Hoe wordt het traject ervaren door de deelnemende gemeenten en door pandeigenaren in deelnemende gemeenten? Voldoet het traject aan de behoefte die er leeft binnen die gemeenten en bij pandeigenaren in die gemeenten? Wat gaat goed (en zou zo moeten blijven), wat kan beter (en welke aanbevelingen komen hieruit voort).*

Voor de beantwoording van deze vragen is gebruik gemaakt van verschillende soorten informatie, namelijk:

- Een reconstructie van de fases, activiteiten en gebeurtenissen tijdens de looptijd van het programma. *Resultaat:* Figuur 1, Verkorte tijdlijn programma Wonen voor winkels + Figuur 2, Tijdlijn programma Wonen voor winkels (pagina 8)
- Een drietal evaluatiebijeenkomsten, waarvan 1 bijeenkomst met gemeenten die aan alle geboden fases van het programma deelnamen (of nog nemen), 1 bijeenkomst met de samenwerkende partners Stec Groep, Stad & Co en Provincie Noord-Holland, en 1 bijeenkomst met Stad & Co als spreekbuis voor pandeigenaren[1]. De opbrengst van de verschillende evaluatiebijeenkomsten is vervat in een samenvattende SWOT- analyse *Resultaat:* Figuur 3, SWOT-analyse Programma Wonen voor winkels. (pagina 9-12)
- Een enquête onder gemeenten die alleen aan de verdiepende fase hebben deelgenomen. *Resultaat:* uitwerking enquêteresultaten, zie bijlage (pagina 13)

1 Gekozen is om Stad & Co in te zetten als spreekbuis voor de pandeigenaren, omdat zij veelvuldig contact hebben met de eigenaren. Vragen en belemmeringen waar eigenaren tegenaan lopen in het proces bespreken zij met Stad & Co.

Wat heeft het programma Wonen voor winkels concreet opgeleverd?

Figuur 1: verkorte tijdlijn programma Wonen voor winkels (zie figuur 2 voor een uitgebreide beschrijving per fase)

Verdiepende fase: Vroeg in het traject zijn door Stec Groep en Stad & Co, onder leiding van Provincie Noord-Holland, actief kennismakingsgesprekken gevoerd met 18 kansrijke gemeenten, om het traject Wonen voor winkels onder de aandacht te brengen en bewustwording van de kansen en opgaven te creëren. Na deze kennismakingsronde is met 13 gemeenten voor in totaal 16 winkellocaties een eerste verdiepingsslag gemaakt, waarbij in kaart is gebracht wat de mogelijkheden en kansen zijn in dat gebied.
Uitvoeringsfase (procesondersteuning): Vervolgens hebben 6 gemeenten aangegeven geïnteresseerd te zijn in een verdere verdiepingsslag door actieve procesondersteuning, gefinancierd door de provincie en uitgevoerd door Stad & Co. Bij 3 gemeenten is de procesondersteuning inmiddels afgerond, bij 3 gemeenten loopt de procesondersteuning nog en met 1 gemeente wordt onderzocht waar hun behoefte ligt. Het doel van de procesondersteuning is het aanjagen van het proces van het daadwerkelijk realiseren van woningen in voormalig winkelpanden.

Gezien de doelstelling van het traject Wonen voor winkels, zoals gesteld in genoemde GS notitie van maart 2021[2], is er voldoende gebruik gemaakt van het aanbod. Echter, vooraf was de verwachting dat meer gemeenten een aanvraag zouden doen voor de geboden procesondersteuning. De provincie zou uit deze aanvragen dan de meest kansrijke gebieden kiezen en met hen het traject aan gaan. In de praktijk boden zich 6 gemeenten aan en met elk van hen is een traject gestart. Dit is een derde van de gemeenten die deelnamen aan de verdiepende fase. De vaakst genoemde reden dat het aantal aanvragen voor procesondersteuning lager lag dan verwacht is dat de kennis en inzichten vanuit de verdiepende fase voor de gemeente (op dat moment) geen aanleiding gaf om in te zetten op nadere ondersteuning bij een transformatieproces. Dit is deels toe te schrijven aan het feit dat de leegstand van winkelpanden in tegenstelling tot de verwachting niet/nauwelijks verder op bleek te lopen in, de stijgende kosten voor nieuwbouw en door hogere rente. In andere gevallen was het transformatieproces in een gemeente al goed in gang gezet.

Beantwoording onderzoeksvragen

Hoe wordt het traject ervaren door de deelnemende gemeenten en door pandeigenaren in deelnemende gemeenten?

Zowel de deelnemende gemeenten als de pandeigenaren zijn voornamelijk positief over het programma Wonen voor winkels. Dit is duidelijk terug te zien in de SWOT-analyse (figuur 3) waar de nadruk sterker ligt op de ervaren sterke kanten (14x) dan op de ervaren zwakke kanten (7x).
Zowel de verdiepende fase als de uitvoeringsfase met procesondersteuning worden als waardevol ervaren. Voor gemeenten geldt dit in beide fasen, pandeigenaren werden pas actief betrokken in de uitvoeringsfase.

2 Toeliching op Nota GS 1584853 / 1584863 van 9 maart 2021

De verkregen inzichten en kennis, over bijvoorbeeld plancapaciteit, kansen en mogelijkheden die gemeenten kregen in de *verdiepende fase, gaven* een stevige inhoudelijke basis. Op basis daarvan kregen zij inzichtelijk of er voor hen op dat moment aanleiding was om in te zetten op een transformatieproces en of zij een aanvraag voor procesondersteuning wilden doen bij de provincie. De inzet van kennis en expertise van Stec Groep en Stad & Co wordt ook in de *uitvoeringsfase* als zeer waardevol beschreven, evenals de procesondersteuning uitgevoerd door Stad & Co. De procesondersteuning wordt ervaren als een krachtige aanjagende motor die gedurende de hele periode zorgde voor voortgang. Concrete voorbeelden die voor de gemeenten de procesondersteuning zo krachtig maken zijn o.a. de volgende:

- De kennis, ervaring en expertise van Stec Groep en Stad & Co die zij inbrengen en actief delen,
- het opzetten van een netwerk van pandeigenaren en aandacht voor ondernemers,
- de aanpalende kwesties die komen kijken bij de transformatie samen verkennen en daarna focus aan brengen richting de gewenste transformatie,
- helpend bij het agenderen van problematiek, zoals parkeerbeleid, ondermijning, groen, leefbaarheid,
- er wordt aangehaakt bij (lokale) actuele thema's en problematiek,
- concrete ontwikkelingen in de gemeente maken de werking van het programma helder.

Voor pandeigenaren geldt vooral dat zij gebaat zijn bij het hebben van een vast aanspreekpunt bij de gemeente en bij de kennis en expertise over (on)mogelijkheden en kansen rondom het transformatieproces. Er is in de uitvoeringsfase door Stad & Co actief gewerkt aan het opzetten van een netwerk van pandeigenaren per deelnemende gemeente. Deze netwerken bestonden vooraf niet of nauwelijks, veel pandeigenaren waren vooraf ook niet in kaart.

Over de uitvoeringsfase / procesondersteuning worden ook *zwakke / minder sterke kanten* benoemd. Met name de beperkte duur van de procesondersteuning wordt door de deelnemende gemeenten benoemd als risico. Na het half jaar moet de gemeente zelf verder, dus zonder de aanjagende kracht die van de procesondersteuning uit gaat. Daarvoor heeft de gemeente dus zelf voldoende capaciteit, kennis en geld nodig. Wanneer hiervan niet voldoende voorhanden is bij de gemeente vergroot dit de kans dat het vuur uitdooft, de kansen niet voldoende benut worden en een deel van het werk voor niets is uitgevoerd. Daarbij komt dat een deel van de tijd van de procesondersteuning wordt besteed aan het leren kennen en snappen van gemeenten en de 'couleur locale', die belangrijk is voor het doorlopen van een transformatieproces met verschillende partijen. Elke gemeente is anders en heeft zijn eigen vraagstukken, het transformatietraject vraagt daardoor in elke gemeente andere stappen en 'oplossingen', wat in de ene gemeente meer tijd kost dan in de andere gemeente. Een transformatieproces wordt stap voor stap doorlopen en bij elke stap wordt opnieuw gekeken wat er nodig is (herijking) en zo nodig bijgestuurd. Hierdoor is het aan het begin van het proces nog niet duidelijk wat het resultaat van de procesondersteuning kan zijn en wat aan het eind van de periode (half jaar) 'opgeleverd' kan worden / waar in het proces de gemeente dan zal staan.

Voldoet het programma aan een behoefte van gemeenten en pandeigenaren?

Uit zowel de genoemde sterke kanten als de genoemde zwakke kanten blijkt duidelijk dat het programma voldoet aan een behoefte die leeft bij gemeenten en pandeigenaren.
In zowel de verdiepende fase als in de procesondersteuningsfase is voldaan aan verschillende behoeften, van het uitwisselen en voorzien van kennis, informatie en inzichten in beide fases, tot het aanjagen, helpen bij agenderen van aanpalende thema's, opbouwen van netwerk van pandeigenaren en concrete stappende fase van procesondersteuning (zoals beschreven in de tijdlijn, figuur 2).

Voor gemeenten die gebruik maken of maakten van de procesondersteuning geldt dat zij graag langer gebruik zouden maken van de procesondersteuning, omdat het traject veel langer duurt dan het geboden half jaar. Voor gemeenten die wel gebruik maakten van de verdiepende fase, maar niet van de procesondersteuning, geldt dat er bij hen op dat moment geen behoefte was aan procesondersteuning. De belangrijkste reden hiervoor is dat de uitkomsten van de verdiepende fase (op dat moment) voor hen geen aanleiding gaven om hier mee verder te gaan. Zij geven aan dat er in de toekomst wellicht wel behoefte aan is. Zij kunnen nog niet exact concretiseren waar deze behoefte in de toekomst zal liggen.
Voor pandeigenaren die in beeld zijn gebracht geldt dat het zoeken is naar wat er wel/niet mogelijk is, daar worden zij aan tegemoet gekomen door Stad & Co en weten door het netwerk beter wie zij kunnen bereiken bij de gemeente.

Kansen en bedreigingen voor het programma

In de praktijk blijkt dat gemeenten en pandeigenaren tegen een breed scala aan vraagstukken aanlopen bij een gewenste transitie van een monofunctioneel winkelgebied naar een multifunctioneel gebied met meer woningen. 'Met alleen meters detailhandel inruilen voor woningen ben je er niet'. Deze mogelijke *bedreiging* voor het programma is door alle partijen benoemd. Thema's als leefbaarheid, groen, duurzaamheid, ondermijning, parkeerproblematiek, veiligheid en toekomstbestendigheid spelen ook. Dit vraagt een integrale blik en een intensievere samenwerking op verschillende beleidsterreinen, terwijl er van oudsher vaak verkokerd wordt gewerkt. Iemand is met 'woningen' bezig, een ander met 'groen', etc. Andere *bedreigingen* die gezien worden voor het programma is dat door stijgende bouwkosten en stijgende rente nieuwbouw steeds duurder en daardoor minder interessant wordt en tot slot blijkt er minder leegstand te zijn ontstaan dan vooraf verwacht werd.

Kansen worden vooral gezien in het uitbreiden en verbreden van het programma. Uitbreiden in de zin van een langere periode van procesondersteuning. Dit zou ook opgelost kunnen worden door vooraf een eindproduct (zoals een intentieverklaring) af te spreken[3] in plaats van een periode (half jaar). Met het verbreden wordt bedoeld een meer integrale benadering waarbij vanuit verschillende kanten tegelijkertijd en gezamenlijk naar een gebied wordt gekeken. Het opstellen van een provinciale integrale visie op duurzame toekomstbestendige stedelijke transformatie wordt genoemd als helpend hierbij. Tot slot wordt er een duidelijke *kans* gezien in het blijvend delen van kennis en ervaringen, waardoor het netwerk dat nu opgebouwd is blijvend benut wordt.
Met betrekking tot pandeigenaren ligt een *kans* bij het onderhouden en uitbreiden van de netwerken. Niet alle pandeigenaren zijn in kaart gebracht, het verschilt per gemeente in hoeverre dit is gelukt. Om samen iets te bewerkstelligen is een stevig netwerk helpend, uitbreiden is een kans.

Conclusie en aanbevelingen

Het door de provincie geïnitieerde programma Wonen voor winkels wordt als waardevol en helpend ervaren door de gemeenten die deelgenomen hebben aan de verdiepende fase en/of de uitvoeringsfase met procesondersteuning bij een transformatietraject. De verdiepende fase levert de gemeenten de benodigde kennis en inzichten op basis waarvan zij kunnen besluiten of het wel / niet kansrijk en opportuun is om (op dat moment) met een transformatieproces te starten. De procesondersteuning wordt ervaren als aanjagende motor die voortdurend zorgt voor voortgang en nieuwe kennis en inzichten. Deelname aan het programma heeft de gemeenten een impuls gegeven

3 Hoe het momenteel werkt: in de procesondersteuning wordt al geprobeerd te sturen op een resultaat (eindproduct). Hiertoe wordt een aanpak met stappen 'overeen gekomen' tussen gemeente en Stad & Co. Echter, het is afhankelijk van de stappen in het proces of dit beoogde eindproduct haalbaar is.

en concreet geholpen richting (al dan niet) transformeren. Ook in de toekomst zouden de gemeenten graag gebruik blijven maken van de verdiepende kennis en expertise en de procesondersteuning die geboden worden vanuit het programma Wonen voor winkels. Het feit dat deelname van de verdiepende fase en van de procesondersteuning laagdrempelig is voor de gemeente (deelname is gratis) wordt als belangrijk pluspunt gezien. Het wordt als mogelijk risico benoemd dat gemeenten na afloop van de geboden aanjagende procesondersteuning zelf zorg moeten dragen voor verdere voortgang, voldoende capaciteit en financiën.

Uit de evaluatie komen een *drietal aanbevelingen* naar voren die gebruikt kunnen worden om het programma in de toekomst aan te scherpen.

- Overweeg een bredere, meer integrale benadering van het maatschappelijke vraagstuk. Dit zou gedaan kunnen worden door de focus van het programma te verbreden van transformaties naar wonen (wonen voor winkels) naar multifunctionele centra (winkelen, recreëren, wonen en werken in een veilig en leefbaar gebied, op een toekomstbestendige manier). Dit vraagt minder verkokering en meer integraal werken, onder andere door in te zetten op gerichte krachtenbundeling en samenwerking tussen Economie en Wonen.

- Overweeg in plaats een tijdsduur afspraken te maken over een op te leveren resultaat (bijvoorbeeld een intentieverklaring). Dit betekent ook: Overweeg het zo nodig verlengen van de procesondersteuning of het aanpassen van de duur van procesondersteuning op wat het gebied nodig heeft om tot dit resultaat te komen. Dit voorkomt dat voortijdig gestopt moet worden met procesondersteuning en het risico dat gemeenten het zelf niet (kunnen) afronden, bijvoorbeeld door gebrek aan capaciteit.

- Overweeg het blijvend faciliteren van het opgebouwde kennisnetwerk tot een platform waarin actief van en met elkaar geleerd wordt en kennis wordt gedeeld. Gemeenten geven aan baat te hebben bij het (gezamenlijk) opdoen van nieuwe kennis, ideeën en inzichten uitwisselen en leren van elkaars casuïstiek.

Figuur 2: Tijdlijn Programma Wonen voor Winkels

Fasering	*Activiteiten*
Verkennende fase mrt 2020 – mrt 2021	- Mrt 2020: Start programma Wonen voor Winkels. Aanleiding hiervoor was de verwachting dat de leegstand in detailhandel zou oplopen. Er wordt advies gevraagd aan Locatus, Kadaster, en Stad & Co en een begeleidingscommissie met deze partijen samengesteld. - Aug 2020: opdracht aan Stec Groep door de provincie voor een verkenning van winkelgebieden die kansrijk zijn voor transformatie gebaseerd op o.a. Retail Risk Index (RRI), woonkansen, en plancapaciteit. - Feb 2021: oplevering rapport 'wonen voor winkels' door Stec Groep - Mrt 2021: GS beluit op 9 maart 2021 op 5 hoofdlijnen: 1. dat transformatie van winkels op kansrijke locaties een bijdrage kan leveren aan de woningbouwopgave in binnensteden en (dorps)centra, het voorzieningenniveau en de leefbaarheid; 2. het traject 'wonen voor winkels' nader uit te werken; 3. een meerjarige aanpak met regierol van de provincie vast te stellen; 4. het aanjagen van ontwikkelingen die planvorming en uitvoering van transformatie winkels naar wonen in gang zetten; 5. kennis delen, bewustwording vergroten en voortgang monitoren.
Verdiepende fase mrt 2021-heden	- Start gezamenlijke kennismakingsgesprekken met 18 gemeenten waaruit een selectie van gebieden is gemaakt. - Met 8 gemeenten die in de enquête hebben aangegeven belangstelling te hebben voor een vervolg zijn gesprekken gevoerd over de specifieke behoefte aan verdieping en aanjagen van transformatieprocessen. In samenwerking met gemeenten is voor een 14 deelgebieden een verdiepende scan gemaakt in de vorm van factsheets door Stec Groep (NB er staan momenteel nog 2 a 3 scans in de planning). - Juni 2021: opdracht Stad & Co voor het maken van een plan van aanpak voor 6 gemeenten. - Organiseren van 4 kennisbijeenkomsten voor gemeenten.
Uitvoeringsfase 1 aug 2021-mei 2022	- Stad & Co gaat met de gemeenten Purmerend, Hilversum en Zaandam aan de slag. Commitment vanuit gemeenten is randvoorwaardelijk om aan de slag te gaan; hier zat de meeste energie. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de inzichten uit de verdiepingsstudies van Stec Groep. De eerste activiteiten zijn gericht op het contact leggen met het netwerk (pandeigenaren en lokale makelaars) en het in kaart brengen van knelpunten en kansen in de gebieden.
Uitvoeringsfase 2 mei 2022-maart 2023	- Start van uitvoerende traject met gemeenten Dijk&Waard, Den Helder en Hoorn - Continueren van drie gebieden in Hilversum, Purmerend en Zaandam om tot concrete resultaten te laten leiden (zoals samenwerkingsverbanden en visies). Deze continuering is door de gemeenten zelf opgepakt.
Evaluatie programma jan 2023-feb 2023	- Uitvoering tussenevaluatie. Het doel is ophalen of met het traject voldaan wordt aan een behoefte die er leeft binnen gemeente en bij pandeigenaren, en input bieden voor de vormgeving van het vervolg van het traject Wonen voor winkels

Figuur 3: Samenvattende SWOT analyse programma Wonen voor Winkels

Onderstaand een totaaloverzicht van de ervaren sterke en zwakke punten van het programma Wonen voor Winkels, en daarnaast de kansen en bedreigingen die gezien worden vanuit maatschappelijke ontwikkelingen.

Deze SWOT-analyse is een weerslag van een drietal evaluatiebijeenkomsten, waarvan 1 bijeenkomst met gemeenten die aan alle geboden fases (zie bijlage 1) van het programma deel namen (of nog nemen), 1 bijeenkomst met de samenwerkende partners Stec Groep, Stad & Co en Provincie Noord-Holland, en 1 bijeenkomst met Stad & Co als spreekbuis voor pandeigenaren.

STERKTE

- De inzet van de **expertise en de onafhankelijke neutrale positie van de bureaus** (Stec Groep en Stad & Co).
- De analyse van Stec Groep is gebruikt om snel een eerste **inzicht te krijgen in een gebied** (o.a. de eigendomssituatie en grootte van de mogelijke transformatieopgave).
- **Het traject heeft focus gebracht,** dat helpt bij kiezen welke gebieden wel/niet (nu) transformeren.
- **Versterking en/of opbouwen van relevante relaties in het netwerk.** Bij de relaties tussen gemeente en pandeigenaren is gewerkt aan het in kaart brengen van de pandeigenaren, opbouw van een netwerk en herstel van het vertrouwen tussen overheid en pandeigenaren. Ook voor de relatie tussen provincie
  en gemeente heeft het versterkend gewerkt. Zowel binnen de thema's economie als wonen.
- Gemeenten hebben **een vast aanspeekpunt** bij de provincie en betrokken pandeigenaren weten binnen hun gemeente beter wie ze kunnen aanspreken.
- **Wonen voor winkels speelt in op een kennisbehoefte** van gemeenten en pandeigenaren rondom transformatieprocessen. Dit wordt gedaan middels factsheets, kennisbijeenkomsten en de mogelijkheid tot het stellen van vragen tijdens het aanjagen van transformatieprocessen.
- Dat het **traject is laagdrempelig en wordt geïnitieerd en gefinancierd vanuit de provincie.** Dat het programma gratis is werkt drempelverlagend, dat maakt het makkelijker de prioriteit hier te leggen. Deelname kost doordat je dingen in gang zet uiteindelijk wel geld.
- De **aanjaagfunctie van het traject werkt goed,** het helpt te starten en meters te maken. Er zit een knip tussen aanjagen (vanuit Wonen voor Winkels) en het vervolg (eigen verantwoordelijkheid gemeente). Een aantal gemeenten heeft inmiddels zelf een vervolgtraject gestart.
- Deelname is voor gemeenten **helpend bij het breder agenderen** van aanpalende thema's zoals parkeren, duurzame en toekomstbestendige transformatie, ondermijning, groen en woonkwaliteit.
- **Door flexibiliteit in het programma kan aangesloten worden op actuele vraagstukken** van een beoogd transformatiegebied. Bijvoorbeeld door verdiepende scans zoals een woondoelgroepen scan en scan 'beter benutten van verdiepingen'.
- Stad & Co en Stec Groep **nemen concreet werk uit handen**, door bijvoorbeeld de analyse te doen, dingen te organiseren, contacten te leggen, netwerk op te bouwen, te faciliteren.
- In aantal gemeenten zijn **professionele groepen** (denktank, stuurgroep) opgericht waar Stad & Co en Stec Groep onderdeel van uitmaken, naast andere betrokken partijen. Hier wordt gezamenlijk nagedacht over de opgave, kennis gedeeld, belemmeringen besproken en naar oplossingen gezocht.
- **Inspelen op marktdynamiek.** Het thema 'wonen voor winkels' speelt in op een sterke behoefte aan extra woningen. Dit maakt dat vastgoedpartijen sneller bereid zijn tot investeringen. Dit komt de uitvoeringskracht van het traject 'Wonen voor winkels' ten goede.
- De **concrete resultaten maken de werking van het programma zichtbaar.** In de gemeenten waar de procesondersteuning is afgerond zijn meerdere concrete resultaten behaald en wordt nog steeds actief aan de transformatieopgave gewerkt. Voorbeelden van concrete resultaten zijn een vastgestelde visie voor de binnenstad, netwerken van pandeigenaren, een ondernemersgroep, meer kennis en bewustzijn over het onderwerp en aanpalende thema's.

ZWAKTE

- De **beschikbare tijd voor procesbegeleiding is (te) kort**. Het proces dat in gang wordt gezet om te komen tot transformatie van een gebied is complex en heeft langdurig tijd en energie nodig. De motor van aanjagende kracht en kennis van Stad & Co en Stec Groep zorgen dat er voortgang blijft, maar het aantal beschikbare advies-uren en kalender-tijd (half jaar) is beperkt, daarna moet de gemeente het zelf oppakken. Voor een stevig vervolg is bij gemeenten dan capaciteit en geld nodig, en dat moet dan wel voorhanden zijn. Hier ligt bij sommige gemeenten een risico. Meer maatwerk bieden kan een oplossing zijn, alle trajecten vragen iets anders in uren en financiering
- De hoeveelheid werk dat het traject met zich meebrengt; **het vraagt de nodige capaciteit bij gemeenten om in het traject te stappen** en dat vraagt iets van de organisatie. Een bestuurlijk en ambtelijk commitment (op managementniveau) is een belangrijke voorwaarde.
- De **beschikbaarheid van actuele kadastrale gegevens** om de eigendomssituatie in kaart te brengen was niet toereikend. In sommige gebieden is de omloopsnelheid van vastgoed (box 3 pandeigenaren) hoog, waardoor gegevens snel achterhaald zijn. Het zou veel tijd schelen als Stad & Co bij het opbouwen van het netwerk toegang heeft tot actuele kadastergegevens.
- **Het snappen van de lokale context is belangrijk**. Een externe partij als Stad & Co moet zich een gebied eerst eigen maken. Dit vergt tijd in het proces.
- De **opgave is breder dan alleen het Wonen in winkelpanden** waar het programma zich op richt. In een transformatiegebied spelen veel meer kwesties, zoals parkeerproblemen, duurzaam en toekomstbestendig bouwen, regels over (on)mogelijkheden van bijvoorbeeld bouwhoogte, leefbaarheid, levendigheid en ondermijning. Het gaat daarbij naast wonen ruimtelijk-functioneel ook om verbreding naar functies zoals diensten, werken, sport, maatschappelijke en culturele functies. Vanuit de provincie wordt soms te verkokerd gekeken: vanuit detailhandel is het programma opgezet vanuit de sector Economie (REE) en de sector Wonen is aangehaakt. Echter, in praktijk vinden beide sectoren elkaar niet altijd. Een genoemde oorzaak is het verschil in schaalgrootte van de vraagstukken waar aan gewerkt wordt.
- Het blijkt **lastig om landelijke gemeenten te betrekken,** tot nu toe hebben vooral stedelijke gebieden deelgenomen aan de procesbegeleiding. Hierdoor is er met Wonen voor winkels weinig kans geweesy in te spelen op de kwaliteit van kleine dorpen en landelijke gemeenten. Qua omvang is de transformatievraag in landelijke gebieden niet groot, maar de impact kan in verband met leefbaarheid groot zijn. Wel hebben landelijke gemeenten deelgenomen aan kennisbijeenkomsten.
- Door de **onvoorspelbaarheid van dergelijke complexe processen** kan vooraf niet gezegd worden wat het resultaat van een half jaar ‘aanjagen van transformatieprocessen’ zal zijn.

KANSEN

- Vervolgtraject mogelijk maken. De gemeenten die hebben deelgenomen geven aan gebaat te zijn bij **verlenging van de procesbegeleiding**.
- **Verbreding van het programma.** Naast economie en wonen speelt er veel meer in een transformatiegebied. Hier zou verbreed kunnen worden richting de functieverandering van binnenstedelijke transformatiegebieden. Daarbij spelen o.a. ook thema's als parkeren, woonkwaliteit, ondermijning, vergroening, leefbaarheid en verduurzaming spelen. Daarnaast kan naast de focus op gemeenten en pandeigenaren ook verbreed worden richting ondernemers. Een integrale blik en samenwerking is hiervoor belangrijk.
- Het opstellen van een provinciale integrale visie op **duurzame toekomstbestendige stedelijke transformatie** kan hierin helpend zijn.
- **Markeer het einde van de procesbegeleiding met een vooraf afgesproken eindproduct in plaats van uit te gaan een maximale tijdsduur**. Het eindproduct kan bijvoorbeeld een intentieverklaring zijn. Continuïteit is van groot belang voor een transformatieproces. Bijvoorbeeld: Een pas opgebouwd netwerk heeft onderhoud nodig, afspraken moeten nagekomen worden, stappen richting de toekomst moeten worden gezet. Een intentieverklaring geeft partijen duidelijkheid over wat ze samen van plan zijn en wie waarvoor verantwoordelijk is. Dit helpt ook voor borging van het resultaat.
- **Er bestaat behoefte bij gemeenten om blijvend van- en met elkaar te leren en ook in de toekomst aan kennisdeling te blijven doen.** Een structureel kennisplatform kan voortgang geven aan de ad hoc kennisbijeenkomsten die nu worden georganiseerd en als waardevol worden ervaren door de gemeenten. In dit platform kunnen gemeenten de opgebouwde kennis en geleerde lessen met elkaar delen, en kunnen experts uitgenodigd worden om hun kennis te delen. De provincie kan een rol spelen bij het faciliteren van dit netwerk.
- **Aandacht voor instrumentenmix:** Optimaliseren van de instrumenten en de instrumentenmix. Scherp maken: Hoe sturen we meer op de toekomstige mix van ondersteunende instrumenten en financieringsarrangementen.
- Met betrekking tot pandeigenaren ligt een kans bij het **onderhouden en uitbreiden van de netwerken van pandeigenaren**. Niet alle pandeigenaren zijn in kaart gebracht, dit verschilt per gemeente in hoeverre dit is gelukt. Dit is afhankelijk geweest van beschikbare stabiele kadasterdata en contacten die door het fysiek benaderen van pandeigenaren tot stand zijn gekomen. Om samen iets te bewerkstelligen is een stevig netwerk helpend, uitbreiden is een kans.

BEDREIGINGEN

- De **regelgeving vanuit de overheid** (o.a. zelfbewoningsplicht, parkeerbeleid, fiscale regelgeving voor particulier woningbezit) wordt door pandeigenaren als beperkend ervaren waardoor er bijvoorbeeld niet meer wordt geïnvesteerd in een gebied.
- **Door de stijgende bouwkosten en stijgende rente wordt de betaalbaarheid van nieuwbouw lastiger**. Dit heeft negatieve gevolgen voor binnenstedelijke transformaties. Daardoor ontwikkelen businesscases zich anders: nieuwsbouwwoningen zijn duur versus bestaande bouw.
- Er ligt een **grote woningbouwopgave** bij gemeenten. Binnenstedelijke transformatie met woningen is vanwege kleinschaligheid in de meeste gevallen geen volledige oplossing voor de opgave.
- **De manier waarop binnensteden benaderd worden vanuit gemeente is vaak verkokerd / sectoraal.** De ene keer is er aandacht vanuit 'wonen' en de keer daarna vanuit 'groen' etc, of tegelijkertijd, maar meestal niet gezamenlijk / integraal. Een gebiedstransformatie heeft juist een integrale blik nodig, waarin gekeken wordt wat een gebied nodig heeft. Overigens in een aantal gemeenten, zoals Purmerend, wordt dit wel gedaan, in dit geval door het aanstellen van een programmamanager voor de hele binnenstad.
- De detailhandel kent **minder leegstand dan verwacht** tijdens het opzetten van het programma Wonen voor winkels. Hoe dit verder zal gaan is niet goed voorspelbaar, het kan bijvoorbeeld zijn dat er na het afbouwen van de COVID-steunmaatregelen meer winkelpanden leeg komen te staan dan nu lijkt.
- Ondanks dat er hard is gewerkt aan het opzetten van netwerken van pandeigenaren zijn **lang niet alle pandeigenaren in beeld gebracht**. Het verschilt per gemeente in hoeverre dit is gelukt. Dit is afhankelijk geweest van beschikbare stabiele kadasterdata en contacten die door het fysiek benaderen van pandeigenaren tot stand zijn gekomen. In sommige gemeenten is het verloop van pandeigenaren hoog. Om samen iets te bewerkstelligen is een stevig netwerk helpend.

BIJLAGE Uitwerking enquête

Uitwerking enquête gemeenten die geen aanvraag deden voor procesbegeleiding, maar wel deelnamen aan de verdiepende fase

Enquete

De 7 gemeenten die wel deelgenomen hebben aan de verdiepende fase, maar niet van de geboden procesondersteuning gebruik hebben gemaakt (zie bijlage I voor uitleg van de verschillende fases), is gevraagd een korte enquête in te vullen. Het doel van de enquête was achterhalen wat de verdiepende fase opgeleverd heeft voor deze gemeenten, wat voor hen de reden was om geen aanvraag te doen voor procesondersteuning (uitvoeringsfase) en of zij verwachten of zij hier in de (nabije) toekomst bij hen een behoefte ligt. De vragenlijst is ingevuld door 5 van de 7 gemeenten, wat een goed beeld weergeeft van de mening en behoefte.

Wat leverde de verdiepende fase op?

Het programma was bij alle 5 respondenten goed bekend. Op de vraag wat de verdiepende fase hen heeft opgeleverd geven zij vooral aan dat zij de inzichten vanuit de onderzoeken en de expertise van de uitvoerende partijen (Stec Groep en Stad & CO) erg waardevol te vinden. Hierover wordt genoemd:

- ‘nieuwe inzichten in de mogelijkheden, nieuwe kennis op basis van onderzoek op het gebied van leegstand, plancapaciteit, toekomstbestendigheid, transformatiemogelijkheden, inzicht in kansen en belemmeringen, eigendom en eigendomsstructuren en het functioneren van winkelgebieden, trends en ontwikkelingen.’
- ‘inzicht in belangen en behoeften van commerciële vastgoedeigenaren’

Ook kennisuitwisseling en leren van elkaars voorbeelden wordt waardevolle opbrengst genoemd, evenals het hebben van een aanspreekpunt bij de provincie en het verbeteren van relaties.

Waarom niet verder na verdiepende fase?

Op de vraag waarom deze gemeenten geen aanvraag hebben gedaan voor procesondersteuning geven zij vooral aan dat de inzichten uit de verkennende fase voor hen op dat moment geen aanleiding gaven om in te zetten op een transformatieproces (3 gemeenten) waarvan 1 gemeente aangeeft dat voor hen de focus meer ligt op werkfunctie in plaats van woonfunctie. Voor een andere gemeente had het onderwerp op dat moment geen prioriteit en 1 gemeente geeft expliciet aan dat de markt nu aan zet is (pandeigenaren en ondernemers).

Toekomstige behoefte gemeenten

Op de vraag of de gemeenten verwachten in de toekomst vervolg te willen geven aan de verdiepende fase zeggen 4 gemeenten ‘misschien’ en 1 gemeente zegt ‘ja’. Op de vraag aan welke (proces)ondersteuning de gemeente behoefte heeft bij een eventueel vervolgtraject geven 3 gemeenten aan dit nog niet inzichtelijk te hebben, 1 gemeente zegt daarbij dat de verschillende betrokken partijen ‘daar eerst klaar voor moeten zijn’. 1 gemeente geeft aan dat er naar aanleiding van de nieuw op te stellen gemeentelijke Economische Visie mogelijk een deel van een winkelstraat getransformeerd kan worden naar woningen, en er mogelijk ook kansen voor andere winkelgebieden buiten het centrum komen. In dat geval zou de geboden procesondersteuning zeer welkom zijn. Een andere gemeente geeft aan behoefte te hebben aan begeleiding bij de aanvraag subsidieregeling Impulsaanpak winkelgebieden. In deze specifieke gemeente zijn er weinig plekken waar wonen voor winkels op grotere schaal een optie is, maar een pandsgewijze aanpak is wel een mogelijkheid.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17106
Extern Zaak ID	2341630
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	8.a
Titel	Mobiliteit: Afdoen moties M40-2024 ‘onderzoek instandhouding buslijn 200’ en M142-2023 ‘deelmobiliteit in beleid’ (B-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

Gedeputeerde Staten geven nadere uitleg over de uitvoering van de motie M40-2024 ‘onderzoek instandhouding buslijn 200’ en motie M142-2023 ‘deelmobiliteit in beleid’ en verzoeken Provinciale Staten de moties als afgedaan te beschouwen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
L.C.H. van der Zwart
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144882
zwartl@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 4 DEC. 2024

Kenmerk
2341630/2341632

Uw kenmerk

Betreft: Afdoen moties M40-2024 'onderzoek instandhouding buslijn 200' en M142-2023 'deelmobiliteit in beleid'

Geachte leden,

In deze brief informeren wij u over hoe wij uitvoering hebben gegeven aan de moties M40-2024 en M142-2023.

Motie M40-2024 'onderzoek instandhouding buslijn 200'
Op 10 juni 2024 hebben uw Staten de motie M40-2024 'Onderzoek instandhouding buslijn 200' aangenomen. In de motie worden Gedeputeerde Staten verzocht om te onderzoeken op welke wijze buslijn 200 (Huizen - Utrecht Science Park) behouden kan blijven. Hieronder informeren wij u over hoe wij uitvoering hebben gegeven aan de motie.

Voortzetting en onderzoek buslijn 200
In overleg met Transdev en regionale partners is besloten buslijn 200 in 2025 voort te zetten, met uitzondering van de zomer- en kerstvakanties vanwege lagere bezettingsgraad in deze periodes, voornamelijk veroorzaakt door een verminderde vraag vanuit de studenten. Het vervoerplan voor 2025, waarin de continuering van lijn 200 is opgenomen, is in september 2024 door de provincie goedgekeurd. Hierdoor zal buslijn 200 ook komend jaar blijven rijden. Daarnaast wordt, in samenwerking met o.a. Rijkswaterstaat, gekeken naar mogelijke quick win-maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Verder wordt samen met de gemeente Almere, de provincie Flevoland en de provincie Utrecht de haalbaarheid van een hoogwaardig openbaar vervoer (hov)-verbinding tussen Almere, 't Gooi en het Utrecht Science Park onderzocht.

Tot slot
Wij stellen voor dat met deze brief de motie M40-2024 als afgedaan kan worden beschouwd.

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

Motie M142-2023 'deelmobiliteit in beleid'
Op 6 november 2023 hebben uw Staten de motie M142-2023 'deelmobiliteit in beleid' aangenomen. In de motie worden Gedeputeerde Staten verzocht om:

1. bij het IPO erop aan te dringen om te lobbyen bij het Rijk om de Wet personenvervoer te herijken en samenwerken met aanbieders van deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken;
2. zelfstandig te lobbyen bij het Rijk voor het herijken van de wet personenvervoer en deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken.

Hieronder informeren wij u over hoe wij uitvoering hebben gegeven aan de motie.

Landelijke ontwikkelingen
Door de moeilijke marktomstandigheden (denk aan achterblijvende reizigersvraag, chauffeurstekorten, onder druk staande budgetten en vraagstukken op het gebied van elektrificatie) zien we dat ov-aanbestedingen moeizaam verlopen of soms mislukken. Ov-autoriteiten moeten, passend binnen de kaders van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), samen met gemeenten en het Rijk op zoek gaan naar alternatieve vormen van vervoer om (ov-)bereikbaarheid te behouden. Met Publieke Mobiliteit willen we hier een antwoord op geven. Publieke Mobiliteit is inmiddels onderdeel geworden van het nieuwe regeerprogramma van het Rijk[1]. In dit programma is hierover het volgende opgenomen:

"Belangrijke voorzieningen moeten voor alle Nederlanders bereikbaar zijn. We willen het openbaar vervoer verbeteren in het landelijk gebied. We maken bestuurlijke afspraken met de medeoverheden die hier over gaan. Onze inzet is dat belangrijke busverbindingen tussen dorpskernen blijven bestaan en het ov in heel Nederland betrouwbaar en betaalbaar is. Daarbij kijken we ook naar kansen voor slimme combinaties van ov op afroep, zoals de regiotaxi, met doelgroepenvervoer en deelmobiliteit. Het kabinet gaat in het najaar van 2024 in gesprek met decentrale overheden over effectieve maatregelen voor beter ov in landelijk gebied. De aanpak in Zeeland met publiek vervoer is hiervoor een voorbeeld."

Wetgeving en Publieke Mobiliteit
Met de (landelijke) ontwikkelingen rondom publieke mobiliteit/ vervoer moet ook worden gekeken naar de wetgeving. Dit doen wij gezamenlijk met alle andere ov-autoriteiten in DOVA-verband[2] (decentrale ov autoriteiten). Vanuit DOVA wordt gekeken naar het vraagstuk of het wettelijk instrumentarium voor de komst van publieke mobiliteit aangepast moet worden.

---

[1] *https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2024/09/13/regeerprogramma-kabinet-schoof (pagina 43).*
[2] *Samenwerkingsverband DOVA bestaat uit de 12 provincies, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het ov Bureau Groningen Drenthe. Samen met CROW-KpVV en VDVN vormen we de ov-campus (https://dova.nu/wie-zijn-wij).*

Uit de eerste analyses blijkt dat het niet nodig is om via aanpassingen in de Wp2000 publieke mobiliteit mogelijk te maken, zie ook bijlage 1. Juridisch lijkt het erop dat het geheel van wetten als de Wp2000, WMO, Provinciewet, Gemeentewet, Aanbestedingswet, Omgevingswet, Wegenverkeerswet etc. en provinciale/ gemeentelijke bevoegdheden voldoende instrumentarium biedt om publieke mobiliteit in samenhang tot stand te brengen. Het gaat daarbij veel meer om 'vakmanschap' in het gebruik van de beschikbare instrumenten, goede beleidsmatige keuzes en herijkingen van concessies en contracten. Wijziging van de Wp2000 is niet nodig, maar het is wel raadzaam dat er een handzaam overzicht komt van de mogelijkheden die de diverse wetten op het gebied van mobiliteit nu al bieden. DOVA werkt dit de komende tijd verder uit. Hierbij wordt ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat betrokken.

De provincie Noord-Holland participeert in DOVA en zal dus niet zelfstandig lobbyen voor aanpassing van de Wp2000. De uitkomsten van de landelijke discussie zullen wij verwerken in het toekomstige Programma van Eisen voor de concessie NoordWest Noord-Holland en eventuele aanpassing van de concessie Gooi en Vechtstreek. Wij blijven u hierover informeren.

Situatie in Noord-Holland

In Noord-Holland hebben we inmiddels de nodige stappen gezet. Op 10 juni 2024 is de Visie Publieke Mobiliteit vastgesteld[3]. In deze visie staat hoe het openbaar vervoer in Noord-Holland er in de toekomst uit moet zien. Publieke mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers geen eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken. Het gaat daarbij niet om meer, maar vooral beter en ander openbaar vervoer. Van deur tot deur. Denk aan treinen, bussen en buurtbussen, maar ook aan deelfietsen (vorm van deelmobiliteit) en ov-taxi (flexvervoer).

De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is. Daarbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer per bus, in een groot deel van de provincie. Voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is het echter van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt. Deelmobiliteit is ook onderdeel van de ketenreis net als bijvoorbeeld hubs. Deelmobiliteit is wettelijk gezien een open markt, is nog in ontwikkeling en vindt veelal plaats in het domein van gemeenten. Gezamenlijk moeten we dit dus oppakken om te komen tot een voor de klant herkenbaar systeem. In de regio Gooi en Vechtstreek hopen we de komende periode eerste concrete stappen te zetten. Daar loopt een onderzoek naar een deelfietssysteem. U bent hier tijdens de Commissie Ruimte op 14 oktober 2024 via een brief nader over geïnformeerd[4].

---

[3] https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/613deeb2-6c5e-4e33-b1d4-341b056737c4 *(agendapunt 9).*

[4] https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/e50fa458-14e6-4dc2-8d14-d1dcdca96366 *(agendapunt 12.e).*

Verder omarmen we pilots en initiatieven. Veel innovaties vinden plaats in het kader van slimme mobiliteit (programma Smart Mobility). Daarbij gaat het zowel om technieken, processen als ook de behoefte van en bekendheid bij de potentiële reiziger. Binnen de huidige kaders van de wet hebben we de afgelopen jaren ontwikkelingen gestimuleerd, denk aan Auto van de Straat, ondersteunen Vrijwilligersvervoer en onderzoek naar autonoom vervoer.

Tenslotte werken we ook regionaal samen. Zo zijn we binnen de Metropoolregio Amsterdam in overleg met Vervoerregio, provincie Flevoland en de gemeente Almere en Amsterdam om een pilot deelmobiliteit te starten. Dit doen we in overleg met Het Rijk. Daarnaast zijn we met Connexxion voor onze ov-concessies, als onderdeel van de besteding van de Bikkergelden, in gesprek over de uitrol van ov op maat. Dit betreft vraaggestuurd ov naar kernen waar nu geen ov komt. Onderzocht wordt of we dit samen met regionale doelgroep vervoerders kunnen doen. Begin 2025 zullen wij u via een brief hierover nader informeren.

Tot slot
Wij stellen voor dat met deze brief de motie M142-2023 als afgedaan kan worden beschouwd.

Overige openstaande moties openbaar vervoer
Met het voorstel in deze brief zijn bijna alle openstaande moties op het gebied van openbaar vervoer afgedaan. Alleen motie M20-2024 'kwetsbare doelgroepen in het ov' staat nog open. Wij verwachten deze motie in de eerste helft van 2025 uit te voeren. De uitwerking van deze motie vindt onder andere plaats in het Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding van de ov-concessie NoordWest Noord-Holland. Het concept PvE is naar verwachting medio 2025 klaar. In het PvE staan de minimale eisen en uitgangspunten voor het regionale busvervoer. Bijvoorbeeld op welke plekken, hoe vaak en tot hoe laat een bus rijdt.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

M.J.H. van Kuijk A.Th.H. van Dijk

- Bijlage 1: Presentatie Van Doorne t.b.v. DOVA-expertisegroep

VANDOORNE

DOVA-expertisegroep

Is de Wp 2000 aan modernisering toe?

Inleiding

NOS Nieuws • Dinsdag 14 maart, 15:44

Provincies willen lege bussen aanpakken met creatieve oplossingen

> "Wetgeving over openbaar vervoer is aan modernisering toe, hoe het nu gaat is geen houdbare zaak", zegt Wijnand Veeneman, universitair hoofddocent openbaar vervoer aan de TU Delft. "De wet gaat uit van klassiek lijngebonden openbaar vervoer, de bus, tram, of metro."
>
> "We merken dat het oude systeem met dienstregelingen piept en kraakt", zegt gedeputeerde mobiliteit van Zeeland Harry van der Maas. "Maar op het moment dat wij bijvoorbeeld kleinere bussen en andere vervoersmiddelen willen laten rijden omdat die bus niet meer vol zit, wordt dat volgens de huidige regelingen niet erkend als ov."

Wetgeving moet anders

Wat het voor provincies met name lastig maakt, is dat geld dat besteed moet worden aan het openbaar vervoer niet in een deelauto of -taxi mag worden gestopt. Die vorm van vervoer valt onder andere wetgeving. Gräper-Van Koolwijk: "Wat je het liefst zou willen, is dat er niet wordt nagedacht vanuit de vraag 'Hoe rijd ik een bus?', maar juist vanuit 'Hoe zorg ik voor mobiliteit?'."

Wettelijk kader

I. PSO-Verordening
II. Wp2000
III. Financiering (openbaar) personenvervoer

PSO-Verordening

PSO-Verordening – artikel 1 lid 1:

"Deze verordening heeft tot doel vast te stellen op welke manier instanties die bevoegd zijn voor het openbaar personenvervoer er, in het licht van het Gemeenschapsrecht, voor kunnen zorgen dat, in vergelijking met een volledig vrije marktwerking, onder meer het aantal, de veiligheid en de kwaliteit van de diensten van algemeen belang toenemen en deze diensten worden verzekerd tegen een lagere kostprijs.

Daartoe worden in deze verordening de voorwaarden gesteld waaronder de bevoegde instanties, wanneer zij een openbaredienstverplichting opleggen of daartoe een contract afsluiten, aan exploitanten van openbare diensten een compensatie voor de kosten en/of exclusieve rechten verlenen als tegenprestatie voor het vervullen van openbaredienstverplichtingen."

PSO-Verordening

Definities

„openbaar personenvervoer": personenvervoersdiensten van algemeen economisch belang die op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden;

„openbaredienstverplichting": door een bevoegde instantie met het oog op de algemene dienstverlening inzake openbaar personenvervoer omschreven of vastgestelde prestatie die een exploitant, indien hij zich door zijn eigen commerciële belangen zou laten leiden, zonder compensatie niet, of niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden, zou leveren;

PSO-Verordening stelt o.a. voorschriften inzake aanbesteding en voorkomen van overcompensatie

Wp2000

Achtergrond: geen concurrentie op de weg, maar om de weg -> concessiestelsel ->

"Het is verboden openbaar vervoer te verrichten zonder daartoe verleende concessie." (artikel 19 lid 1 Wp2000)

"openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig"

"dienstregeling: voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin zijn aangeduid de halteplaatsen waartussen en de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht, zo nodig onder de vermelding of de halteplaatsen of de tijdstippen door de reiziger kunnen worden beïnvloed"

Financiering

- Voor personenvervoer dat niet voldoet aan de definitie van 'openbaar vervoer' is geen concessie vereist.
- Dat betekent niet dat de provincie dergelijk vervoer niet zou mogen financieren. Provincies mogen gelden uit het Provinciefonds ook besteden aan andere vormen van personenvervoer.
- Provincies moeten wel alert zijn op mogelijke marktverstoringen. Op veel plaatsen bestaan al commerciële initiatieven voor bijvoorbeeld deelfietsen en deelauto's. Die aanbieders zitten niet te wachten op gesubsidieerde concurrentie.
- Marktverstoring kan mogelijk worden voorkomen door algemene regels → PSO-Verordening:
- *„algemene regel": regel die zonder onderscheid van toepassing is op gelijksoortige openbare personenvervoersdiensten in een bepaald geografisch gebied dat onder de verantwoordelijkheid van een bevoegde instantie valt;*

Wp2000 achterhaald?

"Wetgeving over openbaar vervoer is aan modernisering toe, hoe het nu gaat is geen houdbare zaak", zegt Wijnand Veeneman, universitair hoofddocent openbaar vervoer aan de TU Delft. "De wet gaat uit van klassiek lijngebonden openbaar vervoer, de bus, tram, of metro."

→Op grond van de Wp2000 is voor 'klassiek ov' een concessie vereist. De Wp2000 vormt geen belemmering voor andere vormen van personenvervoer.

Wp2000 achterhaald?

"We merken dat het oude systeem met dienstregelingen piept en kraakt", zegt gedeputeerde mobiliteit van Zeeland Harry van der Maas. "Maar op het moment dat wij bijvoorbeeld kleinere bussen en andere vervoersmiddelen willen laten rijden omdat die bus niet meer vol zit, wordt dat volgens de huidige regelingen niet erkend als ov."

→ Openbaar vervoer kan wel degelijk worden gereden met kleinere bussen of auto's.

→ Vervoer hoeft niet 'erkend' te worden als ov. De provincie mag ook andere vormen van vervoer financieren.

Wp2000 achterhaald?

'Oude mobiliteit'

De wet waar Veeneman op doelt, is de Wp2000, oftewel de Wet personenvervoer 2000. Daar staat een aantal regels in die volgens hem uitgaan van 'oude mobiliteit'. Zo moet een bus altijd een dienstregeling hebben en moet elke tien jaar de concessie - de vergunning - voor de buslijnen opnieuw worden aanbesteed.

→ De Wp2000 staat niet in de weg aan vervoersvormen zonder dienstregeling

→ Aanbestedingsplicht geldt sowieso op grond van de PSO-verordening. Aanpassen van de Wp2000 verandert daar niets aan.

→ Plus: aanbestedingsplicht is het probleem niet.

Wp2000 achterhaald?

"In een provincie als Friesland merk je dat er door teruglopend gebruik van bussen niet echt een markt meer is. Zo'n vergunning moet wel aantrekkelijk blijven, want anders biedt er niemand meer op."

→ Aantrekkelijkheid van een concessie staat los van het systeem van de Wp2000. Zolang de exploitatiesubsidie in verhouding staat tot de gevaagde dienstverlening (en er geen andere obstakels zijn), zullen vervoerders interesse hebben.

→ Concessieverleners hebben grotendeels zelf in de hand of een concessie aantrekkelijk is. Handhaven van 'dunne lijnen' is een politieke keuze.

Wp2000 achterhaald?

Fleur Gräper-Van Koolwijk, gedeputeerde mobiliteit in de provincie Groningen, herkent dat beeld. "Een bus moet een dienstregeling hebben om onder openbaar vervoer te vallen, maar als steeds minder mensen de bus nemen, wordt het echt heel duur om al die ritten uit te voeren."

- → Een dienstregeling kan ook vraagafhankelijk zijn
- → Dat steeds minder mensen de bus nemen, staat los van het systeem van de Wp2000
- → De Wp2000 staat er niet aan in de weg dat de provincie ook vervoer zonder dienstregeling financiert.

Wp2000 achterhaald?

Deelauto's en bussen op reservering

Ook zij pleit voor een meer vraaggestuurd ov. "Bijvoorbeeld door deelauto's bij een treinstation te plaatsen, of een deeltaxi die je kan bellen als je hem nodig hebt. In Nederland mogen we heel veel proberen als proef, maar om daar iets vasts van te maken, is best lastig."

→ Het kan zijn dat dit lastig is, maar dat ligt niet aan de Wp2000.

→ Voor proeven gelden geen andere regels dan voor vast deelvervoer.

Wp2000 achterhaald?

Vervoerder Arriva is een van de bedrijven die experimenteren: met 'de Vlinder' blijven bepaalde bussen die weinig gebruikt worden bij het station. Zodra iemand via bijvoorbeeld de telefoon laat weten dat een bus nodig is, gaat die bus de lijn rijden.

"Dat is een goed voorbeeld van een slimme koppeling tussen de klassieke bus en vraagafhankelijk vervoer op plekken en tijden dat die klassieke bus bijna leeg rondjes zou rijden", zegt Veeneman.

"Die koppeling is lastig en de Vlinder is net als een aantal soortgelijke ideeën een mooi alternatief. Het gebruiksvriendelijk en betaalbaar krijgen voor iedereen, dat is nog een uitdaging."

→ Nieuwe initiatieven passen dus prima binnen de huidige wetgeving.

Wp2000 achterhaald?

In Groningen zijn er nu bijvoorbeeld op sommige plekken buurtbussen die door vrijwilligers worden bestuurd. De bussen worden door de provincie geleverd.

Ook is er het principe van 'hubs', waarbij het idee is dat elke Groninger binnen 15 kilometer van een hub moet wonen. Mensen kunnen daar dan zelf naartoe, hun auto of fiets neerzetten en dan gebruikmaken van verschillende soorten ov die daar samenkomen.

→ Ook hier is dus geen nieuwe wetgeving voor nodig

Wp2000 achterhaald?

Wetgeving moet anders

Wat het voor provincies met name lastig maakt, is dat geld dat besteed moet worden aan het openbaar vervoer niet in een deelauto of -taxi mag worden gestopt. Die vorm van vervoer valt onder andere wetgeving. Gräper-Van Koolwijk: "Wat je het liefst zou willen, is dat er niet wordt nagedacht vanuit de vraag 'Hoe rijd ik een bus?', maar juist vanuit 'Hoe zorg ik voor mobiliteit?'."

De gedeputeerde wil dat Den Haag actie onderneemt. "De Wp2000 liep goed en daar moesten we ons niet te veel mee bemoeien. Maar de tijden zijn veranderd en corona heeft ook een enorme impact gehad op het openbaar vervoer. Het is tijd om te zoeken naar een nieuwe mix, waarbij we kijken naar wat mensen vragen."

→ De Wp2000 bepaalt niet hoeveel geld een Provincie in welk soort vervoer moet steken

Conclusie

Vragen?

Van Doorne N.V.

Jachthavenweg 121, 1081 KM Amsterdam

Postbus 75265, 1070 AG Amsterdam

T +31 (0)20 6789 123 F + 31 (0)20 7954 589

info@vandoorne.com • vandoorne.com

Van Doorne UK B.V.

125 Old Broad Street, London EC2N 1AR, United Kingdom

+44 20 7073 0465 • london@vandoorne.com

GAAT VERDER • BLIJFT DICHTBIJ

D66 noord-holland

CU CDA Volt BBB

M 142 / PS 6-11-2023 punt 10

AANGENOMEN

Motie deelmobiliteit in beleid

De Provinciale Staten van Noord-Holland bijeen op 6 november 2023
hebben kennisgenomen van de statenvoordracht 52 Begroting 2024;

constateren dat:

- de wet personenvervoer stamt uit 2000;
- de definitie van wat openbaar vervoer is niet breed wordt opgevat;
- er in Noord-Holland bus- en treinlijnen onder druk staan;
- deelmobiliteit (deelauto's- of scooters) op dit moment niet kan worden opgenomen in de concessie;

overwegen dat:

- deelmobiliteit als onderdeel van de concessie eraan bij kan dragen om plekken bereikbaar te houden;
- samenwerking tussen aanbieders van deelmobiliteit en concessiehouders wenselijk is;

verzoeken het college:

- bij het IPO erop aan te dringen om te lobbyen bij het rijk om de wet personenvervoer te herijken en samenwerken met aanbieders van deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken;
- zelfstandig te lobbyen bij het rijk voor het herijken van de wet personenvervoer en deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken;

en gaan over tot de orde van de dag.

Sijmen Mülder (D66) Michel Klein CU

Dennis Heijnen CDA
Maike de Weerdt Volt
Aletta den Boer BBB

M40 / 10-6-2024
punt 2

AANGENOMEN

Motie Vreemd: onderzoek instandhouding buslijn 200

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 10 juni 2024

Constaterende dat:

- Transdev overweegt om buslijn 200, de rechtstreekse buslijn tussen Huizen – Blaricum – Utrecht Science Park op te heffen;
- Veel studenten en mensen die in Utrecht studeren en werken, deze buslijn nemen.

Overwegende dat:

- Deze reizigers minstens 20 minuten langer aan het reizen zijn en 2 keer moeten overstappen, wanneer deze buslijn opgeheven wordt;
- Deze reizigers daarmee ook meer reiskosten kwijt zijn;
- Huizen geen treinverbinding heeft en daarom is aangewezen op het busnetwerk voor verbinding met omliggende grote steden;
- De reizigersadviesraad openbaar vervoer Noord-Holland (ROCOV-NH) Transdev heeft geadviseerd om lijn 200 niet op te heffen, en te kijken waar de reizigers behoefte aan hebben;
- Na het gereed maken van de HOV-halte in Eemnes, de inwoners van Eemnes en Laren ook gebruik kunnen en zullen maken van deze busverbinding;
- De gemeenteraad van Huizen en Blaricum unaniem een motie hebben aangenomen die pleit voor behoud van buslijn 200.

Dragen GS op:

- Om als provinciale concessieverlener te onderzoeken hoe (een vorm van) buslijn 200 van Huizen - Blaricum naar Utrecht Science Park behouden kan blijven.

En gaan over tot de orde van de dag.

Dennis Heijnen CDA	Daniël van den Berg JA21	Michel Klein CU	Jaap Hollebeek PvdD
Anneke van der Helm 50PLUS	Ilse Bezaan PVV	Emre Kanik D66	Jeroen Boer VVD
Maik de Weerdt Volt	Heidi Bouhlel		

Mondelinge vragen OV problemen in Zaanstad

In Zaanstad zijn er problemen met het busvervoer door EBS. Sinds een jaar hebben zij een nieuwe concessie, maar er zijn veel problemen die niet opgelost worden. Zo is er veel uitval, vertraging, te weinig elektrische bussen, chauffeurstekort en storingen met laadstations. De ChristenUnie maakt zich zorgen om de kwaliteit van het openbaar vervoer in Zaanstad. Ondanks dat Zaanstad onder de Vervoerregio Amsterdam valt, hebben wij een paar vragen.[1]

1. Is de gedeputeerde bekend met de problemen bij EBS in Zaanstad?
2. Is de gedeputeerde bereid om met de Vervoerregio Amsterdam in gesprek te gaan om de problemen aan te kaarten en te sturen naar een oplossing?
3. Kan de provincie hulp aanbieden door ervaringen te delen vanuit onze concessiegebieden en wellicht samenwerking te stimuleren tussen concessiegebieden?

[1] https://www.deorkaan.nl/druk-op-ebs-opgevoerd-maar-nieuwe-concessie-is-laatste-optie/

Rondvraag D66:

Voor aanstaande maandag dien ik graag een rondvraag in bij Olthof over 'Bezwaarschrift PNH namens winkeliers-horeca-zorg muiden (c-agenda cie Ruimte 13-01-12025)'.

- Wat is de reactie van de gedeputeerde op de brief?
- Hoe kijkt de gedeputeerde naar de situatie dat de doorfietsroute door het centrum van Muiden heen gaat, ook met betrekking tot veiligheid?
- Hoe ziet de gedeputeerde de andere aangewezen mogelijkheid voor het tracé in Muiden?
- In hoeverre heeft de gedeputeerde contact met de gemeente en hierover?

Mondelinge vragen D66: Bezwaarschrift PNH namens winkeliers-horeca-zorg Muiden:
Inmiddels heb ik de brief ook ontvangen en ga deze volgende week bespreken en beantwoorden. Ik wil de bezwaarmakers namelijk bedanken voor de brief en de zorgen die zij uiten en ik ga graag in op de uitnodiging om het gesprek te voeren over de plannen en de zorgen die er zijn.

Hoe kijkt de gedeputeerde naar de situatie dat de doorfietsroute door het centrum van Muiden heen gaat, ook met betrekking tot veiligheid?
Een veilige weginrichting en een weg ingericht als doorfietsroute staan niet haaks op elkaar. Ook als provincie zetten wij ons in voor veilige wegen. Het verwachte gebruik van de doorfietsroute in Muiden wijkt echter niet af van het huidige gebruik. Ook nu maken doorgaande fietsers veel gebruik van deze (kortste) route. Alleen stemmen we nu de inrichting daar (beter) op af. In diverse andere (historische) stedelijke kernen is gebleken dat een doorfietsroute goed in te passen is. Vanzelfsprekend hebben we daarbij ook aandacht voor de mogelijke risico's van een groter aandeel snelle fietsers.

Hoe ziet de gedeputeerde de andere aangewezen mogelijkheid voor het tracé in Muiden?
De keuzes die destijds gemaakt zijn voor het tracé hebben vanuit provincie en gemeente de voorkeur. We gaan daar graag op in tijdens een bezoek aan Muiden en haar ondernemers.

In hoeverre heeft de gedeputeerde contact met de gemeente en hierover?
Hier is bestuurlijk nog geen contact over geweest.

Rondvraag Cie Ruimte 13-01-2025

Toelichting

N.a.v. dit[1] artikel in het Noord-Hollands dagblad op 09-01-2025 willen wij de volgende vragen stellen tijdens de rondvraag van de Cie Ruimte op 13-01-2025

Vragen

1. Hoe beoordeelt u de huidige situatie bij EBS in relatie tot de afspraken die zijn vastgelegd in de concessie met betrekking tot betrouwbaarheid en dienstverlening?

2. Welke maatregelen neemt de provincie om ervoor te zorgen dat EBS haar verplichtingen nakomt, biedt de concessie de mogelijkheid om sancties op te leggen, en overweegt u ook te sanctioneren naar aanleiding van deze situatie?

3. Hoe monitort de provincie op dit moment de prestaties van EBS, en hoe wordt ervoor gezorgd dat vergelijkbare problemen in de toekomst worden voorkomen?

4. Beschikt de concessie over adequate instrumenten om de vervoerder effectief aan te spreken en, indien nodig, te sanctioneren, of acht u aanpassingen en verbeteringen hierin wenselijk?

1) https://www.noordhollandsdagblad.nl/regio/zaanstreek-waterland/waterland/ebs-kampt-weer-met-enorm-tekort-zestig-bussen-aan-de-kant-door-storing-schade-en-lege-accu-s-compleet-drama/33476174.html?utm_medium=referral&utm_campaign=share

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	11956
Extern Zaak ID	2146127
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	10.a
Titel	Ruimte: Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	15 januari 2024
Commissie Ruimte	9 september 2024
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

De provincie stelt samen met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord op. Met het Ontwikkelperspectief maken deze partijen duurzame en weloverwogen ruimtelijke keuzes, die de regio versterken en bijdragen aan een gezonde fysieke leefomgeving voor de toekomst. In een samenwerkingsovereenkomst leggen de partijen afspraken vast over het opstellen van het Ontwikkelperspectief.

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

Partijen:

1. De Provincie Noord-Holland alsmede het college van Gedeputeerde Staten, namens deze heer/mevrouw ..... (gedeputeerde), hierna te noemen Provincie Noord-Holland;
2. Het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, alsmede het college van dijkgraaf en hoogheemraden, namens deze heer/mevrouw ..... (hoogheemraad), hierna te noemen Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
3. De Gemeente Alkmaar almede het college van burgemeester en wethouders, namens deze de heer/mevrouw ..... (wethouder), hierna te noemen Gemeente Alkmaar;
4. De Gemeente Bergen alsmede het college van burgemeester, namens deze de heer/mevrouw ..... (wethouder), hierna te noemen Gemeente Bergen;
5. De Gemeente Castricum alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze de heer/mevrouw ..... (wethouder), hierna te noemen Gemeente Castricum;
6. De Gemeente Den Helder alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze heer/mevrouw ..... (wethouder), hierna te noemen Gemeente Den Helder;
7. De Gemeente Dijk en Waard alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze heer/mevrouw ..... (wethouder), hierna te noemen Gemeente Dijk en Waard;
8. De Gemeente Drechterland alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze de heer/mevrouw ..... (wethouder), hierna te noemen Gemeente Drechterland;
9. De Gemeente Enkhuizen alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze de heer/mevrouw ..... (wethouder), hierna te noemen Gemeente Enkhuizen;
10. De Gemeente Heiloo alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze de heer/mevrouw ..... (wethouder) hierna te noemen Gemeente Heiloo;
11. De Gemeente Hollands Kroon alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze heer/mevrouw ..... (wethouder), hierna te noemen Gemeente Hollands Kroon;
12. De Gemeente Hoorn alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze de heer/mevrouw ..... (wethouder), hierna te noemen Gemeente Hoorn;

13. De Gemeente Koggenland alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze de heer/mevrouw ……. (wethouder), hierna te noemen Gemeente Koggeland;
14. De Gemeente Medemblik alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze de heer/mevrouw ……. (wethouder), hierna te noemen Gemeente Medemblik;
15. De Gemeente Opmeer alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze de heer/mevrouw ……. (wethouder,) hierna te noemen Gemeente Opmeer;
16. De Gemeente Schagen alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze heer/mevrouw ……. (wethouder), hierna te noemen Gemeente Schagen;
17. De Gemeente Stede Broec alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze de heer/mevrouw …… (wethouder), hierna te noemen Gemeente Stede Broec;
18. De Gemeente Texel alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze de heer/mevrouw ……. (wethouder), hierna te noemen Gemeente Texel;
19. De Gemeente Uitgeest alsmede het college van burgemeester en wethouders, namens deze heer/mevrouw ……. (wethouder), hierna te noemen Gemeente Uitgeest.

Alle Partijen hierna allen tezamen te noemen: Partijen.

Overwegingen

1. Nederland staat voor grote transities, die de fysieke leefomgeving ingrijpend en blijvend zullen veranderen. Er moeten voor de lange termijn keuzes gemaakt worden om de grote uitdagingen op het gebied van onder andere het water- en bodemsysteem, landbouw en natuur, energie en (circulaire) economie, woningbouw, bereikbaarheid, brede welvaart en gezondheid het hoofd te kunnen bieden. Ook in Noord-Holland Noord (hierna: NHN) komen veel van deze opgaven op de regio af en ook NHN zal hierdoor ingrijpend en blijvend veranderen.

2. Nu al is duidelijk dat niet alles overal kan; de vraag naar ruimte is groter dan er grond beschikbaar is. De veelheid aan grote ruimtelijke opgaven in combinatie met schaarste aan “beschikbare” grond vraagt om creatieve denkkracht, innovatie en samenwerking tussen overheden, marktpartijen en overige partners. Het is hierbij de uitdaging om zicht te krijgen op de opgaven en oplossingsrichtingen te bepalen voor de benodigde transities op systeemniveau voor de langere termijn. Tegelijkertijd is het ook noodzakelijk om actuele ontwikkelingen op de korte termijn te faciliteren, zoals bijvoorbeeld de verzwaring van het energienetwerk en het woningtekort. Onduidelijkheid over hoe Nederland (NHN) zich verder gaat ontwikkelen maakt dat de bereidheid bij ondernemers om te investeren afneemt. Dit staat haaks op de innovatiekracht die juist ten tijde van transities nodig is en tegelijkertijd is dit ook het spanningsveld waarbinnen transities plaatsvinden.

3. Het tijdperk van eenvoudige oplossingen is voorbij. Alleen vanuit de eigen wettelijke bevoegdheden handelen is onvoldoende om deze grote opgaven aan te kunnen. De

uitdaging is dat steden, regio's, landschappen en watersystemen elkaar niet gaan beconcurreren, maar elkaar juist versterken. Zodat we samen trots zijn op NHN. Daarbij hoort ook het nemen van maatregelen: investeringen, wet- en regelgeving, instrumentarium en governance. Kortom: dit vraagt om een bovenregionale, ruimtelijke visie én investeringsstrategie voor NHN.

4. Samenwerking tussen de overheden en betrokkenheid van belangrijke stakeholders is daarbij van groot belang. De keuzes over de ruimtelijke toekomst van NHN en uitvoering daarvan kunnen partijen immers niet afzonderlijk van elkaar maken; dat moeten ze gezamenlijk doen.

5. Binnen het Landsdeel Noordwest (provincies Utrecht, Flevoland en Noord-Holland) van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is NHN het enige gebied zonder een integrale bovenregionale visie. Deze is essentieel om alle grote nationale en bovenregionale ruimtelijke opgaven af te wegen en de juiste keuzes te maken welke ontwikkelingen waar kunnen plaatsvinden en waar het Rijk voor nodig is. Partijen zijn zich hiervan bewust en willen in een gezamenlijk traject tot een Ontwikkelperspectief NHN met een uitvoerings- en investeringsagenda komen. Het Rijk (ministerie VRO) heeft toegezegd hierbij zoveel mogelijk aan te sluiten. De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft daarover in de Kamerbrief van 23 juni 2023 (nr. 34 682 Nationale Omgevingsvisie) het volgende toegezegd: “Het Rijk zal waar mogelijk medewerking verlenen en kennis inbrengen voor het opstellen van het Ontwikkelperspectief in NHN”.

6. De opdracht voor een Ontwikkelperspectief NHN kent voor provincie Noord-Holland zijn grondslag in het Coalitieakkoord ’Verbindend vooruit’ (juli 2023) waarin is opgenomen dat de provincie langjarig blijft samenwerken met de gemeenten aan een perspectief voor NHN. De 17 gemeenten in NHN hebben in hun gezamenlijke bestuurlijke reactie van 7 september 2023 op het Analysedocument NHN ten behoeve van het Ruimtelijk Voorstel van Noord-Holland aangegeven positief te staan tegenover het voorstel om voor NHN een Ontwikkelperspectief NHN te maken. Daarbij is het belang onderschreven van het gezamenlijk opstellen van dit Ontwikkelperspectief met een regionale uitvoerings- en investeringsagenda. Voor het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier ligt de grondslag om mee te doen in het bestuursbesluit van maart 2024.

7. De rijksoverheid wil meer regie voeren in de ruimte, vanwege de grote en complexe ruimtelijke opgaven in ons land. Het Rijk heeft de provincies gevraagd een Ruimtelijk Voorstel te doen op basis waarvan afspraken worden gemaakt over de samenwerking bij ruimtelijke ontwikkelingen. In het Ruimtelijk Voorstel geven de provincies aan hoe de nationale opgaven in het fysieke domein een plek kunnen krijgen.

8. Het eerste Ruimtelijk Voorstel van Provincie Noord-Holland is een agenderend stuk. Er zijn vraagstukken geagendeerd, maar nog geen bestuurlijke keuzes gemaakt. Het biedt de basis voor een verder gesprek en het toewerken naar keuzes. Provincie Noord-Holland wil het vervolg op het Ruimtelijk Voorstel gebruiken om haar Omgevingsvisie te actualiseren. Het Ontwikkelperspectief NHN is een bouwsteen voor deze actualisatie.

Het Rijk heeft aangegeven dat de ruimtelijke voorstellen input zijn voor de nieuwe Nota Ruimte (een uitbreiding van de huidige Nationale Omgevingsvisie).

9. Het noordelijk deel van de Provincie, ofwel NHN, is niet aangewezen als NOVEX-gebied[1], terwijl we ook hier te maken hebben met grote ruimtelijke transities. Bovendien kan NHN een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van veel nationale en regionale opgaven. Aangezien een integrale visie of ontwikkelperspectief voor NHN ontbrak als basis voor het Ruimtelijk Voorstel, is provincie Noord-Holland begin 2023 gestart met het inventariseren en analyseren van de opgaven die spelen in NHN. Dit heeft geresulteerd in een Analysedocument NHN (november 2023) waarin 21 ruimtelijk-economische rijksopgaven staan beschreven.

10. Het Analysedocument NHN is een bijlage bij het Ruimtelijk Voorstel van Noord-Holland. Daarnaast vormt het Analysedocument de basis voor het opstellen van een Ontwikkelperspectief NHN. Partijen vullen het Analysedocument NHN aan met provinciale en bovenregionale opgaven (niveau NHN).

11. In juli 2024 hebben Partijen kennisgenomen van, dan wel ingestemd met het Plan van Aanpak (versie 25 juni 2024) om te komen tot het Ontwikkelperspectief NHN. Ter uitvoering van dit Plan van Aanpak wensen partijen de afspraken hierover vast te leggen in deze samenwerkingsovereenkomst.

12. Partijen hebben ook de bereidheid uitgesproken menskracht en middelen ter beschikking te stellen om de in deze samenwerkingsovereenkomst neergelegde afspraken tot uitvoering te brengen.

Afspraken

Partijen komen als volgt overeen.

Artikel 1 – Doelen samenwerkingsovereenkomst

1. Komen tot een Ontwikkelperspectief NHN waarin partijen gezamenlijk de ambities, hoofdopgaven, samenhangende keuzes en consequenties in de fysieke leefomgeving van de regio NHN bepalen.

2. Gezamenlijk bepalen en vastleggen van mogelijke oplossingsrichtingen en maatregelen (zoals investeringen, aanpassingen in wet- en regelgeving, inzet van instrumentarium en governance) om te komen tot uitvoerings- en investeringsafspraken tussen Partijen en het Rijk met betrekking tot de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van NHN.

[1] NOVEX-gebied: Het Rijk heeft zestien NOVEX-gebieden aangewezen waar grote ruimtelijke transities vragen om een apart ontwikkelperspectief. Dit ontwikkelperspectief stellen Rijk en regio samen op. Voor de NOVEX-gebieden wordt vervolgens een uitvoeringsagenda met regionale investeringsagenda opgesteld: wie doet wat en wanneer? Het Rijk zal uitvoeringsorganisaties, gronden, mensen, instrumenten en geld inzetten om het uitvoeren van gebiedsontwikkelingen op weg te helpen of te versnellen.

3. Het bestendigen en versterken van de samenwerking binnen NHN en met andere regio's. Waardoor we elkaar (overheden onderling en overheden, overige organisaties en bewoners) beter begrijpen en gemeenschappelijk taal ontwikkelen om afwegingen te maken, maar ook om wederzijds begrip dat partijen (en gebieden) van elkaar verschillen.

4. Een overheid als betrouwbare partner naar derden toe. Het Rijk en Partijen communiceren vanuit een gezamenlijk gedragen kader.

Artikel 2 – Beschrijving van de door partijen te behalen resultaten

1. Het Ontwikkelperspectief NHN betreft een wenkend toekomstperspectief dat een gezamenlijk beeld geeft van de ambities, hoofdopgaven, samenhangende keuzes en consequenties in de fysieke leefomgeving en daarbij zoveel mogelijk richting geeft aan de hiervoor benodigde transities in NHN.

2. Een integraal, overkoepelend verhaal voor NHN, op basis waarvan het Rijk en Partijen keuzes en afspraken maken over oplossingsrichtingen en maatregelen in het ruimtelijk domein.

3. Ter uitvoering van het Ontwikkelperspectief NHN wordt een regionale uitvoerings- en investeringsagenda opgesteld waarin gezamenlijk afspraken worden gemaakt over wat Partijen gaan doen, wanneer Partijen dat willen of kunnen doen, en wie Partijen daarbij nodig hebben. Deze agenda kan betrekking hebben op thema's of integraal te ontwikkelen gebieden.

4. De te maken afspraken zoals bedoeld in het vorige lid hebben betrekking op de korte (2030) en eventueel middellange (2050) termijn en worden regelmatig geactualiseerd.

5. Voor zover afspraken betrekking hebben op de ruimtelijke inpassing en uitvoering van rijksopgaven maken deze onderdeel uit van het ruimtelijk arrangement waarin het Rijk en de provincies wederkerige, bestuurlijke afspraken maken. Ervan uitgaande dat het huidige kabinet het ruimtelijk arrangement zal voortzetten.

Artikel 3 – Plan van Aanpak

1. Partijen hebben, om de doelen zoals benoemd in artikel 1 te behalen en ter realisatie van de resultaten zoals genoemd in artikel 2, een Plan van Aanpak opgesteld die als bijlage bij deze samenwerkingsovereenkomst is opgenomen.

2. In het Plan van Aanpak hebben Partijen kennisgenomen van, dan wel ingestemd met welke randvoorwaarden een rol spelen bij het kunnen realiseren van de resultaten. Verder is er een fasering in deelproducten en activiteiten vastgesteld en hebben partijen een projectorganisatie vormgegeven.

3. Partijen spreken af dat zij gezamenlijk het bestuurlijke en ambtelijke opdrachtgeverschap en het ambtelijk opdrachtnemerschap voeren. In het Plan van Aanpak hebben Partijen kennisgenomen, dan wel ingestemd met het weefsel binnen de samenwerking. Daarbij

zijn de volgende samenwerkingsvaardigheden, zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau, benoemd:

- Verbinding zoeken
- Relaties opbouwen
- Vertrouwen creëren over eigen schaduw kunnen stappen.

4. Partijen spreken af dat zij het Plan van Aanpak voortvarend zullen uitvoeren en hiervoor de benodigde capaciteit en middelen beschikbaar zullen stellen.

Artikel 4 – Financiering

1. Partijen komen een verdeelsleutel overeen voor de externe kosten verbonden aan deze samenwerking. Provincie Noord-Holland neemt 50% van de kosten op zich en de 17 gemeenten en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier de andere 50%. Naar de verdeling in de Stuurgroep dragen de drie deelregio's ieder 2/7 hiervan en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 1/7.
   Onder externe kosten worden in ieder geval verstaan: kosten van extern onderzoek, inzet externe ondersteuning op het gebied van administratie, projectleiding, ontwerp, communicatie en participatie en advisering, als ook kosten verbonden aan het organiseren van gezamenlijke bijeenkomsten voor bestuur, ambtenaren en overige partijen.

2. Partijen dragen alle bij in de kosten van het traject. Partijen dragen het volgende bij aan de totale kosten van maximaal € 1.000.000, -- volgens de verdeelsleutel zoals genoemd in lid 1 en volgens de in de onderstaande tabel opgenomen onderverdeling, onder het voorbehoud dat de middelen daarvoor beschikbaar zijn gesteld door Partijen. Dit bedrag is exclusief de verschuldigde BTW.

Partij	**Bedrag**
Provincie Noord-Holland	€ 500.000
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	€ 71.430
Regio Alkmaar	€ 142.850
Regio Westfriesland	€ 142.850
Regio de Kop van Noord-Holland	€ 142.850
Bedrag totaal maximaal	**€ 1.000.000**

3. Partijen dragen zelf de kosten van inzet van ambtelijke capaciteit.

4. Partijen spreken af dat in het kader van de uitvoeringsactiviteiten van het Ontwikkelperspectief NHN Provincie Noord-Holland als kasbewaarder zal optreden namens Partijen. De kasbewaarder draagt zorg voor het innen en het beheren van de financiële bijdragen van Partijen en de betalingen aan de partijen die een bijdrage leveren aan het Ontwikkelperspectief NHN. De kasbewaarder zal periodiek, in ieder geval jaarlijks, hier rekening en verantwoording over afleggen aan de Partijen.

5. Provincie Noord-Holland factureert de totale kosten van het Ontwikkelperspectief NHN op een door Provincie Noord-Holland te administreren rekening.

6. Indien na afloop van deze samenwerkingsovereenkomst het saldo van de bijdragen van Partijen niet geheel tot besteding is gekomen, zal Provincie Noord-Holland het restant naar rato van de inbreng aan Partijen terugbetalen.

Artikel 5 – Algemeen bestuurlijk voorbehoud

1. Partijen gaan deze samenwerkingsovereenkomst aan onder voorbehoud van goedkeuring van de bevoegde organen binnen hun organisaties.

2. De afspraken in deze samenwerkingsovereenkomst respecteren de bestaande (publiekrechtelijke) bevoegdheden van Partijen.

Artikel 6 – Onvoorziene omstandigheden

1. Indien een zodanige verandering in omstandigheden is opgetreden dat deze samenwerkingsovereenkomst redelijks- en billijkheidshalve niet onverkort kan worden uitgevoerd, zullen Partijen daarover op verzoek van de partij die zich op de onvoorziene omstandigheid beroept in overleg treden. Teneinde te bezien of de samenwerkingsovereenkomst op voor Partijen aanvaardbare voorwaarden aan deze omstandigheden kan worden aangepast.

2. Partijen treden zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen 6 weken in overleg nadat een partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft meegedeeld. De schriftelijke mededeling moet de verandering in omstandigheden vermelden.

3. Indien het overleg niet binnen 3 maanden tot overeenstemming heeft geleid, mag de beroepende partij de samenwerkingsovereenkomst met inachtneming van een opzegtermijn van 3 maanden schriftelijk opzeggen, mits door die partij is voldaan aan haar verplichting op grond van artikel 4 van deze samenwerkingsovereenkomst. Partijen zijn ook in geval van een beroep op een tussentijdse opzegging in de zin van dit artikel gehouden de financiële verplichtingen zoals aangegaan in artikel 4 ’Financiering’ onverkort na te komen.

4. Wanneer een Partij de samenwerkingsovereenkomst opzegt, blijft de samenwerkingsovereenkomst voor de overige partijen in stand voor zover de inhoud en de strekking ervan zich daartegen niet verzetten.

5. Ingeval van beëindiging van de samenwerkingsovereenkomst krachtens opzegging is geen van de Partijen jegens de andere partij schadeplichtig.

Artikel 7 – Wijzigen samenwerkingsovereenkomst

1. Elke partij kan schriftelijk verzoeken deze samenwerkingsovereenkomst te wijzigen. De partij dient het verzoek kenbaar te maken bij de voorzitter van de Stuurgroep.

2. De wijziging behoeft instemming van alle partijen. Eventuele wijzigingen dienen schriftelijk vastgelegd te worden in een door alle partijen te ondertekenen addendum en zullen onlosmakelijk deel uitmaken van de samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 8 - Toetreding nieuwe partijen

1. In overeenstemming met alle Partijen kunnen tijdens de looptijd van de samenwerkingsovereenkomst nieuwe partijen toetreden.

2. Het schriftelijke verzoek tot toetreding dient men kenbaar te maken bij de voorzitter van de Stuurgroep. De voorzitter van de Stuurgroep informeert Partijen en vraagt hen om instemming.

3. Zodra alle Partijen aan de voorzitter van de Stuurgroep schriftelijk kenbaar hebben gemaakt in te stemmen met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de samenwerkingsovereenkomst en gelden voor die partij de voor haar uit de samenwerkingsovereenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen.

4. Het verzoek tot toetreding en de verklaringen tot instemming worden als bijlagen aan de samenwerkingsovereenkomst gehecht.

Artikel 9 – Inwerkingtreding en looptijd

1. Deze samenwerkingsovereenkomst treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen.

2. Deze samenwerkingsovereenkomst eindigt op het moment dat het Ontwikkelperspectief NHN met de uitvoerings- en investeringsagenda door Partijen bestuurlijk is voorgelegd.

Artikel 10 – Bijlagen

1. Bij de samenwerkingsovereenkomst hoort de volgende bijlage: Plan van Aanpak Ontwikkelperspectief NHN "Besturen is vooruitzien” (juni 2024).

2. De in lid 1 van dit artikel genoemde bijlage vormt een integraal onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst.

Aldus overeengekomen te Andijk, op 29 november 2024

Ondertekening

Partijen

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.B. Groot

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144707

GROOTJB@Noord-Holland.nl

Verzenddatum

26 NOV. 2024

Kenmerk

2146127/2340258

Uw kenmerk

Betreft: Samenwerkingsovereenkomst Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Samenwerkingsovereenkomst Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

Inleiding

Op verschillende momenten hebben wij u geïnformeerd over het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord. Per brief (met nummer 2146127/2154932 van 12 december 2023) heeft u van ons het Analysedocument ontvangen. En op 17 juli hebben we u per brief (met nummer 2146127/2281476) meegenomen in het plan van aanpak voor dit Ontwikkelperspectief.

Graag brengen we u op de hoogte van een volgende stap in dit traject. Op 19 november 2024 hebben we besloten om een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan met de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Hieronder schetsen we eerst het belang van een gezamenlijk traject met de mede-overheden in Noord-Holland Noord (NHN). Daarna gaan we kort in op de samenwerkingsovereenkomst. Vervolgens geven we aan hoe het Ontwikkelperspectief zich verhoudt tot de actualisatie van de Omgevingsvisie (Regie op de Ruimte). We sluiten af met een toelichting op de vervolgstappen en uw betrokkenheid.

Samenwerking in de fysieke leefomgeving is van groot belang

In ons Coalitieakkoord 'Verbindend vooruit' (juli 2023) staat dat de provincie langjarig blijft samenwerken met de gemeenten aan een perspectief voor Noord-Holland Noord (NHN). Ook deze regio staat voor grote transities, die de fysieke leefomgeving ingrijpend en blijvend zullen veranderen. Er moeten voor de lange termijn keuzes gemaakt worden om de grote uitdagingen op het gebied van onder andere het water- en bodemsysteem, landbouw en natuur, energie en (circulaire)

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

economie, woningbouw, bereikbaarheid, brede welvaart en gezondheid het hoofd te kunnen bieden. Nu al is duidelijk dat niet alles overal kan; de vraag naar ruimte is groter dan er grond beschikbaar is. De veelheid aan grote ruimtelijke opgaven in combinatie met schaarste aan ontwikkelruimte vereist creatieve denkkracht, innovatie en samenwerking tussen overheden, marktpartijen en overige partners. Dit vraagt om een bovenregionale, ruimtelijke visie én investeringsstrategie voor NHN. Deze is essentieel om alle grote nationale en bovenregionale ruimtelijke opgaven af te wegen en de juiste keuzes te maken welke ontwikkelingen waar kunnen plaatsvinden en waar het Rijk voor nodig is.

Samenwerking tussen de overheden en betrokkenheid van belangrijke stakeholders is daarbij van groot belang. De keuzes over de ruimtelijke toekomst van NHN en uitvoering daarvan kunnen partijen immers niet afzonderlijk van elkaar maken; dat moeten ze gezamenlijk doen. Daarom slaan de provincie, de 17 gemeenten in NHN en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier de handen ineen om in een gezamenlijk traject tot een Ontwikkelperspectief NHN met een uitvoerings- en investeringsagenda komen.

In het Ontwikkelperspectief NHN wordt een koers bepaald voor regionale samenwerking die later leidt tot ruimtelijke keuzes bij de provincie, gemeenten, of waterschap.

Samenwerkingsovereenkomst Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

Om de samenwerking te bekrachtigen sluiten de partijen een samenwerkingsovereenkomst Ontwikkelperspectief Noord-Holland. Hierin maken zij afspraken over de uitvoering van het plan van aanpak.

De samenwerkingsovereenkomst beschrijft de overwegingen om een Ontwikkelperspectief NHN op te stellen en behandelt achtereenvolgens de doelen van de overeenkomst, de te behalen resultaten, het plan van aanpak, de financiering, een algemeen bestuurlijk voorbehoud, onvoorziene omstandigheden, het wijzigen van de overeenkomst, toetreding van nieuwe partijen en de inwerkingtreding en looptijd.

Relatie met de actualisatie van de Omgevingsvisie

Op 30 september hebben uw Staten ingestemd met de startnotitie Regie op de Ruimte, en daarmee met het traject om onze provinciale Omgevingsvisie te actualiseren. Over het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord staat vermeld dat dit een bouwsteen is voor deze actualisatie. Het Ontwikkelperspectief kan bijdragen aan het gesprek met regionale partners om invulling te geven aan de regionale schaal.

Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord en Regie op de Ruimte zijn twee zelfstandige trajecten. Elk met een eigen tijdpad, proces en product. Binnen Regie op de Ruimte werken we toe naar een actualisatie van de provinciale Omgevingsvisie. Dit is een juridisch document onder de Omgevingswet, waarin de provincie haar ruimtelijke keuzes en daarmee haar beleidskader vastlegt. Het is een provinciale verantwoordelijkheid en een provinciaal product en wordt vastgesteld door uw Staten. Het is een zelfbindend document, maar het heeft wel

doorwerking in programma's en de Omgevingsverordening. Daarmee heeft het wel invloed op onze partners in de regio.

Het Ontwikkelperspectief NHN ligt in het verlengde van de Omgevingsvisie, maar het is een ander product. Het is geen officieel instrument onder de Omgevingswet en heeft geen juridische status. Het Ontwikkelperspectief maakt nog geen definitieve ruimtelijke keuzes, maar agendeert de regionale samenwerking die in deze regio nodig is om integraal en gezamenlijk vorm te geven aan de ruimtelijke toekomst van deze regio. In dit Ontwikkelperspectief is de regio aan zet, om samen met het hoogheemraadschap en de provincie een gezamenlijke koers uit te zetten voor toekomstige ruimtelijke keuzes.

Uiteraard zullen beide trajecten elkaar inhoudelijk verrijken. De participatie met inwoners in de hele provincie, dus ook Noord-Holland Noord, zal lopen via het communicatie- en participatietraject dat in 2025 vanuit Regie op de Ruimte start (om te voorkomen dat inwoners vanuit twee trajecten benaderd worden). Het Ontwikkelperspectief NHN is dan wel geen onderdeel van de actualisatie van de Omgevingsvisie, maar we zullen zoveel mogelijk input uit het traject Ontwikkelperspectief NHN meenemen in de ruimtelijke keuzes die we maken in de Omgevingsvisie. En we zorgen er voor dat ook na de vaststelling van de Omgevingsvisie ruimte is om nader invulling te geven aan de ruimtelijke keuzes in Noord-Holland Noord.

Samenvattend:

	Ontwikkelperspectief NHN	**Provinciale Omgevingsvisie**
Juridisch instrument	Nee	Ja (Omgevingswet)
Doel	In samenwerking tussen mede-overheden koers bepalen om voor toekomstige ruimtelijke keuzes	Beleidskader actualiseren om ruimtelijke keuzes vast te leggen
Productie	Co-productie gemeenten NHN, provincie en hoogheemraadschap, met participatie van stakeholders	Provincie met participatie van inwoners en stakeholders
Inhoud	Inhoudelijk verrijken beide trajecten elkaar; input uit NHN wordt zoveel mogelijk gebruikt in de Omgevingsvisie en vice versa	Inhoudelijk verrijken beide trajecten elkaar; input uit NHN wordt zoveel mogelijk gebruikt in de Omgevingsvisie en vice versa
Vaststelling	Colleges B&W gemeenten NHN, GS	PS

	Ontwikkelperspectief NHN	Provinciale Omgevingsvisie
	en college van Dijkgraaf en heemraden, zo mogelijk onderschrijving door gemeenteraden, PS en college van hoofdingelanden	

Vervolg

In onze brief van 17 juli 2024 aan uw Staten hebben we de fasering en planning van het Ontwikkelperspectief NHN op hoofdlijnen laten zien. Volgend jaar, 2025, staat het koers bepalen centraal. Dit leidt tot een ontwerp Ontwikkelperspectief voor de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2026. Hierna zal het definitieve Ontwikkelperspectief worden opgesteld, met een investerings- en uitvoeringsagenda. Deze willen we klaar hebben voor de statenverkiezingen van maart 2027.

Op verschillende momenten kunnen uw Staten inbreng hebben. We nemen ons voor om tijdens het traject twee keer een congres te organiseren (in 2025 en 2026). Daarnaast zullen we het ontwerp Ontwikkelperspectief en later het concept van het definitieve Ontwikkelperspectief aan u voor leggen voor bespreking.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Samenwerkingsovereenkomst Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17168
Extern Zaak ID	2347093
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	10.b
Titel	RO: Reactie provincie Noord-Holland op voorontwerp nota Ruimte (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/GLK

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

In juni dit jaar heeft het Rijk het voorontwerp van de Nota Ruimte vrijgegeven voor consultatie. Per brief zijn de aandachtspunten die de provincie Noord-Holland graag terugziet in de volgende versie van de Nota Ruimte verstuurd aan de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
H.E. Wiersma
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143623
wiersmah@noord-holland.nl

Verzenddatum

11 DEC. 2024

Kenmerk
2347093 / 2347223

Uw kenmerk
nvt

Betreft: De reactie van de provincie Noord-Holland op het voorontwerp van de Nota Ruimte

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de brief die wij hebben verstuurd aan de minister van VRO met onze reactie op het voorontwerp van de Nota Ruimte.

In juni dit jaar heeft het Rijk het voorontwerp van de Nota Ruimte vrijgegeven voor consultatie. Wij hebben onze reactie hierop per brief aan de minister van VRO gestuurd. Het Ruimtelijk Voorstel dat op 30 september door uw Staten als inhoudelijk startpunt van het traject Regie op de Ruimte is vastgesteld, was hiervoor de leidraad. In de bijlage bij deze brief is de aan de minister verstuurde brief opgenomen. In Regie op de Ruimte werken we toe naar een actualisatie van onze Omgevingsvisie NH2050. In het Ruimtelijk Voorstel zijn de ruimtelijke vraagstukken geagendeerd waar we de komende tijd een keuze in willen maken. Onze planning is u in december 2026 de definitieve versie van de Omgevingsvisie voor te leggen ter besluitvorming. Voor die tijd zullen we elkaar regelmatig spreken over de ruimtelijke keuzes die voorliggen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

M.J.H. van Kuijk A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n) Brief aan het ministerie van VRO met de reactie op het voorontwerp van de Nota Ruimte

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

De Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
Postbus 20011
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
H.E. Wiersma
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143623
wiersmah@noord-holland.nl

Verzenddatum

11 DEC. 2024

Kenmerk
2347093/2347225

Uw kenmerk

Betreft: Aanbieden Ruimtelijk Voorstel en reactie op voorontwerp Nota Ruimte

Excellentie,

In juni van dit jaar heeft uw ministerie het voorontwerp van de Nota Ruimte vrijgegeven. Met deze brief geven wij aan welke aandachtspunten wij graag terugzien in de ontwerp Nota Ruimte. Daarnaast willen wij u nogmaals ons Ruimtelijk Voorstel aanbieden. Wij hebben het rapport bijgesloten als bijlage.

Een kwart meer Noord-Holland nodig
Op 30 september jl. hebben onze Provinciale Staten het Ruimtelijk Voorstel vastgesteld als inhoudelijk startpunt van de actualisatie van onze provinciale omgevingsvisie. Uit het Ruimtelijk Voorstel blijkt dat we minimaal een kwart meer Noord-Holland nodig hebben als we alle ambities en doelstellingen waar willen maken. Aangezien we niet verwachten er meer land bij te krijgen, zullen we keuzes moeten maken in waar we wel en waar we geen ruimte meer aan geven in Noord-Holland en onder welke voorwaarden we dit doen. Het Ruimtelijk Voorstel agendeert deze keuzes en geeft ook aan wat we daarin nodig hebben van het Rijk. De digitale versie is via onze website 'Op weg naar het Ruimtelijk Voorstel' in te zien.

Keuzes maken die landen in de Omgevingsvisie en Nota Ruimte
We gaan nu aan de slag met het maken van deze keuzes. De uitkomsten van die keuzes zullen landen in een actualisatie van onze Omgevingsvisie. Tegelijkertijd werkt uw ministerie aan een nieuwe Nota Ruimte. Ons Ruimtelijk Voorstel en de keuzes die we maken in onze Omgevingsvisie zijn de basis voor onze inbreng voor de Nota Ruimte.

Goed dat ruimtelijke ordening weer op de kaart staat
We hebben het voorontwerp Nota Ruimte met belangstelling gelezen. In een tijd waarin schaarste aan ruimte een gegeven is, is het voeren van

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

regie op de ruimte op alle niveaus van belang. Het is goed om te zien dat ruimtelijke ordening weer op de kaart is gezet. Er is knap werk verricht onder hoge druk, wat ons betreft is het dan ook een goede basis voor het voeren van het vervolggesprek.

Algemene aandachtspunten

Ten eerste een aantal meer algemene aandachtspunten.

- We begrepen dat uw inzet is om voor de zomer met een Ontwerp Nota Ruimte te komen. We vragen u om hier **meer tijd** voor te nemen. Zodat de Nota Ruimte de provinciale trajecten goed mee kan nemen. Het gaat om een belangrijk stuk, waarin de doorwerking om juist in samenhang tot integrale keuzes te komen heel belangrijk is. Hier is tijd voor nodig.
- Bij ruimte geven aan nationale belangen wordt heel vaak 'het zuur' ervaren. Zorg ervoor dat er ook altijd evenredig veel '**zoet**' wordt geboden.
- Heb aandacht voor **niet-ruimtelijke instrumenten** om beleid en uitvoering dichter bij elkaar te brengen.

Inhoudelijke aandachtspunten voor de Nota Ruimte

We willen u graag voor het verder uitwerken van het voorontwerp Nota Ruimte de volgende inhoudelijke aandachtspunten meegeven:

- In het voorontwerp is te weinig en te ongenuanceerd **aandacht voor Noord-Holland Noord**. Het is geen witte vlek, maar juist een gebied waar grote nationale belangen gefaciliteerd (kunnen) worden. Denk aan opgaven zoals voedselzekerheid (Greenport Noord-Holland Noord en Seedvalley, wereldwijd hét centrum voor plantveredeling en zaadtechnologie), nationale veiligheid (Maritiem Cluster in Den Helder), het datacentercluster in de Wieringermeer, de mogelijke aanlanding van wind op zee en de productie van medische isotopen in de Energy and Health Campus bij Petten. Daarnaast bieden de gemeenten Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn, als onderdeel van het Daily Urban System van de MRA, ruimte voor een belangrijk deel van de woningbouwopgave. Een grotere rol in de Bandstadgedachte is dan ook op zijn plaats. De uitdagingen in het noorden van de provincie richten zich vooral op bereikbaarheid, sociale inclusiviteit en economische vitaliteit, waarbij ook Schagen en Den Helder een belangrijke woningbouwopgave hebben. Daarom bieden wij de minister van VRO ook een propositie aan voor heel Noord-Holland Noord als grootschalige woningbouwlocatie.
- De **energietransitie** zal veel ruimte vragen. In Noord-Holland hebben we duidelijk aangegeven waar we opwek van duurzame elektriciteit voorzien. Een goede energie-infrastructuur is randvoorwaardelijk voor onze klimaatdoelstellingen, onze woningbouwplannen en de verduurzaming van de economie. Ook zal dit veel ruimte vragen. Voor een aantal grote 380kV projecten is het Rijk bevoegd gezag. Gezien de ernstige netcongestie in onze

provincie willen we graag met u de samenwerking voortzetten om deze uitbreidingen te realiseren. We vragen u om met ons meer sturing te geven aan ruimte voor de noodzakelijke flexibiliteit en opslag in het energiesysteem (zoals opslag en productie van waterstof en grootschalige batterijen).

- In de brief van de minister van I&W van 22 oktober jl. aan de Tweede Kamer wordt aangegeven dat water en bodem sturend wijzigt in meer **rekening houden met water en bodem**. Graag zien we in de Nota Ruimte een concrete uitwerking van wat dit betekent en welke gebiedsgerichte ruimtelijke keuzes het Rijk maakt voor water en bodem. Het vraagt namelijk meerdere regio-overstijgende keuzes, zoals de verdeling van zoet water. Deze keuzes zijn nu vooral voorzien in 2026 in de Deltabeslissing. Het gaat echter om ruimtelijke afwegingen die van invloed zijn op de andere beleidsvelden en daarom vragen om keuzes op rijksniveau vanuit een integrale blik.
- In het voorontwerp zagen we een discrepantie tussen enerzijds de uitspraak dat **verzilting** in de polders in de kustgebieden niet meer wordt tegengegaan versus het benoemen van de zeekleipolders als waardevolle landbouwgebieden. Het behouden van de zeekleipolders voor de landbouw vraagt veelal ook om het tegengaan van de verzilting en legt daarmee een claim op het waterverdelingsvraagstuk.
- De **verminderde beschikbaarheid van zoetwater** kunnen we niet alleen regionaal oplossen door meer water vast te houden. Er zullen steeds vaker perioden van droogte zijn, terwijl de zoetwatervraag substantieel zal toenemen. Steeds meer blijkt dat voor bepaalde gebieden, zelfs als we alle waterbesparende mogelijkheden inzetten, het niet voldoende is het tekort te compenseren. Dit gaat steeds grotere gevolgen hebben voor onze deltaprovincie. Niet alleen voor de landbouw en natuur maar ook voor andere watervragende functies en grondgebruik. Daarnaast heeft het effect op de scheepvaart door het dan optredende lage waterniveau en het niet kunnen schutten van de zeesluis in IJmuiden.
- De verdeling in vier gebiedstypen voor de **landbouw** sluit niet aan bij de diversiteit die we zien in het landelijk gebied. Graag zien we een verder uitgewerkt afwegingskader in samenhang met een duidelijke visie van de landbouw van de toekomst. Waarin niet alleen het einddoel is beschreven, maar ook de stappen die nodig zijn om daar te komen.
- De relatie tussen **mobiliteit** en ruimtelijke ontwikkeling verdient meer urgentie. De mobiliteitsnetwerken staan vol en er zijn slechts beperkt ruimte en middelen voor verdere uitbreiding. Daarom is het belangrijk dat anders gekeken wordt naar mobiliteit; inzetten op mobiliteitstransitie met verminderen, veranderen en verbeteren als adagium. Het is voor de mobiliteitstransitie noodzakelijk dat dit is ingebed in een integrale ruimtelijke ontwikkeling en aanvullend

ruimtelijk instrumentarium is hiervoor nodig. Hierbij blijft goede bereikbaarheid het uitgangspunt.

- Noord-Holland biedt ruimte aan belangrijke industrieclusters en landelijke infrastructuur zoals Schiphol. De zakelijke en financiële dienstverlening is de economische motor van de MRA en heeft baat bij goede bereikbaarheid, een gezonde leefomgeving en (internationaal) talent. Er zit spanning tussen het creëren van een **gezonde leefomgeving** en de blijvende milieubelasting vanuit de industrieclusters en Schiphol. Dit vraagt om heldere keuzes. Van zowel de provincie als van het Rijk, daar het ook om Rijksbelangen gaat. Het is belangrijk dat we hierin samen optrekken en op zoek gaan naar complementariteit tussen de verschillende industrieclusters in Nederland.
- Een goede **digitale infrastructuur** is van belang om onze innovatiekracht en concurrentiekracht in Nederland te behouden, Noord-Holland huisvest momenteel het grootste deel van datacenters die dit belang dienen, maar dat zorgt mede voor overbelasting van het elektriciteitsnet. Zorg voor meer evenwichtige spreiding van datacenters over Nederland; de ruimte in de bestaande datacenterclusters in Noord-Holland is vrijwel opgesoupeerd.
- Er is nationale regie wenselijk op keuze en komst van **grondstoffenhubs** in Nederland (om te voorkomen dat elke provincie bijvoorbeeld ruimte voor bijvoorbeeld eigen plastichubs gaat reserveren).
- Behalve het benoemen van groen in en om de stad, is er te weinig aandacht voor **recreatieve functies**. Dit kan niet alleen op de regio worden afgeschoven. Dit dient integraal onderdeel te zijn van de keuzes en richting in de Nota Ruimte
- Zorg voor een goede integrale afweging van de ruimteclaims van **defensie** in relatie tot andere ruimtevragers, vaak ook van nationaal belang, zoals energie-opwek en het opheffen van de netcongestie, woningbouw en natuur. Benut de kansen voor verdere civiel-militaire samenwerking, zoals die nu al prettig verloopt met de marine in het Maritiem Cluster Den Helder.
- Zoals we ook al met het ministerie van OCW bespreken, willen we in de Nota Ruimte terugzien hoe het Rijk wil omgaan met de benodigde transities en ruimteclaims in of in de buurt van **UNESCO sites**.
- Alle opgaven zullen maken dat het landschap verandert. Zeker de energietransitie zal op locaties behoorlijke impact hebben. Maak van **omgevingskwaliteit** niet alleen een inpassingsvraagstuk, maar benoem het als dubbeldoelstelling bij grote trajecten, waardoor de lokale leefbaarheid per saldo kan toenemen.

Tot slot. De opgaven waar we gezamenlijk voor staan zijn behoorlijk uitdagend. Het eenzijdig claimen van ruimte werkt niet. Een ingreep heeft altijd consequenties. We zien dan ook graag dat u en uw ministerie nadrukkelijk de coördinerende rol oppakken ten opzichte van de vakinhoudelijke ministeries als het gaat om afwegingen in de fysieke leefomgeving.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
...van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17383
Extern Zaak ID	2271869
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	10.c
Titel	RO: Uitvoeringagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/DE

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

Gedeputeerde Staten stemmen in met de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029. De Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG is de operationele uitwerking van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (NZKG) dat in september 2024 is vastgesteld door Provinciale Staten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
I.A. Soldaat
BEL/DE

Telefoonnummer +31235144181
soldaati@noord-holland.nl

Verzenddatum

11 DEC. 2024

Kenmerk
2271869 / 2352293

Uw kenmerk

Betreft: Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 'Samenwerken in de uitvoering'.

De Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 sluit aan op het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023) en is gezamenlijk met de partijen die deelnemen binnen het Bestuursplatform NZKG tot stand gekomen.
Wij hebben ingestemd met de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 en onderschrijven deze als leidraad voor het handelen en voor de verdere samenwerking in het Noordzeekanaalgebied (NZKG). Met het instemmen geven wij gezamenlijk met de andere partijen uitvoering aan de integrale koers die is vastgelegd in het Ontwikkelperspectief.

Uw Staten hebben op 30 september 2024 het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied als leidraad voor toekomstig beleid vastgesteld. Het Ontwikkelperspectief ziet toe op een integrale aanpak van de thema's gezonde leefomgeving, haveneconomie, circulaire economie, energietransitie, landschap & ecologie, woningbouw en water in het gebied. Per thema is inzichtelijk gemaakt welke opgaven er ruimtelijk spelen.

Uitvoeringsagenda

Voor de uitvoering van het Ontwikkelperspectief is deze Uitvoeringsagenda opgesteld. Deze Uitvoeringsagenda richt zich met name op de onderdelen waarvoor samenwerking en beleidsafstemming noodzakelijk zijn. Per thema is aangegeven hoe welke acties worden uitgevoerd. Per actie is vervolgens aangegeven welke partijen betrokken zijn en is een indicatie van het tijdspad gegeven.

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

Sleutelprojecten en Uitvoeringsafspraken
Om het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied te realiseren zijn zeven sleutelprojecten cruciaal. Dit zijn projecten die randvoorwaardelijk zijn voor de realisatie van andere opgaven en waarvoor samenwerking tussen partijen noodzakelijk is. Deze sleutelprojecten zijn:

- Stedelijke vernieuwing in de IJmond
- Ontwikkelen van de Energiehaven
- Inpassing van het transformatorstation A9-Zuid
- Versterking van het landschap en het watersysteem rond de locatie van het transformatorstation A9-Zuid
- Beleid omgevingsveiligheid Westpoort, o.m. in relatie tot de transitie naar waterstof.
- Hergebruik van het effluent van de rioolwaterzuivering als industriewater
- Hergebruik van warmte

Voor het ontwikkelen van de Energiehaven zijn reeds afspraken gemaakt. Voor het versterken van de uitvoeringskracht en het borgen van de integrale aanpak van de andere sleutelprojecten hebben de partijen, conform de landelijke NOVEX-systematiek, zes specifieke uitvoeringsafspraken geformuleerd:

- *Uitvoeringsafspraak A: Stedelijke Vernieuwing IJmond*
  Gemeente Beverwijk, gemeente Heemskerk en gemeente Velsen starten, met het startbudget vanuit de Gebiedsinvesteringen Netten op Zee van 3 miljoen euro, gezamenlijk de voorbereiding voor stedelijke vernieuwing in de IJmond als geheel en de verschillende gemeenten afzonderlijk, o.a. met de woningbouwcorporaties. De provincie Noord-Holland vervult een ondersteunende rol.

- *Uitvoeringsafspraak B: Versterken landschap en watersysteem Houtrakpolder als onderdeel van de inpassing van de transformator A9-Zuid*
  Er is sprake van netcongestie. Om nieuwe woningen en bedrijven aan te kunnen sluiten en bestaande bedrijven - waaronder de industrie - te verduurzamen, is grootschalige uitbreiding van het elektriciteitsnet noodzakelijk. Hiervoor is de bouw van een nieuw 380 kV hoogspanningsstation nodig dat wordt aangesloten op de bestaande bovengrondse hoogspanningsverbinding tussen Beverwijk en Vijfhuizen (transformator A9 Zuid).

De betrokken partijen spreken af dat, als onderdeel van de inpassing van dit nieuwe 380 kV transformatorstation, wordt ingezet op het ruimhartig versterken van het landschap. Daarbij gelden water en bodem en de (on)mogelijkheden voor een toekomstbestendig watersysteem (inclusief mogelijke realisatie piekwaterberging) als belangrijke uitgangspunten. De provincie is de trekkende partij van deze actie.

Deze uitvoeringsafspraak heeft een stevige relatie met Uitvoeringsafspraak C over de toekomst van de Houtrakpolder. In de Houtrakpolder ligt namelijk ook nog een strategische reservering voor een extra havenbekken. De afweging over de precieze locatie van het transformatorstation inclusief landschappelijke inpassing dient bezien te worden in de bredere afweging over Houtrakpolder. Voor de volledigheid is het goed op te merken dat het niet onomstotelijk vaststaat dat het transformatorstation in de Houtrakpolder wordt gerealiseerd.

- *Uitvoeringsafspraak C: Bestuurlijk gesprek toekomst Houtrakpolder*
  De bij deze afspraak betrokken partijen spreken af in 2025 en 2026 bestuurlijk de dialoog te voeren over de toekomst van de Houtrakpolder, waarbij alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen in de Houtrakpolder integraal worden besproken en afgewogen. Met dien verstande dat sommige ontwikkelingen zich eerder voordoen dan andere.

  De bestuurlijke dialoog over deze uitwerking wordt in het licht geplaatst van de koers voor de Houtrakpolder zoals verwoord in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, inclusief de daar opgenomen voorwaarden voor het opheffen van de strategische reservering voor een extra havenbekken. De provincie is de trekkende partij van deze actie.

- *Uitvoeringsafspraak D: Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort*
  De partijen maken de gemeenschappelijke uitvoeringsafspraak om nauw betrokken te zijn bij, en een actieve bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort. Dit gezien het gegeven dat de aan Westpoort grenzende gemeenten Haarlemmermeer en Zaanstad mogelijk te maken krijgen met gemeentegrens-overschrijdende effecten op het gebied van omgevingsveiligheid. Dit beleid wordt in samenwerking ontwikkeld door gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en Port of Amsterdam met inhoudelijke ondersteuning van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

- *Uitvoeringsafspraak E: Hergebruik effluent rioolwaterzuivering Amsterdam-West*
  De beschikbaarheid van zoet oppervlaktewater en drinkwater staat onder druk. Door groeiende behoefte aan industriewater kan schaarste aan water toenemen. De gemeente Amsterdam heeft opdracht gegeven aan Waternet om het initiatief te nemen om samen met Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Port of Amsterdam de komende jaren te onderzoeken wat er nodig is om effluent van rioolwaterzuiveringen in te zetten voor de productie van industriewater. De provincie is niet betrokken bij deze actie.

- *Uitvoeringsafspraak F: Hergebruik van restwarmte*
  Er zijn netwerken nodig voor het hergebruik van restwarmte in de industrie of gebouwde omgeving. Bij initiatieven (o.a. elektrolyse) in Westpoort met grote hoeveelheden restwarmte onderzoeken gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam, samen met de initiatiefnemers en het ministerie van Klimaat en Groene Groei, op welke wijze en met welke netwerken deze restwarmte elders in het gebied kan worden aangeboden. De provincie is niet betrokken bij deze actie.

Uitvoeringsperiode

De Uitvoeringsagenda is opgesteld voor de periode 2025-2029, passend bij de werkingstermijn van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Na 2027 wordt het Ontwikkelperspectief herijkt waarna ook de Uitvoeringsagenda geactualiseerd zal worden.

Vervolgproces

Met de vaststelling van de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG gaat de NOVEX-aanpak NZKG de komende jaren verder als uitvoeringsprogramma. Van de aangesloten partijen wordt verwacht dat zij hun acties en ingrepen in de ruimte richten op de realisatie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023).
In 2025 wordt tevens gewerkt aan de Regionale Investeringsagenda (RIA) NOVEX-NZKG. Op basis van de RIA werken Rijk en regio samen om de investeringen in het gebied inzichtelijk te maken en nieuwe budgetten te ontsluiten. De totstandkoming van de RIA NOVEX-NZKG is afhankelijk van het concreet worden van (aanvullende) investeringen van het Rijk.

Tot slot

Het mag voor zich spreken dat het NZKG een dynamisch gebied is waarbij we om koers te houden rekening moeten houden met voortschrijdend inzicht en eventueel aanvullende projecten. Wij zullen u hiervan op de hoogte houden en de voortgang van de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 rapporteren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

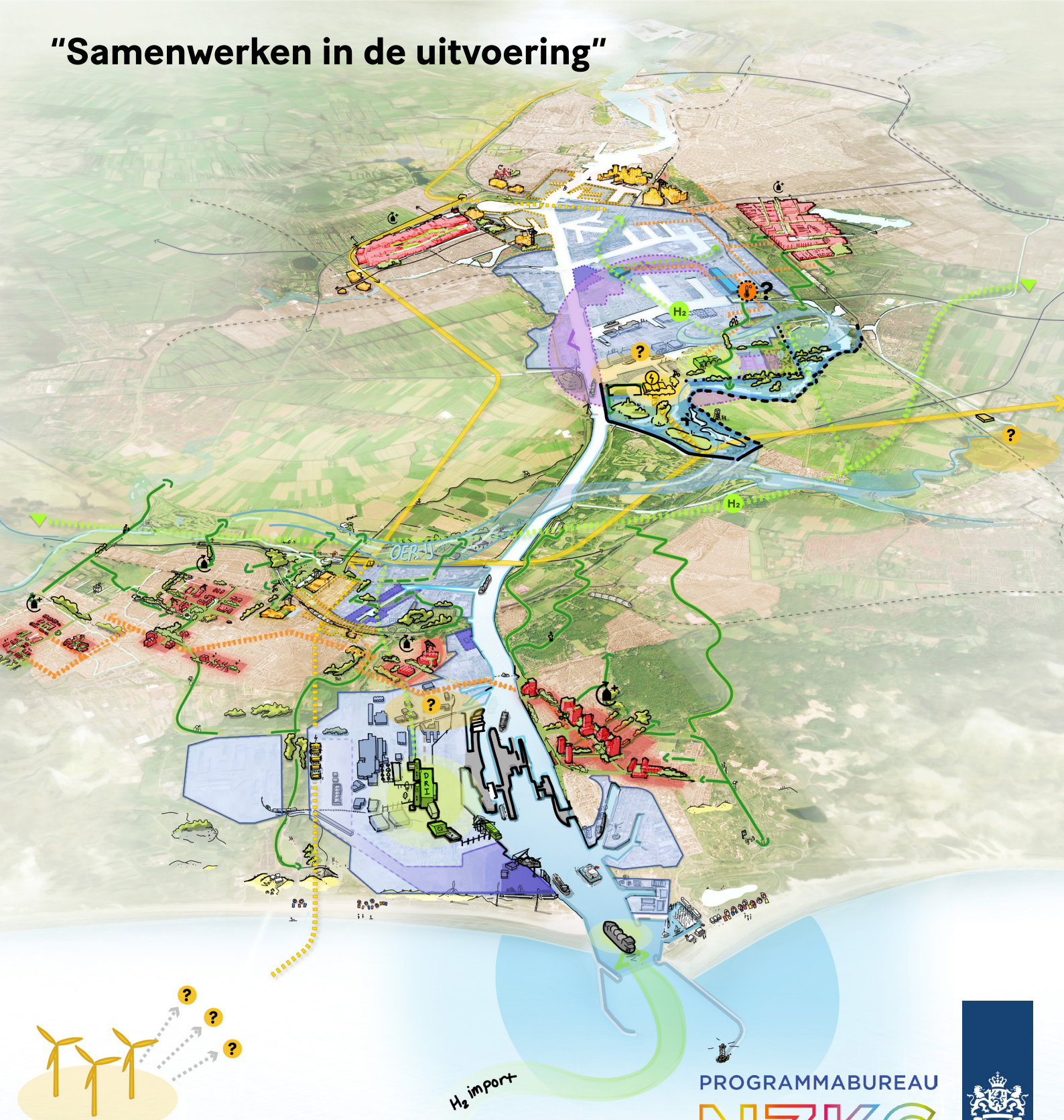
voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage:

Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029

Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025–2029

"Samenwerken in de uitvoering"



VAWOZ

PROGRAMMABUREAU NZKG

UITVOERINGSAGENDA NOVEX-NZKG

"Samenwerken in de uitvoering"

Met deze Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 geven de gezamenlijke partijen, verbonden in het Bestuursplatform NZKG, uitvoering aan de integrale koers die zij hebben vastgelegd in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023). De Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG is het vervolg op dit Ontwikkelperspectief.

Deze Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG beschrijft niet alles wat in het Noordzeekanaalgebied ten uitvoering wordt gebracht, maar richt zich met name op de onderdelen waarvoor samenwerking en beleidsafstemming noodzakelijk zijn. Het Bestuursplatform NZKG is de bestuurlijke tafel waar het Rijk, regionale overheden en private partners in het Noordzeekanaalgebied de samenwerking bespreken en indien nodig verdere stappen zetten voor het realiseren van gemeenschappelijke opgaven.

Op 9 december 2024 hebben onderstaande partijen met de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 ingestemd en deze onderschreven als leidraad voor het handelen en voor verdere samenwerking:

De publieke partijen:

- Ministerie van Economische Zaken
- Ministerie van Klimaat en Groene Groei
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Ministerie Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
- Rijkswaterstaat

- Provincie Noord-Holland
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Beverwijk
- Gemeente Haarlemmermeer
- Gemeente Heemskerk
- Gemeente Velsen
- Gemeente Zaanstad

- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Hoogheemraadschap van Rijnland

De private partijen:

- Port of Amsterdam
- Tata Steel
- Zeehaven IJmuiden N.V.

NOVEX-aanpak Noordzeekanaalgebied

Bestuursopdracht
De NOVEX-aanpak Noordzeekanaalgebied wordt uitgevoerd in opdracht van het Rijk om een gebiedsgerichte uitwerking te maken van de Nationale Omgevingsvisie (2020). Deze bestuursopdracht bevestigt het belang van het Noordzeekanaalgebied voor het realiseren van grote en geïntegreerde (transitie)opgaven in de fysieke leefomgeving, waarbij nationale belangen onmiskenbaar zijn[1]. Doel van de NOVEX-aanpak is om te komen tot een gezamenlijke aanpak van overheden en andere partijen voor de uitvoering van nationale opgaven. In het Noordzeekanaalgebied bestaat een grote intrinsieke behoefte en urgentie aan een gezamenlijke gebiedsgerichte aanpak. Daarom is deze NOVEX-aanpak vanaf 2021 uitgewerkt onder verantwoordelijkheid van het Bestuursplatform NZKG en het toenmalige ministerie van Economische Zaken en Klimaat (inmiddels het ministerie van Economische Zaken).

Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023)
Rijk en regio hebben hiervoor op 19 december 2023 het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied vastgesteld. Dit beschrijft de nieuwe gezamenlijke koers voor een integrale aanpak in het Noordzeekanaalgebied.

Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG (2024) & Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG (2025)
Deze Uitvoeringsagenda 2025-2029 werkt de gezamenlijke koers uit het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023) uit in concrete uitvoeringsprojecten waarvoor samenwerking nodig is. Voor het versterken van de uitvoeringskracht en het borgen van de integrale aanpak voegen de gezamenlijke partijen in deze uitvoeringsagenda zes specifieke uitvoeringsafspraken toe.

Tegelijk wordt gewerkt aan een Regionale Investeringsagenda (RIA) NOVEX-NZKG. Deze RIA heeft als doel om een overzicht te geven van de investeringen die de komende jaren nodig zijn in het Noordzeekanaalgebied. Op basis van de RIA werken Rijk en regio samen om deze investeringen in het gebied te realiseren. Deze Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG wordt vastgesteld, wanneer de investeringen van het Rijk in dit gebied concreet zijn gemaakt.

Metropoolregio Amsterdam / Ruimtelijk arrangement tussen Rijk en Provincie Noord-Holland
Naast de Uitvoeringsagenda en de Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG hebben Rijk en regio vanuit de NOVEX-systematiek twee vergelijkbare producten in voorbereiding. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) werkt met het Rijk aan een Uitvoeringsagenda voor de verstedelijkingsregio NOVEX-MRA en de provincie Noord-Holland werkt met het Rijk aan een ‘ruimtelijk arrangement’. Deze Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG is de gebiedsgerichte aanvulling op deze twee NOVEX-producten.

Producten op basis van de NOVEX - Aanpak NZKG

Vervolgproces
Met de vaststelling van de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG gaat de NOVEX-aanpak NZKG de komende jaren verder als Uitvoeringsprogramma. De partijen betrokken bij het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied bespreken de voortgang in het Bestuursplatform NZKG en de voorbereidende Bestuurscommissies Ruimte en Verduurzaming Industrie en Energietransitie in het NZKG. Deze programmatische aanpak wordt voorbereid vanuit het Programmabureau NZKG. Van de aangesloten partijen wordt verwacht dat zij hun acties en ingrepen in de ruimte richten op de realisatie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023). Op basis van deze Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG, en op basis van de geuite wensen en opvattingen van gemeenteraden en Provinciale Staten op het Ontwikkelperspectief, kunnen zij elkaar daarop aanspreken en hun beleidsinspanningen coördineren. Het Bestuursplatform NZKG is het gremium waarin deze beleidscoördinatie wordt besproken. Door deze bestuurlijke samenwerking, gebaseerd op de integrale NOVEX-aanpak, worden nationale opgaven voortvarend gerealiseerd in het Noordzeekanaalgebied.

Het gezamenlijke koersdocument – het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023) – wordt na 2027 herijkt. Na deze herijking worden ook de Uitvoeringsagenda en de Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG geactualiseerd voor een nieuwe periode. Tegelijkertijd is er het besef dat het NZKG een dynamisch gebied is waarbij we om koers te houden rekening moeten houden met voortschrijdend inzicht en eventueel aanvullende projecten.

INHOUD

NOVEX-aanpak Noordzeekanaalgebied		**4**
1	**Inleiding**	
1.1	Grote opgaven in het Noordzeekanaalgebied	9
1.2	Uitvoering van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied	10
1.3	Programmatische aanpak	13
1.4	Leeswijzer	13
2	**Samenhang en samenwerking**	
2.1	Werken vanuit de integrale NOVEX-aanpak NZKG	15
2.2	Samenhang in de IJmond	16
2.3	Integrale aanpak in het landschap van het NZKG	21
2.4	Samenhang rond de haven- & industriegebieden van Amsterdam en Zaanstad	27
3	**Projecten NOVEX-NZKG**	
3.1	Gezondere leefomgeving	38
3.2	Milieuruimte voor energie- en circulaire transitie	42
3.3	Haven- & Industriegebieden	44
3.4	Woningbouw	50
3.5	Netwerken voor energietransitie & circulaire economie	54
3.6	Landschap & ecologie	58
3.7	Water- & bodemsysteem	60
Bestuurlijke verantwoording		68
Colofon		69

Inleiding

1.1 Grote opgaven in het Noordzeekanaalgebied p9

1.2 Uitvoering van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied p10

1.3 Programmatische aanpak p13

1.4 Leeswijzer p13

1.1 Grote opgaven in het Noordzeekanaalgebied

Het Noordzeekanaal is al 150 jaar de levensader van dit gebied. Het kanaal is aangelegd om de Amsterdamse haven bereikbaar te houden en toegankelijk te maken voor steeds grotere schepen. De oorspronkelijke verbinding via de Zuiderzee werd steeds kwetsbaarder door verzanding en de continue schaalvergroting van schepen.

Deze kanaalverbinding van Amsterdam via de IJmond naar de Noordzee heeft in al die tijd veel opgeleverd. Door de ontwikkeling van het kanaal kon water worden ingepolderd voor landbouwgrond. Rond het Noordzeekanaal is de havenplaats IJmuiden ontstaan en is de stad Beverwijk doorgegroeid. De havenstad Amsterdam kon haar haven naar de westkant van de stad verplaatsen, waardoor er ruimte ontstond voor nieuwe woningbouw in Amsterdam. Door samenwerking, investeringen en menskracht is langs het Noordzeekanaal een gebied ontstaan met sterke haven- en industriegebieden, steden, landschappen en een belangrijk watersysteem; cruciaal voor de economie van de regio en de omliggende metropoolregio.

Vandaag de dag staan we in Nederland voor grote opgaven. Het Noordzeekanaalgebied kan daar opnieuw een belangrijke bijdrage aan leveren. Met zijn haven- en industriegebieden speelt het een cruciale rol in de energietransitie, onder meer als plek voor de aanlanding en doorgeleiding van energie van windparken op zee. Daarnaast kan het gebied een rol spelen in de import, productie en doorvoer van duurzame brandstoffen en als plek voor (nieuwe) circulaire industrieën.

Tegelijk worden hier in deze periode nieuwe woonwijken gebouwd en bestaande wijken verduurzaamd en verdicht. Dit vraagt om een gezondere en veilige leefomgeving en het versterken van recreatielandschappen, natuur en ecologie in de omgeving.

Bovendien zijn veel activiteiten in het Noordzeekanaalgebied verbonden met het watersysteem, waaronder het transportsysteem in en rond de haven, de toevoer van zoetwater en de afvoer van piekwater. Door diverse ruimtevragende ontwikkelingen in het gebied en door de gevolgen van klimaatverandering - waaronder verzilting en zowel een tekort als een overschot aan water - staan de functies die door het watersysteem worden bediend onder druk. Deze cruciale functies worden hiermee kwetsbaar. Daarom moeten we bij de uitvoering van al onze opgaven werken vanuit de randvoorwaarden van een klimaatrobuust water- en bodemsysteem.

Omdat er zoveel (nationale) opgaven in een klein gebied samenkomen, en het Noordzeekanaalgebied een rol van betekenis kan spelen bij de realisatie van nationale opgaven, heeft het kabinet het Noordzeekanaalgebied in 2020 aangewezen als NOVI-gebied. In 2021 hebben Rijk en regio gezamenlijk het Verstedelijkingsconcept van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) vastgesteld. De wens om in het Noordzeekanaalgebied – volledig onderdeel van de MRA – tot een nadere integrale uitwerking te komen heeft in 2022 tot de aanwijzing als NOVEX-gebied geleid. Samenhangende keuzes op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid en verstedelijking worden in deze regio gemaakt op het grotere schaalniveau van de MRA, via de NOVEX-aanpak MRA (voorheen MRA Verstedelijkingsstrategie), het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en de MIRT Goederenvervoercorridor Zuid. Essentiële opgaven op dit gebied, zoals de verbinding tussen de A8 en de A9, de aanpak van de A22 en de aanleg van de HOV-verbinding ZaanIJ, worden geagendeerd en in samenhang uitgewerkt in de NOVEX-aanpak MRA. Het goederenvervoer wordt uitgewerkt in deze NOVEX-aanpak Noordzeekanaalgebied, vanwege het belang voor de havenactiviteiten en de wisselwerking tussen gevaarlijke-stoffenroutes en omliggende bebouwing.

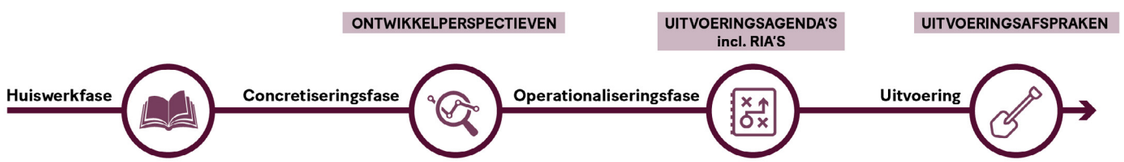
1.2 Uitvoering van het Ontwikkel-perspectief Noordzeekanaalgebied

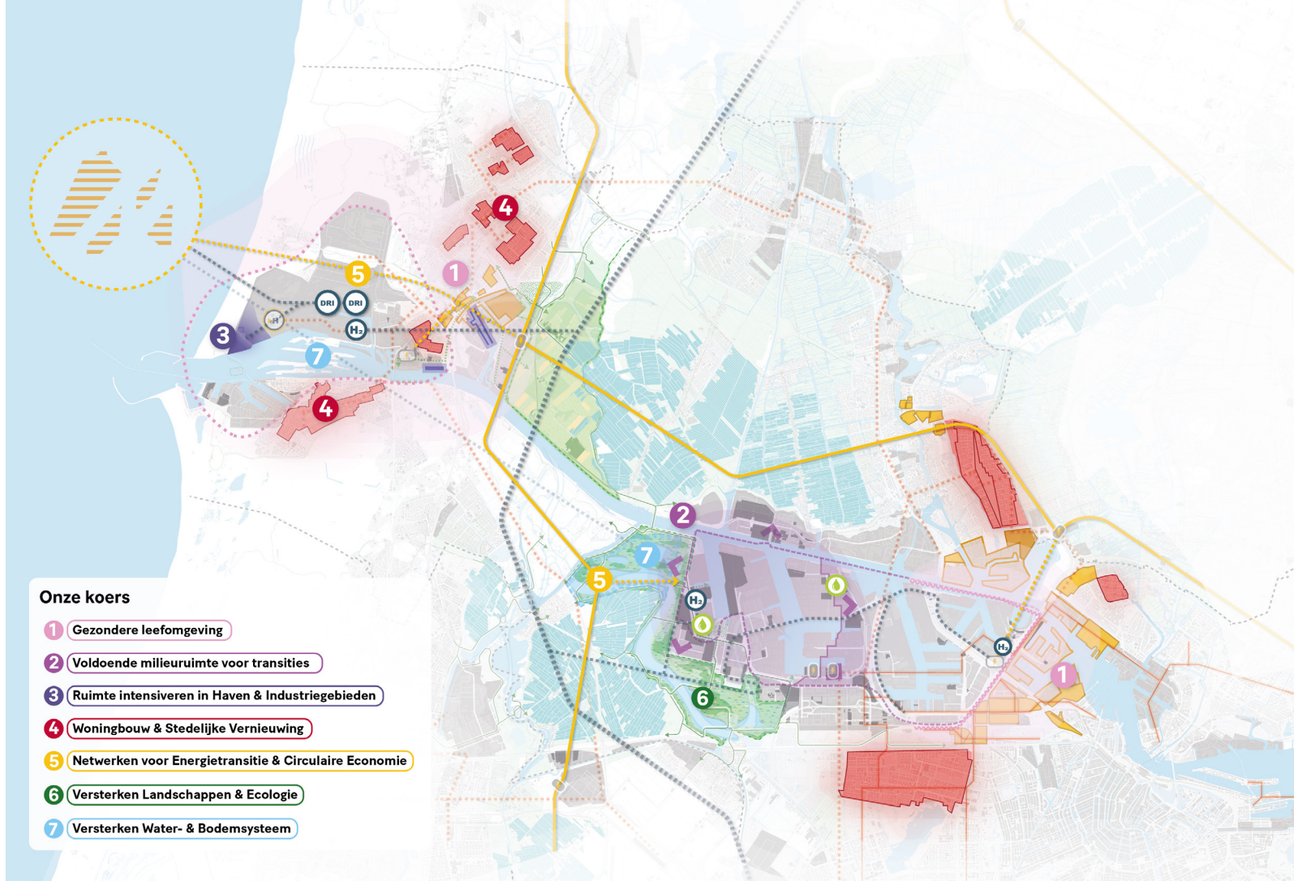
Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023) is het eerste product van de NOVEX-aanpak. Het beschrijft op hoofdlijnen de nieuwe integrale gemeenschappelijke aanpak van Rijk, regio en partners op zeven thema's:

1. Gezonde leefomgeving
2. Milieuruimte voor transities
3. Woningbouw
4. Haven en industrie
5. Netwerken voor energietransitie en circulaire economie,
6. Landschap en ecologie,
7. Water en klimaatadaptatie.

Deze Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG is het tweede document van de NOVEX-aanpak. Deze agenda heeft niet als doel om een volledig overzicht te bieden van alles wat in het Noordzeekanaalgebied in uitvoering wordt gebracht, maar legt het accent op de belangrijkste sleutelprojecten waarin integrale samenwerking cruciaal is om tempo te kunnen maken. De Uitvoeringsagenda beschrijft op welke onderdelen samenwerking tussen partijen de komende jaren nodig is om de gezamenlijke koers uit te voeren.
In 2024 zijn al grote stappen gezet om de koers van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied tot uitvoering te brengen. De komende jaren (2025-2029) willen we ten minste de volgende resultaten behalen:

1. Realiseren van een gezondere en veilige leefomgeving, onder andere door het verbeteren van de regelgeving.
2. Realiseren van additionele milieuruimte op plekken waar deze verantwoord ingepast kan worden, om zo voldoende ruimte te maken voor de energie- en circulaire transitie.
3. Intensiveren van het ruimtegebruik in haven- en industriegebieden. Eerste stap hierin is het ontwikkelen van de Energiehaven. Wanneer strategische grondposities in haven- en industriegebieden vrijkomen, deze posities verwerven of herontwikkelen voor vestiging van nieuwe havengebonden of industriële bedrijvigheid.
4. Voorbereiden van de stedelijke vernieuwing in de IJmond en hierover de komende jaren afspraken maken met het Rijk.
5. Realiseren van benodigde netwerken voor de energie- en circulaire transitie, zoals grote transformatoren, onderstations en netwerken die nodig zijn voor elektrificatie en transport van waterstof. Voor de IJmond is een snelle verduurzaming van Tata Steel een cruciale stap. Rijk en Tata Steel werken hiervoor aan maatwerkafspraken en de regionale overheden aan het vergunningstraject Heracless dat deze verduurzaming mogelijk maakt.
6. Ruimhartig versterken van landschap en ecologie; zeker op en rond plekken waar in het landschap grote ruimtelijke inpassingen nodig zijn voor nieuwe energienetwerken.
7. Bij alle bovengenoemde opgaven werken we vanuit de randvoorwaarden van het water- en bodemsysteem en bereiden we investeringen voor die nodig zijn voor een klimaatrobuust water- en bodemsysteem en gebied.





Zeven sleutelprojecten zijn van bijzonder belang om deze resultaten te kunnen bereiken. Dit zijn projecten:

- die randvoorwaardelijk zijn voor de realisatie van andere opgaven;
- waarvoor samenwerking tussen partijen noodzakelijk is;
- die nog niet op de agenda stonden, maar op basis van onze integrale aanpak vragen om nadere uitwerking of verkenning de komende jaren.

Deze zeven sleutelprojecten (zie ook kaart volgende pagina) zijn:

1. **Stedelijke vernieuwing in de IJmond** (par. 2.2)
2. **Ontwikkelen van de Energiehaven** (par. 2.2)
3. **Inpassing van het transformatorstation A9-Zuid** (par. 2.3)
4. **Versterking van het landschap en het watersysteem rond de locatie van het transformatorstation A9-Zuid** (par. 2.3)
5. **Beleid omgevingsveiligheid Westpoort, o.m. in relatie tot de transitie naar waterstof** (par. 2.4)
6. **Hergebruik van het effluent van de rioolwaterzuivering als industriewater** (par. 2.4)
7. **Hergebruik van warmte** (par. 2.4)

Voor een aantal sleutelprojecten worden in deze Uitvoeringsagenda, volgens de systematiek van de NOVEX-aanpak, nadere uitvoeringsafspraken tussen de meest betrokken partijen vastgelegd.

Sleutelprojecten op de kaart

1.3 Programmatische aanpak

Na vaststelling van deze Uitvoeringsagenda gaat de NOVEX-aanpak NZKG verder als Uitvoeringsprogramma. De bestaande, stevige bestuurlijke samenwerking in het Noordzeekanaalgebied biedt daar een solide basis voor.

Vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid zetten de partijen die deel uitmaken van het Bestuursplatform NZKG zich in om tempo te maken met de uitvoering door integraal afwegingen te maken en met elkaar samen te werken. Het kan daarbij terugvallen op een actieve netwerkorganisatie van professionals. Het Bestuursplatform bespreekt twee keer per jaar de voortgang, de samenwerking en de afhankelijkheden, op basis van een periodieke voortgangsrapportage over de sleutelprojecten. Bovendien spreken de aangesloten partijen elkaar regelmatig in de voorbereidende Bestuurscommissie Ruimte (waaraan ook de waterschappen deelnemen) en als dat van toepassing is, in de Bestuurscommissie Verduurzaming Industrie en Energietransitie (waaraan ook nutsbedrijven deelnemen).

Het Programmabureau NZKG bereidt deze bestuurlijke gesprekken voor, samen met alle aangesloten partijen. Om deze gesprekken te faciliteren, is een programmacoördinator aangesteld. Deze treedt op als verbinder tussen de partijen in de uitvoering.

Via dit sterke samenwerkingsnetwerk coördineren de aangesloten partijen hun beleidsinspanningen, kunnen zij elkaar tijdig informeren en zo nodig aanspreken op de voortgang.

Bestuurlijke samenwerking vraagt om onderling vertrouwen en een gemeenschappelijk ethos. Drie principes helpen bij een soepele voortgang:

- *Openheid en transparantie.* Partners, zowel bestuurders als professionals, communiceren tijdig en open over mogelijke belemmeringen, vertragingen en veranderingen die van invloed kunnen zijn op gezamenlijke projecten. Er wordt prioriteit gegeven aan vroegtijdige bespreking van dergelijke zaken, zodat samen naar oplossingen kan worden gezocht. Dit versterkt het vertrouwen en zo worden verrassingen vermeden.
- *Directe en persoonlijke communicatie.* Zowel bestuurders als professionals zetten in het regionale netwerk in op directe en persoonlijke communicatie bij het oplossen van problemen of het maken van afspraken. Het netwerk weet elkaar snel te vinden. Formele schriftelijke onderlinge communicatie proberen we tot een minimum te beperken. Dit zorgt ervoor dat betrokken partijen elkaar kunnen aanspreken op hun verantwoordelijkheden en dat zaken snel en efficiënt kunnen worden behandeld.
- *Afstemming en gezamenlijke verantwoordelijkheid.* De projecten zijn in samenhang geprogrammeerd. Er is sprake van onderlinge afhankelijkheden. Alle aangesloten partijen erkennen dat zij ook de inspanningen van anderen in de samenwerking nodig hebben om tot succesvolle resultaten te komen. Er is een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het succes van de regionale samenwerking en de voortgang van de Uitvoeringsagenda, en de activiteiten worden continu afgestemd.

1.4 Leeswijzer

Deze integrale uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG legt de nadruk op sleutelprojecten die relevant zijn voor de periode 2025 tot 2029. Deze sleutelprojecten worden beschreven in hoofdstuk 2, dat de integrale aanpak en samenhang tussen projecten per gebied beschrijft: de IJmond, het landelijke middengebied en het haven- en industriegebied van Amsterdam en Zaanstad.
Hoofdstuk 3 geeft een overzicht per opgave van de belangrijkste uitvoeringsprojecten voor het realiseren van de koers van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023) in de periode 2025-2029.

2 Samenhang en samenwerking

2.1 Werken vanuit de integrale NOVEX-aanpak NZKG p15

2.2 Samenhang in de IJmond p16

2.3 Integrale aanpak in het landschap van het NZKG p21

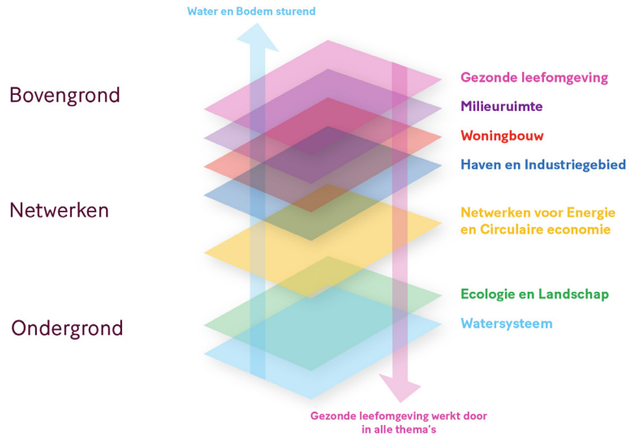
2.4 Samenhang rond de haven- en industriegebieden van Amsterdam en Zaanstad p27

2.1 Werken vanuit de integrale NOVEX-aanpak NZKG

Een integrale aanpak van opgaven lijkt vanzelfsprekend, maar is dat niet. Maatschappelijke opgaven worden vrijwel altijd geagendeerd, uitgevoerd en aangestuurd vanuit thematische programma's, zoals woningbouw, energiehoofdstructuur, haven & industrie, een gezonde leefomgeving, landschap en natuur. Met thematische programma's wordt specialistische kennis gebundeld, maar is minder aandacht voor de raakvlakken en de samenhang tussen opgaven. De NOVEX-benadering is een integrale aanpak waarin álle ruimtelijke opgaven in ons gebied vanuit samenhang worden aangepakt. Daardoor kunnen relaties worden gelegd tussen de verschillende opgaven en kan worden geagendeerd wat er, vanuit samenhang, nodig is tussen de verschillende ruimtelijke lagen:

- De ondergrond van o.a. het watersysteem en de bodem;
- De verbindende netwerken;
- Onze ambities op de bovengrond.

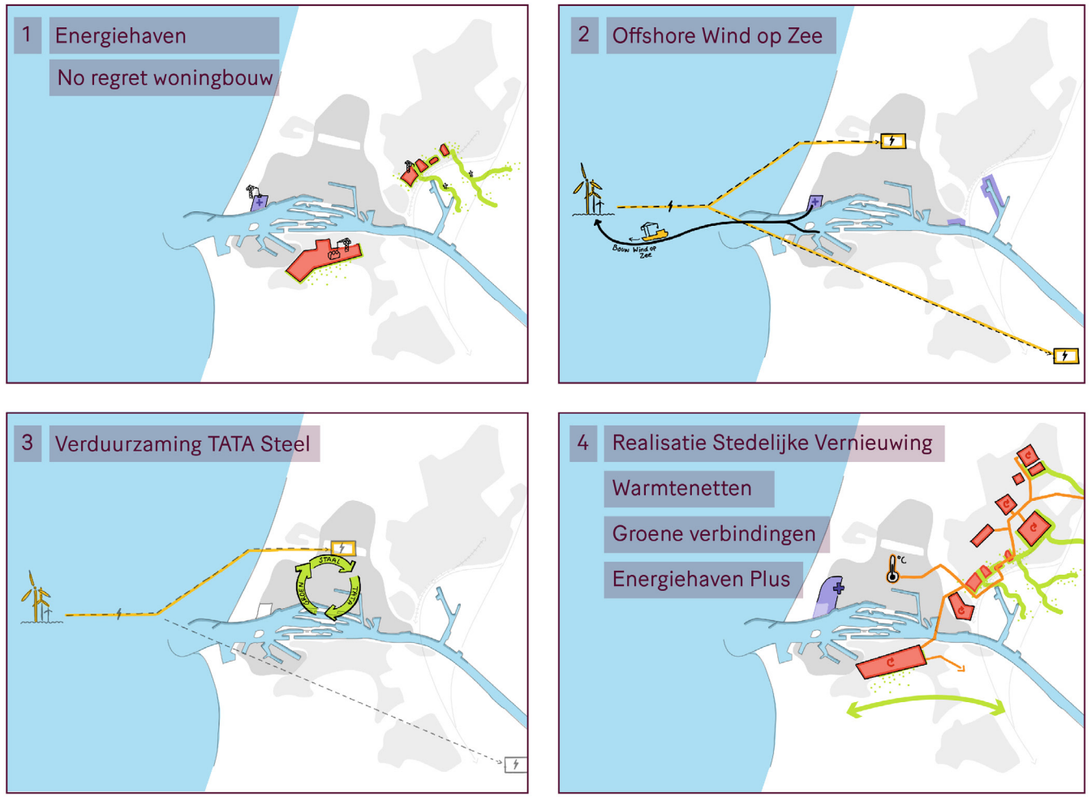
Door integraal de verbindingen te leggen tussen de drie ruimtelijke lagen en de zeven thema's die zijn genoemd in het Ontwikkelperspectief ontstaat inzicht in de samenhang en in de volgordelijkheid die nodig is bij samenwerking. Dit inzicht draagt bij aan de bestuurlijke samenwerking om onderdelen tijdig aan elkaar aan te leveren en het organiseren van het maatschappelijk draagvlak dat nodig is om tempo te maken in de uitvoering.



De integrale NOVEX-benadering, met samenhang tussen de verschillende ruimtelijke lagen.

Op twee thema's werken de opgaven in onze aanpak nadrukkelijk door alle lagen heen: dat van water en bodem, en van een gezondere en veilige leefomgeving:

1. Om ons voor te bereiden op klimaatverandering is het cruciaal dat alle projecten in de uitvoering rekening houden met de eisen en beperkingen van het water- en bodemsysteem. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied hebben wij daarom afgesproken dat alle nieuwe projecten deze richting ondersteunen zoals ook het Rijk met de beleidslijn Water en Bodem Sturend expliciet vraagt.[2]
2. De ambitie voor een gezondere en veilige leefomgeving werkt ook door in alle opgaven als resultaat van onze projecten in uitvoering. Wij bouwen niet alleen woningen, maar werken aan een gezondere fysieke leefomgeving. We werken niet alleen aan de verduurzaming van de industrie, maar daarmee tegelijk aan een reductie van emissies, zoals bijvoorbeeld Tata Steel via haar Roadmap Plus verbeterprogramma en het Groen Staal-plan. Door het versterken van natuur, ecologie, recreatielandschappen en het verbeteren van de kwaliteit van het oppervlaktewater dragen wij ook bij aan een gezondere en veilige leefomgeving in deze regio. Kortom: de ambitie van een gezondere en veilige leefomgeving staat bij alle opgaven prominent op de agenda, ook in de uitvoering.



2.2 Samenhang in de IJmond

In de IJmond komen door de ligging aan zee, in nabijheid van het sluizencomplex en staalfabriek Tata Steel veel ontwikkelingen en opgaven samen, onder andere op het gebied van verduurzaming van de industrie, innovatie, stedelijke vernieuwing en woningbouw. Door de nabijheid van Natura 2000-gebieden en met het oog op de geplande aanlanding van wind op zee maakt dat tot complexe, ruimte vragende opgaven. Daarbij moet niet alleen gelet worden op de beschikbare bovengrondse ruimte, maar ook op de ondergrondse ruimte. Deze vraagstukken vormen, in combinatie met het realiseren van een gezondere leefomgeving in de regio, één samenhangend verhaal. Voor de uitvoering en voor het maatschappelijk draagvlak van de grote projecten in de IJmond is het belangrijk om overzicht te houden en de samenhang tussen al deze ontwikkelingen op hoofdlijnen uit te dragen.

Stedelijke vernieuwing en verbeteren leefomgeving

Anno 2024 werken de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen aan de voorbereiding en realisatie van woningbouw via projecten als de Spoorzone Beverwijk West, het Bazaarterrein en Pont tot Park in IJmuiden. Voor het verbeteren van de leefomgeving heeft het Rijk via de Regiodeal MRA West budget vrijgemaakt voor investeringen in groene verbindingen, onder meer naar de Wijkermeerpolder en tussen het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en Recreatiegebied Spaarnwoude.

Energiehaven

Rijk, regio en de havens van Amsterdam en IJmuiden werken hard aan een investeringsbesluit voor de Energiehaven. Het sleutelproject ontwikkelen Energiehaven - op de plek van de huidige Averijhaven vóór de Zeesluis IJmuiden - is cruciaal voor de offshore bij het bouwen, onderhouden en assembleren van windmolens voor de windparken op zee. Doordat de vele bewegingen die hiermee gepaard gaan geen gebruik hoeven te maken van het sluizencomplex wordt verdere verzilting van het Noordzeekanaal voorkomen. Daarnaast zorgt de locatie aan de zeezijde van het sluizencomplex voor versterkte leveringszekerheid, gezien de activiteiten van en naar de Energiehaven niet beperkt worden door mogelijke schutbeperkingen. Dergelijke beperkingen kunnen worden ingesteld als gevolg van te sterke verzilting, bijvoorbeeld in tijden van droogte. In 2025 verwachten wij hiervoor een investeringsbesluit, waarna deze haven gerealiseerd kan worden in de periode 2025-2028. .

Hergebruik Ruimte Tata Steel (concept Energiehaven Plus)[3]

Na de verwachte transitie van Tata Steel komt ruimte vrij op het terrein. Eén van de mogelijkheden die vervolgens kan worden verkend is het benutten van die ruimte voor toekomstige functies die nodig zijn voor de energie- en circulaire transitie binnen de gezamenlijke ambities van een gezondere leefomgeving in de IJmond. Dit valt echter buiten de tijdslijn van deze Uitvoeringsagenda 2025-2029. Een belangrijk aandachtspunt is verder dat deze ruimte overigens pas benut kan worden nadat milieudruk op de omgeving is afgenomen.

Zoutdam/Selectieve Onttrekking

Om de balans tussen zoet en zout water te behouden en verdere verzilting in het kanaal tegen te gaan, werkt Rijkwaterstaat aan een Zoutdam/Selectieve Onttrekking bij de nieuwe Zeesluis IJmuiden. Deze dam maakt het mogelijk om een deel van het zoute water, dat binnenkomt via de Zeesluis, terug te leiden naar zee, terwijl zoetwater in het kanaal achterblijft. Deze Selectieve Onttrekking in IJmuiden wordt in 2025 in gebruik genomen.

Groei van offshore Wind op Zee

De groei van de offshore voor het realiseren, onderhouden en assembleren van windmolens voor de windparken op zee wordt een van de grote economische drivers in de IJmond. De ambitie van het Rijk om vóór 2050 70 GW (gigawatt) aan opwekcapaciteit op zee te realiseren geeft een grote impuls aan deze sector en de economie van dit gebied. Voor deze groeisector is meer kaderuimte nodig. Kades en haveninfrastructuur in Zeehaven de Pijp (Beverwijk) en de Grote Hout (Velsen) worden daarom gerevitaliseerd, met ondersteuning van een subsidie uit het fonds Gebiedsinvesteringen Netten op Zee. Voor verdere groei van de offshore zet de Zeehaven IJmuiden in op conversie van droge bedrijfsruimtes, zodat deze in de toekomst beter benut kunnen worden voor natte haven- en kadegebonden activiteiten. Dit versterkt het al bestaande economische cluster in de IJmond, waar al veel kennisintensieve bedrijven, gerelateerd aan offshore en windenergie, zijn gevestigd.

Uitvoering verduurzaming van de IJmond

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen voor een gezondere en veiliger fysieke leefomgeving is de verduurzaming van Tata Steel. Er worden maatwerkafspraken gemaakt tussen Tata Steel en het Rijk voor de groene transitie van staalproductie. De maatwerkafspraken gaan over investeringen in en realisatie van de eerste fase Heracless met een DRI (Direct Reduced Iron technologie)-installatie en een EAF (Electric Arc Furnace). De tweede fase die hierop moet volgen, waaronder de uitfasering van de tweede kooks- en gasfabriek, is op dit moment nog geen onderdeel van deze afspraken.

De overige industrie en het MKB in de IJmond verduurzamen door verdere elektrificatie, wat grote investeringen vraagt. Een grote bijdrage hieraan was de toekenning van JTF IJmond, een Europese subsidie die bijdraagt aan de regionale economie, het versnellen van de energietransitie en aan een wendbare beroepsbevolking. In samenwerking op bedrijventerreinen of bij de grotere industrie zoeken bedrijven oplossingen om ondanks netcongestieproblematiek te kunnen voorzien in hun eigen energiebehoefte, door bijvoorbeeld energyhubs. Daarnaast wordt in de havens van Velsen en Beverwijk walstroom voor de scheepvaart geïnstalleerd. Dit vraagt om uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk op het laag- en middenspanningsnet. Een tijdige en zorgvuldige inpassing is hierbij van belang.

In de IJmond werken MKB, Nova College, Tata Steel, de IJmond gemeenten en provincie Noord-Holland onder de vlag van Techport aan de versterking van de maak- en onderhoudsindustrie. Techport is dé publiek-private samenwerking van meer dan 90 bedrijven, scholen en overheden met als doel de eerste groene industriezone van Nederland te worden. Voor de technische innovatie is het Techport Innovation Centre (TPIC) opgericht; een ontwikkel- en ontmoetingscentrum voor MKB, start-ups en scale-ups, waar samenwerking met het technisch onderwijs centraal staat. Het Techport Innovation Centre stimuleert technologische innovaties en initiatieven die bijdragen aan de energietransitie in de regio. Verschillende fieldlabs en innovatieprojecten in het TPIC worden ondersteund door subsidie uit het Just Transition Fund. De open innovatie en aansluiting op bestaande industrieën heeft als afgeleid doel dat nieuwe technische bedrijven zich hier vestigen of sterker aan de regio verbinden.

Realisatie stedelijke vernieuwing IJmond

Deze Uitvoeringsagenda agendeert stedelijke vernieuwing in de IJmond als gezamenlijk sleutelproject. Via stedelijke vernieuwing kunnen verschillende doelen tegelijk worden bereikt. Onderdelen zijn:

- Het verbeteren van de (fysieke en sociale) kwaliteit van de leefomgeving in wijken waar dit hard nodig is. Dit zijn met name naoorlogse wijken;
- De bouw van nieuwe woningen via verdichting en nieuwbouw, waarmee ook draagvlak ontstaat voor de groei en ontwikkeling van (economische) functies in de wijken;
- Het versterken van groene verbindingen tussen steden, dorpen en recreatiegebieden;
- Het klimaatrobuust maken van de woonwijken;
- De ontwikkeling van voldoende midden- en laagspanningsstations;
- De ontwikkeling van warmtenetten tussen de warmtebronnen van de omliggende industrie en de verduurzaamde stedelijke omgeving.

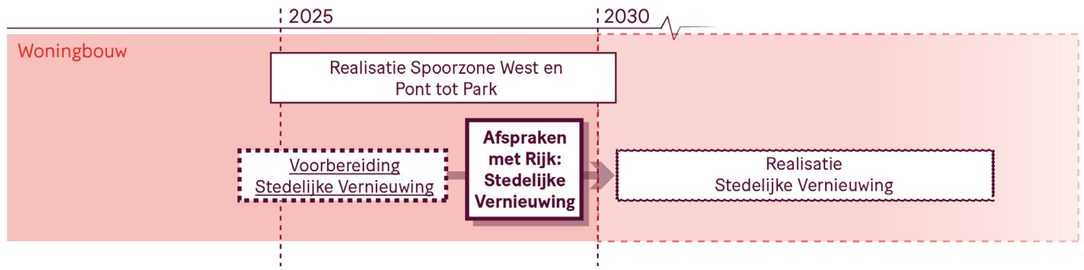
Deze aanpak voor stedelijke vernieuwing en gebiedsverbetering wordt de komende jaren gezamenlijk voorbereid door gemeenten, woningcorporaties, de provincie Noord-Holland en het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO)[4], ondersteund door een subsidie uit het fonds Gebiedsinvesteringen Netten op Zee. Na deze voorbereiding zijn rond 2027 afspraken nodig met het Rijk - bijvoorbeeld in de vorm van een woondeal voor de IJmond - om de komende jaren te investeren in de integrale vernieuwing van de naoorlogse wijken in de IJmond, met als doel de leefbaarheid te vergroten. In deze Uitvoeringsagenda wordt deze inzet door de volgende partijen vastgelegd als een specifieke uitvoeringsafspraak:

Uitvoeringsafspraak A: Stedelijke Vernieuwing IJmond

Gemeenschappelijke uitvoeringsafspraak van:
- Gemeente Beverwijk (initiatiefnemer)
- Gemeente Heemskerk (initiatiefnemer)
- Gemeente Velsen (initiatiefnemer)
- Provincie Noord-Holland
- Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO)

Gemeente Beverwijk, gemeente Heemskerk en gemeente Velsen starten, met het startbudget vanuit de Gebiedsinvesteringen Netten op Zee van 3 miljoen euro, gezamenlijk de voorbereiding voor stedelijke vernieuwing in de IJmond als geheel en de verschillende gemeenten afzonderlijk, o.a. met de woningbouwcorporaties en met steun en betrokkenheid van de provincie Noord-Holland.

In deze voorbereiding, die naar verwachting rond 2027 gereed is, wordt het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening actief betrokken. Vervolgens kunnen financiële afspraken met het Rijk gemaakt worden om deze gemeenschappelijke ambitie in het daaropvolgende decennium te realiseren. Het betreft de integrale vernieuwing van de naoorlogse wijken in de IJmond, met als doel de leefbaarheid te vergroten.



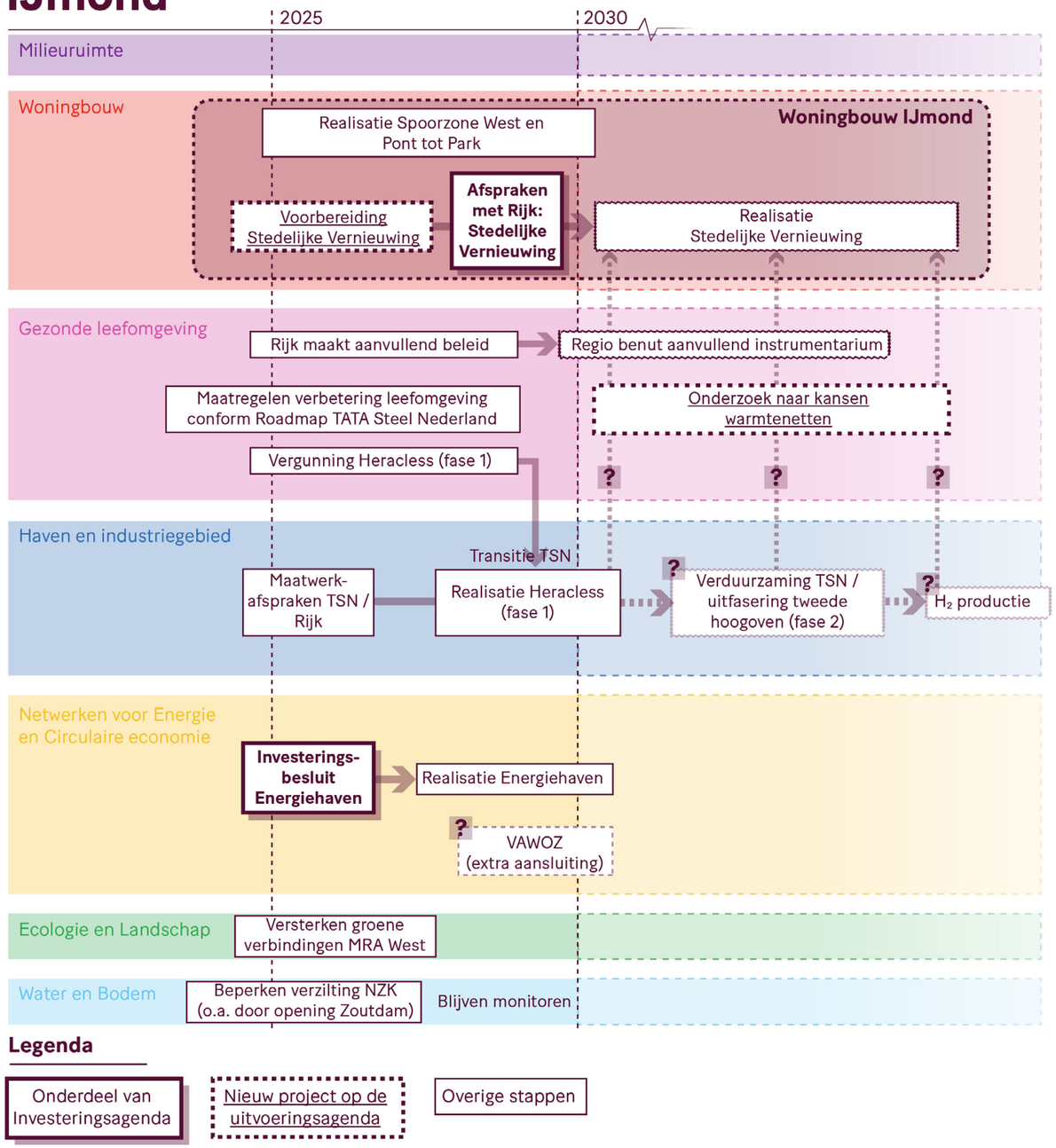
De volgordelijkheid van stedelijke vernieuwing en woningbouw in de IJmond

Koppeling tussen industrie en stedelijke omgeving

In het Ontwikkelperspectief wordt voor de IJmond een koppeling gemaakt tussen de verduurzaming van de industrie, het verbeteren van de gezondheid en de kwaliteit van de leefomgeving en de verduurzaming van de stedelijke omgeving. De IJmond heeft ambities om warmtenetten te realiseren. Hierin liggen kansen voor het gebruik van overtollige industriewarmte in de stedelijke omgeving. Warmtenetten dragen bij aan verduurzaming en energiebesparing, ze voorkomen warmtelozingen op zee en oppervlaktewater en besparen het gebruik van industriewater. De vraag of in de toekomst warmtenetten in de IJmond kunnen profiteren van overtollige industriewarmte wordt meegenomen in de voorbereiding van de stedelijke vernieuwing IJmond en bij de komst van eventuele nieuwe warmtebronnen in de IJmond.

Deelgebied 1

IJmond

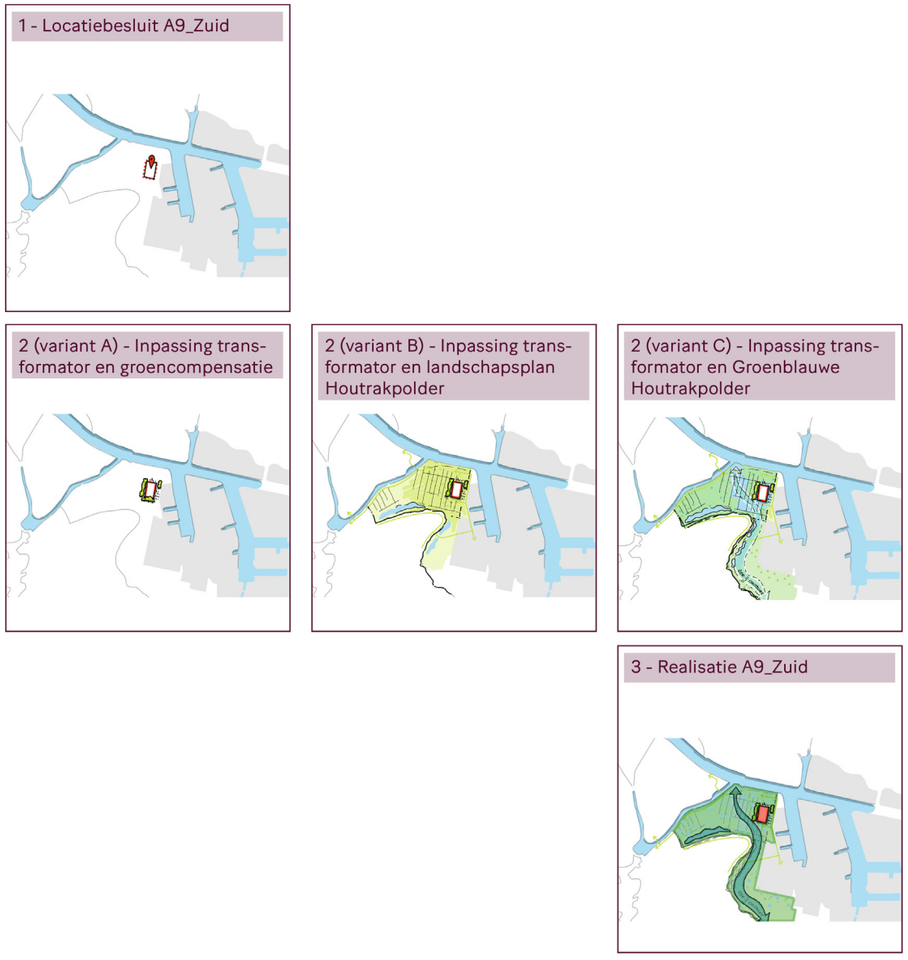


2.3 Integrale aanpak in het landschap van het NZKG

De komende jaren ligt in het landschap van het Noordzeekanaalgebied een grote opgave om te komen tot een klimaatbestendige regio met sterke natuur- en recreatiegebieden. De grote transities in het landelijk gebied werden voorbereid door Rijk en provincie via het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG). Omdat het NPLG is geschrapt is het op dit moment onduidelijk in welke vorm het Rijk invulling geeft aan de opgaven in het landelijke gebied. Het Provinciale Programma Landelijk Gebied (PPLG) zal op de al toegezegde onderdelen worden uitgevoerd.

Er ligt een verantwoordelijkheid bij de regio, in samenwerking met provincie en rijk, om het landschap en de natuur mee te laten groeien met de stedelijke ontwikkelingen en een sterk en samenhangend landschap te vormen als tegenhanger. De groene verbindingen worden voor een deel als gezamenlijke opgaven van Rijk en regio uitgewerkt en uitgevoerd, onder andere in het kader van de Regiodeal MRA West. Een grote druk op het landschap, specifiek voor het Noordzeekanaalgebied, ontstaat door de noodzakelijke versterking van het elektriciteitsnet. Daarvoor zijn grote transformatoren nodig die in het landschap moeten worden ingepast: de ‘A9-Zuid’ (aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal) en de ‘A10-Noord’ (aan de noordzijde van het Noordzeekanaal, mogelijk buiten het Noordzeekanaalgebied). Deze transformatoren zijn noodzakelijk voor de verduurzaming van de industrie en stedelijke omgeving. Beide zijn ongeveer 25 hectare groot. Wanneer dit gecombineerd wordt met een converterstation voor de aanlanding Wind op Zee, is daar additioneel 5 hectare ruimte voor nodig.

De transformator A9-Zuid is een cruciale schakel in het oplossen van de huidige energie-congestie op het elektriciteitsnet, waarvoor de locatie alleen in het Noordzeekanaalgebied gevonden kan worden. In 2025 wordt een concreet locatiebesluit verwacht. Bij deze ontwikkeling liggen kansen om de inpassing integraal te combineren met andere opgaven in het gebied, zoals het versterken van het recreatielandschap, het versterken van natuur en ecologie en het realiseren van maatregelen voor klimaatadaptatie en een toekomstbestendig watersysteem.



Kansen voor integrale aanpak rond A9-Zuid
Transformatoren moeten klimaatrobuust en met ruimtelijke kwaliteit worden ingepast in het landschap. De huidige praktijk is dat slechts gekeken wordt naar kleinschalige inpassingsmaatregelen op basis van wettelijke groencompensatie (variant A). Een transformator van 25 hectare vraagt echter om een forse inpassing in het landschap en daarom om meer dan alleen de wettelijk voorgeschreven compensatie. Onafhankelijk van de uiteindelijke voorkeurslocatie is het voor het maatschappelijke en politieke draagvlak nodig om deze ingreep in het landschap te combineren met een omvangrijke landschappelijke versterking (variant B) of, mocht de locatie daartoe mogelijkheden bieden, ook maatregelen mee te nemen voor een toekomstbestendig watersysteem (variant C).

Op basis van de integrale NOVEX-aanpak, zoals onderschreven in het Ontwikkelperspectief door alle partijen in het Noordzeekanaalgebied, biedt de ruimtelijke inpassing van de A9-Zuid dan ook de kans voor een integrale aanpak. De volgende partijen maken daartoe de uitvoeringsafspraak:

Uitvoeringsafspraak B: Versterken landschap en watersysteem Houtrakpolder als onderdeel van de inpassing van de transformator A9-Zuid

Gemeenschappelijke uitvoeringsafspraak van:
- Provincie Noord-Holland (initiatiefnemer)
- Gemeente Haarlemmermeer
- Gemeente Amsterdam
- Hoogheemraadschap van Rijnland
- Port of Amsterdam
- Ministerie van IenW

De Houtrakpolder is één van de sleutellocaties in het Noordzeekanaalgebied. Deze polder is concreet in beeld als locatie voor een nieuw te bouwen 380 kV transformatorstation en de aanlanding van wind op zee. Deze inpassing is te combineren met het versterken van het landschap, de recreatieve én de ecologische waarde van het gebied. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is aangegeven dat de Houtrakpolder ook een mogelijke locatie voor piekwaterberging kan zijn.
De betrokken partijen spreken af dat, als onderdeel van de inpassing van dit nieuwe 380 kV transformatorstation, wordt ingezet op het ruimhartig versterken van het landschap. Daarbij gelden water en bodem en de (on)mogelijkheden voor een toekomstbestendig watersysteem (inclusief mogelijke realisatie piekwaterberging) als belangrijke uitgangspunten. Bij de uitwerking worden ook andere partijen actief betrokken, zoals TenneT, het Recreatieschap Spaarnwoude, Staatsbosbeheer en Rijkswaterstaat.

Relatie met Uitvoeringsafspraak C:
Deze uitvoeringsafspraak heeft een stevige relatie met Uitvoeringsafspraak C over de toekomst van de Houtrakpolder. In de Houtrakpolder ligt namelijk ook nog een strategische reservering voor een extra havenbekken. Om een transformator inclusief het landschapsplan te kunnen realiseren moeten Rijk en regio een keuze maken over de toekomst van de Houtrakpolder. Deze keuze is onderwerp van het bestuurlijk gesprek dat wordt geagendeerd via Uitvoeringsafspraak C.

Planning project:
- Begin 2025 – Start traject
- Sept. 2025 – Oplevering tussenresultaat (dan kan het meegenomen worden in Voorkeursalternatief (VKA) 380 kV
- 2026 – Opleveren landschapsplan Houtrakpolder. Inclusief voorstel inpassing

Financiën studiefase:
- Personele inzet door de deelnemende partijen om niet.
- Projectkosten[5] € 240K per jaar in 2025 en 2026. Te verdelen over de zes deelnemende partijen (€ 40K per partij per jaar). In te zetten voor inzet procesmanager en capaciteit ontwerp.

Deze integrale aanpak rond de A9-Zuid vanuit het Noordzeekanaalgebied kan mogelijk inspiratie bieden voor een integrale aanpak rond locaties voor andere transformatoren, zoals de inpassing van een transformator in het zoekgebied A10-Noord. Voor beide inpassingen is het belangrijk dat er financiering beschikbaar komt voor een bredere landschappelijke inpassing.

Reservering Houtrakpolder
In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is de Houtrakpolder niet alleen belangrijk als landschap en natuurgebied met kansen voor ecologische versterking, maar wordt de Houtrakpolder ook beschreven als een strategische optie voor piekwaterberging[6], eventueel in combinatie met ruimtelijke inpassingen die nodig zijn voor het versterken van het elektriciteitsnetwerk. Deze richting wijkt af van de bestaande reservering van de Houtrakpolder voor een havenbekken. In het Ontwikkelperspectief zijn de voorwaarden genoemd om deze reservering los te laten. Deze voorwaarden zijn herhaald in Uitvoeringsafspraak C.

Omdat de komende jaren een aantal ontwikkelingen samen kunnen gaan komen in de Houtrakpolder, en deze combinaties cruciaal zijn voor het realiseren van de gezamenlijke koers van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, is het belangrijk dat betrokken partijen de komende jaren het bestuurlijke gesprek voeren over de vervulling van de randvoorwaarden zoals vastgelegd in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. De volgende partijen maken hiervoor de uitvoeringsafspraak:

Uitvoeringsafspraak C: Bestuurlijk gesprek toekomst Houtrakpolder

Gemeenschappelijke afspraak van:
- Provincie Noord-Holland (initiatiefnemer)
- Gemeente Haarlemmermeer
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Velsen
- Port of Amsterdam
- Hoogheemraadschap van Rijnland (namens de waterbeheerders)
- Ministerie van EZ
- Ministerie van KGG
- Ministerie van IenW

Deze partijen spreken af in 2025 en 2026 bestuurlijk de dialoog te voeren over de toekomst van de Houtrakpolder, waarbij alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen in de Houtrakpolder integraal worden besproken en afgewogen. Met dien verstande dat sommige ontwikkelingen zich eerder voordoen dan andere.
De bestuurlijke dialoog over deze uitwerking wordt in het licht geplaatst van de koers voor de Houtrakpolder zoals verwoord in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, inclusief de daar opgenomen voorwaarden voor het opheffen van de strategische reservering voor een extra havenbekken.

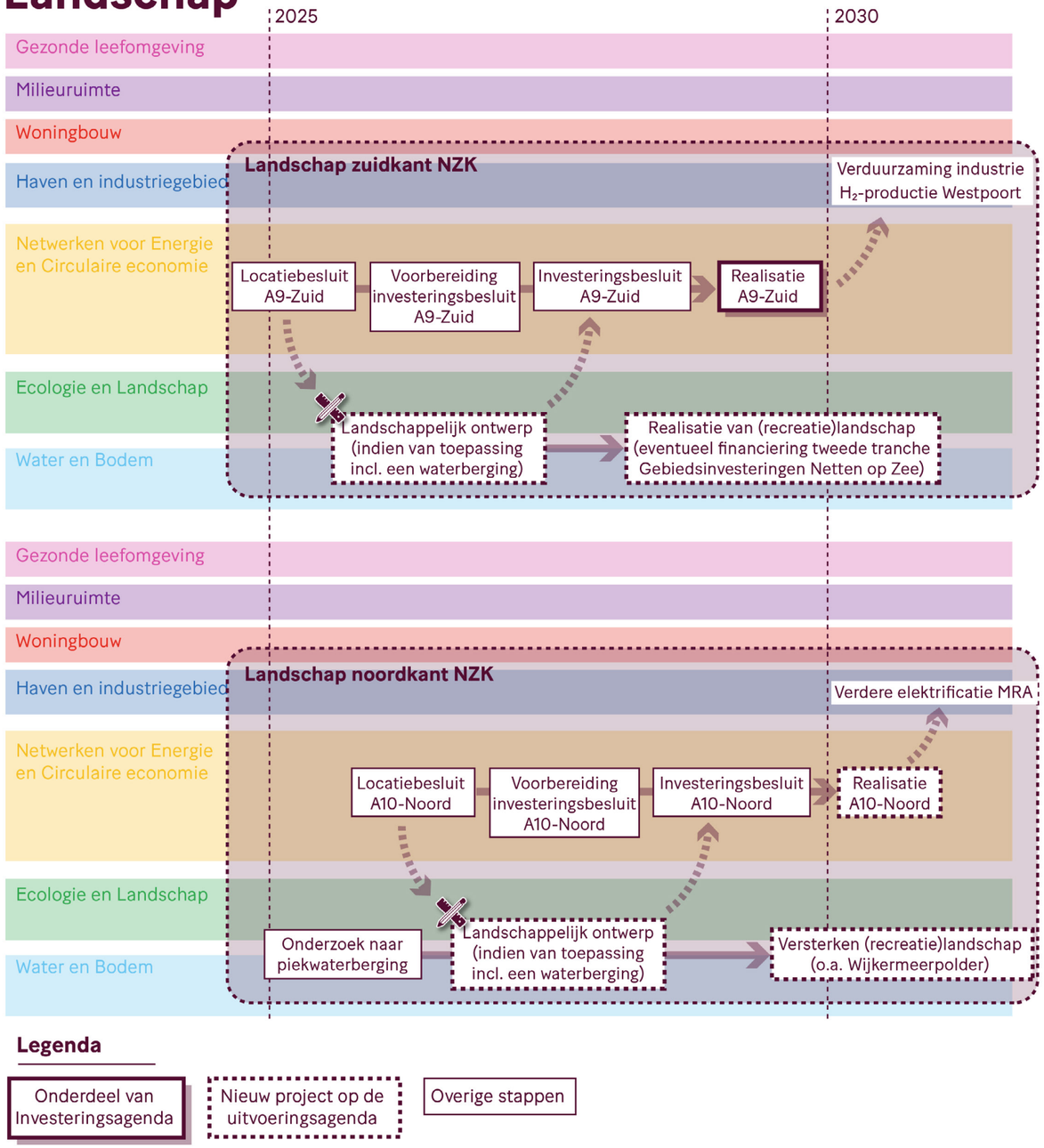
'Op basis van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied wordt ingezet om de reservering los te laten na een succesvolle realisatie van het pakket van onderstaande onderdelen:' Dit betekent dat:
- *'er voldoende nautische ruimte is in de haven en voldoende fysieke ruimte in de haven- en industriegebieden (onder andere door ruimte-intensiveringen, dubbel-ruimtegebruik, en door de realisatie van de Energiehaven);*
- *er voldoende milieuruimte (met name risicoruimte) is vrijgemaakt voor de energie- en circulaire transitie;*
- *er voldoende ruimte is voor de inpassing van de energietransitie, en noodzakelijke transformatoren ingepast worden in het landschap, waarbij versterking van het landschap wordt gerealiseerd;*
- *de Energiehaven gerealiseerd is, en de Plus-ambitie voor later in de tijd door Rijk, regio en partners wordt gezien als een realistische ontwikkeling voor de lange termijn.'*

Eén van de eerste ontwikkelingen die zich voordoet is de inpassing van het 380 kV station A9-Zuid, inclusief een mogelijke aanlanding van Wind op Zee. Reeds in oktober 2024 is het 'voornemen en voorstel voor participatie' ter inzage gelegd, waarbij de Houtrakpolder als concrete locatie wordt genoemd. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is afgesproken dat bij inpassing van een grote transformator ook wordt ingezet op ruimhartige versterking van het landschap rondom het 380 kV station. Deze versterking van het landschap van de Houtrakpolder, inclusief het watersysteem, wordt voorbereid op basis van Uitvoeringsafspraak B: Versterken landschap en watersysteem Houtrakpolder als onderdeel van de inpassing van de transformator A9-Zuid. Deze voorbereiding voor landschap en watersysteem in de Houtrakpolder wordt ook geagendeerd voor dit bestuurlijke gesprek.

Planning:
- Gedurende 2025 en 2026 twee keer per jaar Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder.

Deelgebied 2

Landschap



Legenda

Onderdeel van Investeringsagenda

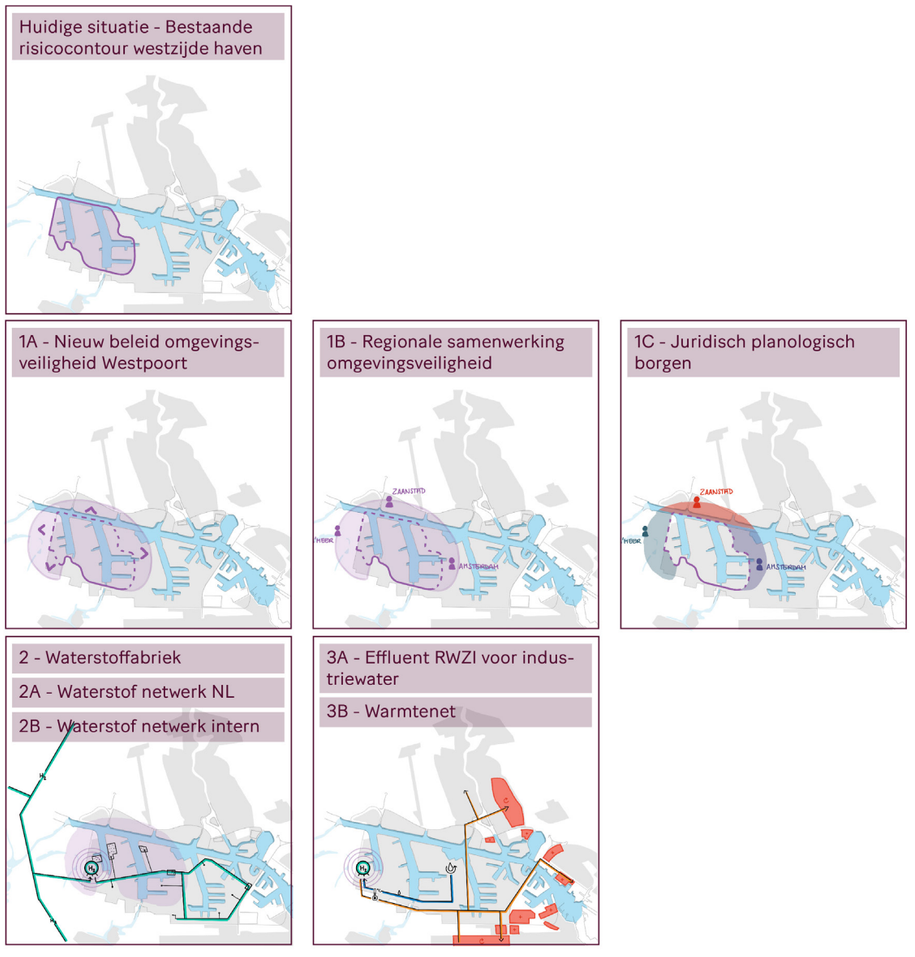
Nieuw project op de uitvoeringsagenda

Overige stappen

2.4 Samenhang rond de haven- & industriegebieden van Amsterdam en Zaanstad

Aan de oostkant van het Noordzeekanaalgebied is voldoende milieuruimte in de haven- en industriegebieden nodig om grootschalig te kunnen werken met hernieuwbare brandstoffen, zoals bijvoorbeeld waterstof en biobrandstoffen. In het bijzonder bieden de huidige risicocontouren in het westelijke deel van Westpoort onvoldoende ruimte om de beschikbare fysieke ruimte optimaal te benutten voor de energie- en circulaire transitie. Op dit moment wordt gewerkt aan de benodigde randvoorwaarden. Het huidige beleid voor Omgevingsveiligheid Westpoort is verouderd en moet worden geactualiseerd naar aanleiding van de nieuwe Omgevingswet.

De toekomstige beschikbare risicoruimte voor activiteiten in en rond Westpoort wordt geborgd door het vastleggen van het nieuwe Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort (BOW). De huidige wet- en regelgeving en het vergunningstelsel, voor bijvoorbeeld de import van cryogene waterstof, waterstofdragers en alternatieve brandstoffen, vormen een knelpunt bij de voorbereiding van de omgeving op een importketen voor waterstof. Deze dragers worden op dit moment nog niet grootschalig toegepast in Nederland. Daardoor bestaat er nog niet voldoende duidelijkheid over de interpretatie van deze nieuwe activiteiten binnen de huidige toetsingskaders.



27

Wel zijn er meerdere kleinschalige initiatieven, ook in het Noordzeekanaalgebied, waar het Rijk en omgevingsdiensten kennis en ervaring kunnen opdoen over waterstof en biobrandstoffen. De Port of Amsterdam stimuleert deze kleinschalige initiatieven door te werken aan een doorstart van Prodock; een innovatiehub in de Amsterdamse haven waar ondernemers, zowel groeiend als gevestigd, hun producten en processen kunnen ontwikkelen. Om de afstemming en interpretatie binnen de huidige wet- en regelgeving te ondersteunen, stellen de omgevingsdiensten een generieke handreiking op. Tevens werkt het Rijk aan een visiedocument, specifiek voor verschillende waterstofdragers. Dit kan helpen bij ruimtelijke en strategische beslissingen over nieuwe importterminals.

Momenteel wordt er gewerkt aan een nieuw Beleid Omgevingsveiligheid voor Westpoort (BOW). Dit (ruimtelijke) beleid moet juridisch-planologisch worden geborgd in de gemeentelijke omgevingsplannen van Amsterdam, Haarlemmermeer en Zaanstad en door provincie in de provinciale omgevingsverordening.
De realisatie van het Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort is een cruciaal sleutelproject om in de toekomst over te gaan naar duurzame brandstoffen. Om dit proces de komende jaren te stroomlijnen maken onderstaande partijen een specifieke uitvoeringsafspraak:

Uitvoeringsafspraak D: Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort

Gemeenschappelijke uitvoeringsafspraak van:
- Gemeente Amsterdam (initiatiefnemer)
- Provincie Noord-Holland (initiatiefnemer)
- Port of Amsterdam (initiatiefnemer)
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (inhoudelijke ondersteuning)
- Gemeente Zaanstad (betrokken)
- Gemeente Haarlemmermeer (betrokken)

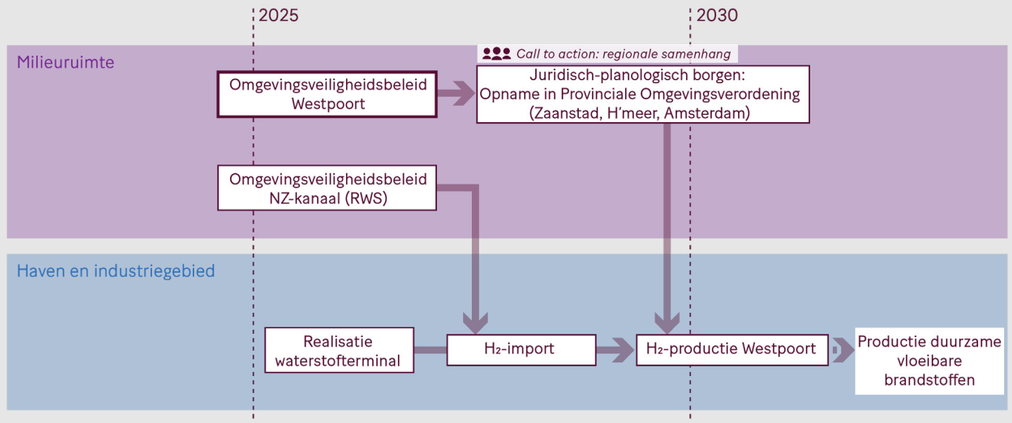
Deze partijen maken de gemeenschappelijke uitvoeringsafspraak om nauw betrokken te zijn bij, en een actieve bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort (BOW). Dit gezien het gegeven dat de aan Westpoort grenzende gemeenten Haarlemmermeer en Zaanstad mogelijk te maken krijgen met gemeentegrensoverschrijdende effecten op het gebied van omgevingsveiligheid.

Vernieuwing van het omgevingsveiligheidsbeleid is nodig omdat het huidige beleid geactualiseerd en in lijn gebracht dient te worden met de Omgevingswet. Daarnaast dient het beleid toekomstbestendig te zijn met het oog op de transitie naar een duurzame en circulaire maatschappij. Hiervoor is het nodig om:
- Voldoende risicoruimte te creëren voor deels gemeentegrens overschrijdende risicocontouren en aandachtsgebieden.
- Rekening te houden met activiteiten die niet risico gevend zijn, waaronder rekening wordt gehouden met de bestaande bedrijvigheid en de transformatie en ontwikkelmogelijkheden van gebieden grenzend aan Westpoort.
- Voor nieuwe stoffen en bedrijfsactiviteiten invulling te geven aan de aandachtsgebieden en keuzes te maken voor sturing op vestigingslocaties.

Doel van het beleid is ook om duidelijkheid te bieden aan de industrie en omgeving over wat die risicoruimte inhoudt, hoe die veiligheid voldoende wordt geborgd en welke consequenties er zijn voor de ruimtelijke ordening.

Dit beleid wordt in samenwerking ontwikkeld door gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en Port of Amsterdam met inhoudelijke ondersteuning van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. De gemeenten Zaanstad en Haarlemmermeer zijn als directe buurgemeenten reeds betrokken bij de totstandkoming van het nieuwe beleid, omdat de milieueffecten (zoals de aandachtsgebieden en het risicogebied externe veiligheid) waarschijnlijk de gemeentegrenzen zullen overstijgen. De procescoördinatie ligt bij de provincie.

Om de transitie naar een duurzame en circulaire maatschappij te faciliteren is tijdige en volgordelijke samenwerking tussen de partijen noodzakelijk. De betrokken partijen spreken het volgende af:
- Gemeenten Haarlemmermeer en Zaanstad worden nauw betrokken en leveren een actieve bijdrage aan het beleid zodat zij de uitkomsten van dit beleidstraject kunnen onderschrijven.
- Gemeenten werken allen aan een vertaling van het beleid naar het Omgevingsplan waarbij de provincie helpt om de Omgevingsplannen op elkaar aan te laten sluiten.

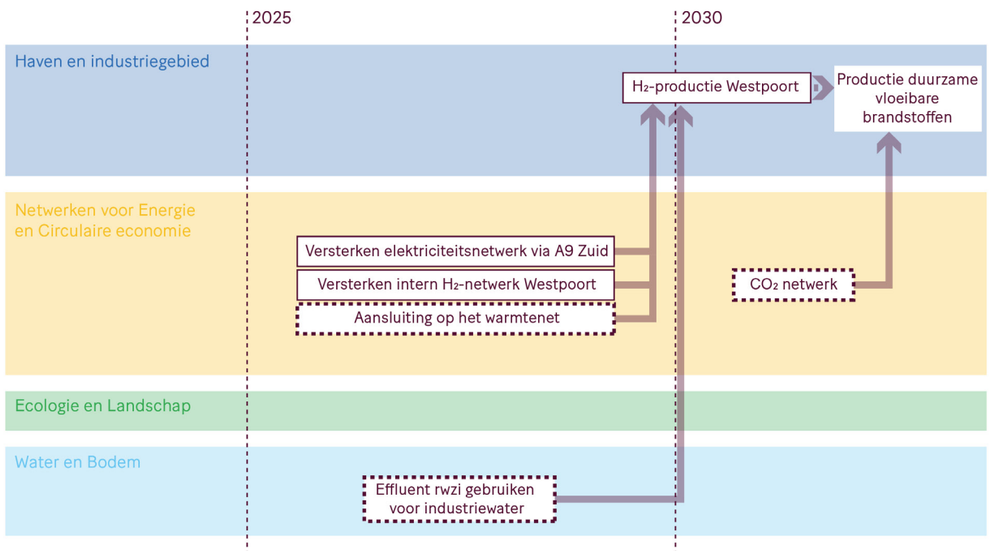


Investeren in nieuwe netwerken
Voor de verduurzaming van de industrie in het Noordzeekanaalgebied is grootschalige uitbreiding van de infrastructuur nodig. Deze beoogde infrastructuur wordt in kaart gebracht in de CES (Cluster Energie Strategie) NZKG 2024. De infrastructuurprojecten van nationaal belang worden voorgedragen voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). De MIEK-projecten in Westpoort zijn[7]:

- Aanleg waterstofnetwerk NZKG
- Importterminals waterstof
- Realisatie CO_2-netwerk NZKG
- Verzwaring en elektriciteitsnet

De komende jaren wordt ook geïnvesteerd in nieuwe netwerken en infrastructuur om de transitie te maken naar duurzame brandstoffen. Om veilig te kunnen werken met waterstof werkt Firan aan het benodigde buizennetwerk voor waterstoftransport binnen Westpoort. Voor de verbinding naar andere delen van Nederland werkt het ministerie van KGG aan het realiseren van het Waterstof Netwerk Nederland. Met deze nieuwe netwerken én de versterking van het elektriciteitsnetwerk worden nieuwe circulaire industrieën mogelijk, zoals een eerste waterstoffabriek in Westpoort. Daar wordt zoetwater via elektrolyse omgezet in waterstofdragers.

Industriewater en de komst van nieuwe watervragers[8]
In Nederland moeten we zorgvuldig omgaan met zoetwater. Door klimaatverandering dreigt niet alleen een tekort aan zoetwater, maar op termijn ook een tekort aan industriewater. Met de komst van nieuwe industriële watervragers, zoals elektrolysers, neemt het risico op tekorten toe. Voor elektrolyse is veel water nodig. Rond 2030 is het naar verwachting technisch mogelijk om waterstoffabrieken met een capaciteit van 1 gigawatt te bouwen. Deze gebruikt jaarlijks tussen de 0,9 en 1,9 miljoen m^3 water voor het produceren van waterstof (H_2). Daarbovenop komt nog de behoefte aan koelwater.



De watervraag voor een gesloten koelsysteem is ongeveer vijf keer zo groot als het water dat nodig is voor de elektrolyse zelf. Voor een doorstroom-koelwatersysteem, waarvoor zeewater of brak oppervlaktewater gebruikt kan worden, is dat zelfs een factor 100 hoger. Hierbij wordt het warme water direct teruggevoerd naar het waterlichaam en dat kan alleen als de watertemperatuur van het kanaal daardoor niet te veel opwarmt. Deze techniek kan - blijkens de rapportage in opdracht van de ministeries van (voorheen) EZK (nu KGG en EZ) en IenW - in het Noordzeekanaalgebied toegepast worden, omdat daar voldoende brak oppervlaktewater beschikbaar is. Deze methode is op termijn echter strijdig met de waterkwaliteitsdoelstellingen van de Europese Kaderrichtlijn Water (die in 2027 van kracht worden). Daaruit volgt een maximale oppervlaktewatertemperatuur van 25 graden Celsius. Bij een keuze voor een doorstroom-koelwatersysteem dwingt dat ons tot het vinden van een oplossing hiervoor.

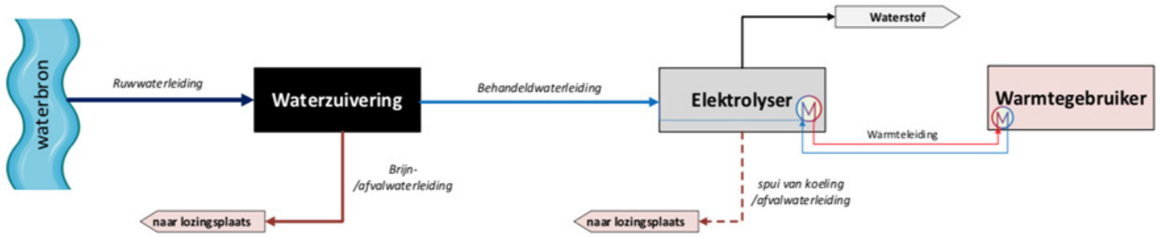
Effluent benutten als bron voor industriewater
Het industriewatergebruik zal tot 2050 verviervoudigen. De groei zal vooral komen van bedrijven die bijdragen aan de energietransitie en de circulaire economie. Het huidige watersysteem kan deze groei niet aan. Gezien de beperkte beschikbaarheid van zoetwaterbronnen zijn alternatieve, betrouwbare waterbronnen nodig. Hiermee worden ook hoogwaardige bronnen vrijgespeeld om goed drinkwater te blijven produceren. Om tekorten aan industriewater in het Noordzeekanaalgebied te voorkomen kunnen partners de komende jaren adequate maatregelen voorbereiden.
Van de verschillende opties is het hergebruik van effluent van rioolwaterzuiveringen (rwzi's) een kansrijke. Deze richting is onder meer opgenomen in het Coalitieakkoord Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2023-2027, waarin als doelstelling staat: 'We willen effluent van rwzi's inzetten als industriewater.' Daarmee wordt de impact van de industrie op de beschikbaarheid van drinkwater geminimaliseerd. Onderstaande partijen maken hiervoor de volgende uitvoeringsafspraak:

Uitvoeringsafspraak E: Hergebruik effluent rioolwaterzuivering Amsterdam-West

Gemeenschappelijke uitvoeringsafspraak van:

- Gemeente Amsterdam (opdrachtgever)
- Waternet (initiatiefnemer)
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
- Port of Amsterdam

De beschikbaarheid van zoet oppervlaktewater en drinkwater staat onder druk door klimaatverandering. Door groeiende behoefte aan industriewater kan schaarste aan water toenemen. Benutten van effluent van rioolwaterzuiveringen voor productie van industriewater is een kansrijk en circulair alternatief. De gemeente Amsterdam heeft opdracht gegeven aan Waternet om het initiatief te nemen om samen met Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Port of Amsterdam de komende jaren te onderzoeken wat er nodig is om deze kans te benutten en welke investeringen daaraan verbonden zijn. Zij betrekken hierbij desgewenst ook andere partijen en partners. Blijkt de inzet van effluent van rioolwaterzuiveringen voor de industrie de beste oplossing voor de industriewaterlevering, dan wordt deze kans verder uitgewerkt tot investeringsbesluit.



Bron figuur: rapport 'Water voor waterstof', 9 juli 2024 van Royal Haskoning DHV[8]

Warmte afvoeren of hergebruiken

De lozing van warmte op het oppervlaktewater is vanwege de doelstellingen van de Europese Kaderrichtlijn Water, die vanaf 2027 van kracht zal zijn, een belangrijk aandachtspunt. Dat geldt, zoals hierboven beschreven, in het bijzonder bij gebruik van een doorstroom-koelwatersysteem voor de koeling van elektrolysers.

De omvangrijke warmteproductie bij grootschalige elektrolyse biedt vanuit technisch en veiligheids-technisch oogpunt perspectief voor integratie met (nabijgelegen) warmtevragers zoals een warmtenet. In de CES NZKG 2024[9] wordt voorgesteld om te onderzoeken hoe restwarmte van de industrie gekoppeld kan worden aan de vraag in de omgeving. Per gigawatt elektrolyse-capaciteit gaat het om zo'n 210 MW warmte die benut kan worden in industriële processen of voor verwarming van de stedelijke omgeving. Onderstaande partijen maken hiervoor de volgende uitvoeringsafspraak:

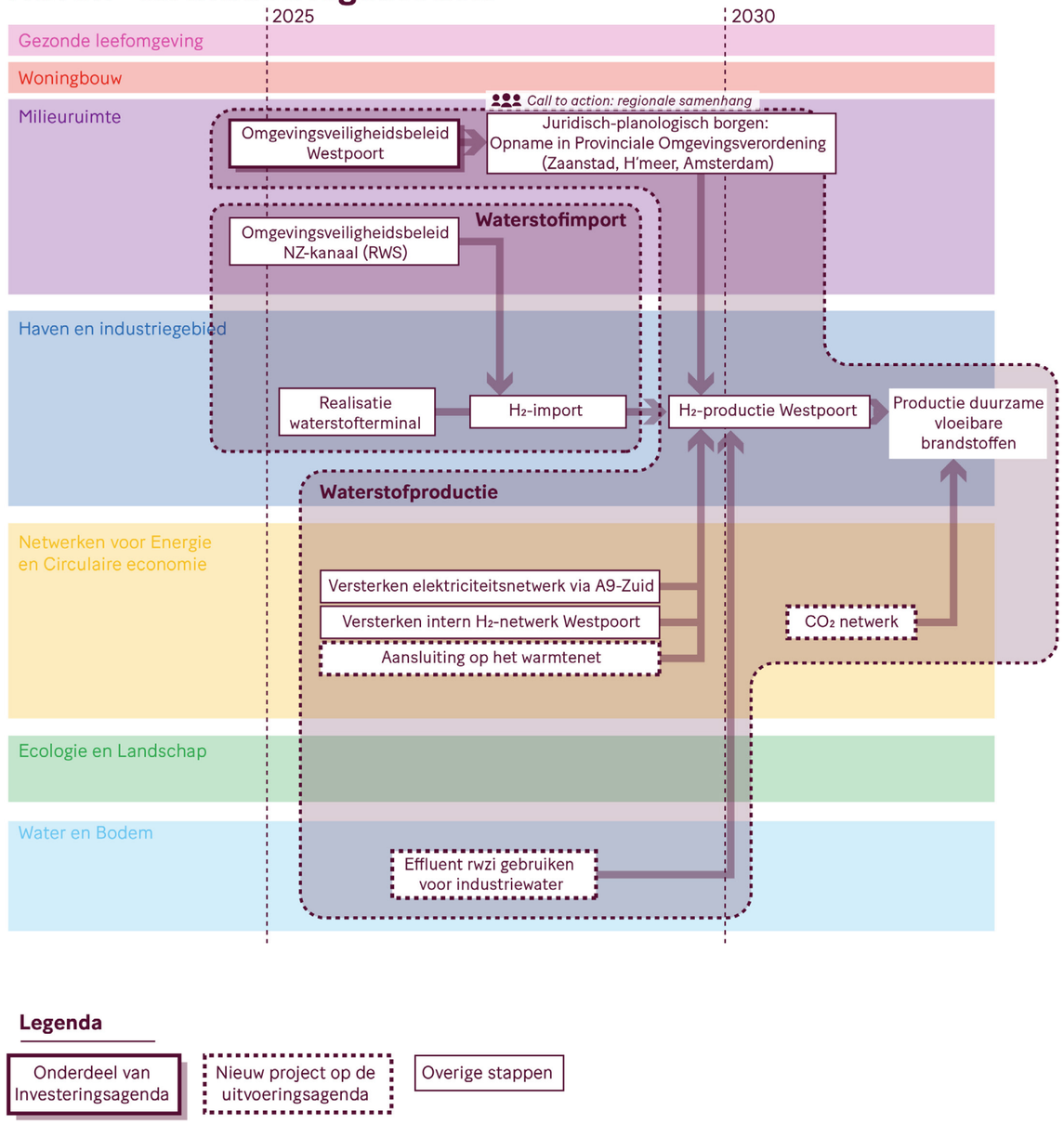
Uitvoeringsafspraak F: Hergebruik van restwarmte

Gemeenschappelijke uitvoeringsafspraak van:
- Gemeente Amsterdam
- Port of Amsterdam
- Ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG)[10]

De komst van elektrolyse naar Westpoort vraagt om voorbereiding op de warmteproductie die bij dit proces vrijkomt. De lozing van restwarmte op het oppervlaktewater moet worden voorkomen, vanwege de negatieve effecten op de kwaliteit van het oppervlaktewater en de doelen voor 2027 zoals geformuleerd in de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Daarom zijn netwerken nodig voor het hergebruik van restwarmte in de industrie of gebouwde omgeving.

Bij initiatieven in Westpoort met grote hoeveelheden restwarmte onderzoeken gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam, samen met de initiatiefnemers en het ministerie van Klimaat en Groene Groei, op welke wijze en met welke netwerken deze restwarmte elders in het gebied kan worden aangeboden.

Deelgebied 3
Haven- en industriegebieden



De voedingsindustrie in Zaanstad
Rondom de Zaan is al meer dan 250 jaar bedrijvigheid voor de voedingsmiddelen- en maakindustrie. Bedrijven in de voedingsmiddelenindustrie zitten vaak aan de Zaan, maar ook dicht op de bewoonde omgeving. Een industrie die verweven is met de haven van Amsterdam. Zo huisvest Zaanstad het grootste cacao verwerkende cluster ter wereld.
De gemeente Zaanstad onderzoekt samen met de industrie welke mogelijkheden er zijn voor het versterken en verduurzamen van deze bedrijven. Dat een deel van deze industrie binnenstedelijk langs de Zaan en in historisch industrieel erfgoed is gesitueerd, vormt een extra uitdaging. Soms biedt verplaatsing van een bedrijf naar een nieuwe locatie een kans voor verduurzaming. Illustratief is de verplaatsing van Bunge, een bedrijf in plantaardige oliën. Bunge bouwt op bedrijventerrein HoogTij in Zaandam haar nieuwe huisvesting, waarbij CO_2-emissie met 90% wordt gereduceerd ten opzichte van de vorige locaties in Wormerveer en Rotterdam.

Ondanks de grote winst die kan worden behaald met verplaatsingen van industrieën, zoals op het gebied van leefbaarheid, ruimte voor woningbouw, duurzaamheid (reductie van uitstoot) en het bouwen aan een toekomstbestendige economie, zijn deze verplaatsingen zeer complex. Het vraagt aanzienlijke ruimte in het haven-industrieel complex, veel capaciteit van de energie-infrastructuur en de hoge kosten kunnen niet alleen gedragen worden door de industrie zelf.
Naast Bunge oriënteert bestaande en nieuwe industrie zich op vestiging op HoogTij. Een dergelijke ontwikkeling is afhankelijk van voldoende capaciteit aan elektriciteit op de nieuwe locatie. De versterking en verduurzaming van het Zaanse industriële cluster vraagt om:
- uitbreiding van het hoog-, midden- en laagspanningsnet;
- uitbreiding van het 150 kV station in Oostzaan;
- verwerving van strategische grondposities in het haven industrieel complex om mogelijke verplaatsingen te faciliteren;
- de aanleg van een Zaans waterstofnetwerk;
- afspraken met de verschillende overheden voor financiële steun.

3 Projecten NOVEX-NZKG

3.1 Gezondere leefomgeving p38

3.2 Milieuruimte voor energie- en circulaire transitie p42

3.3 Haven- & industriegebieden p44

3.4 Woningbouw p50

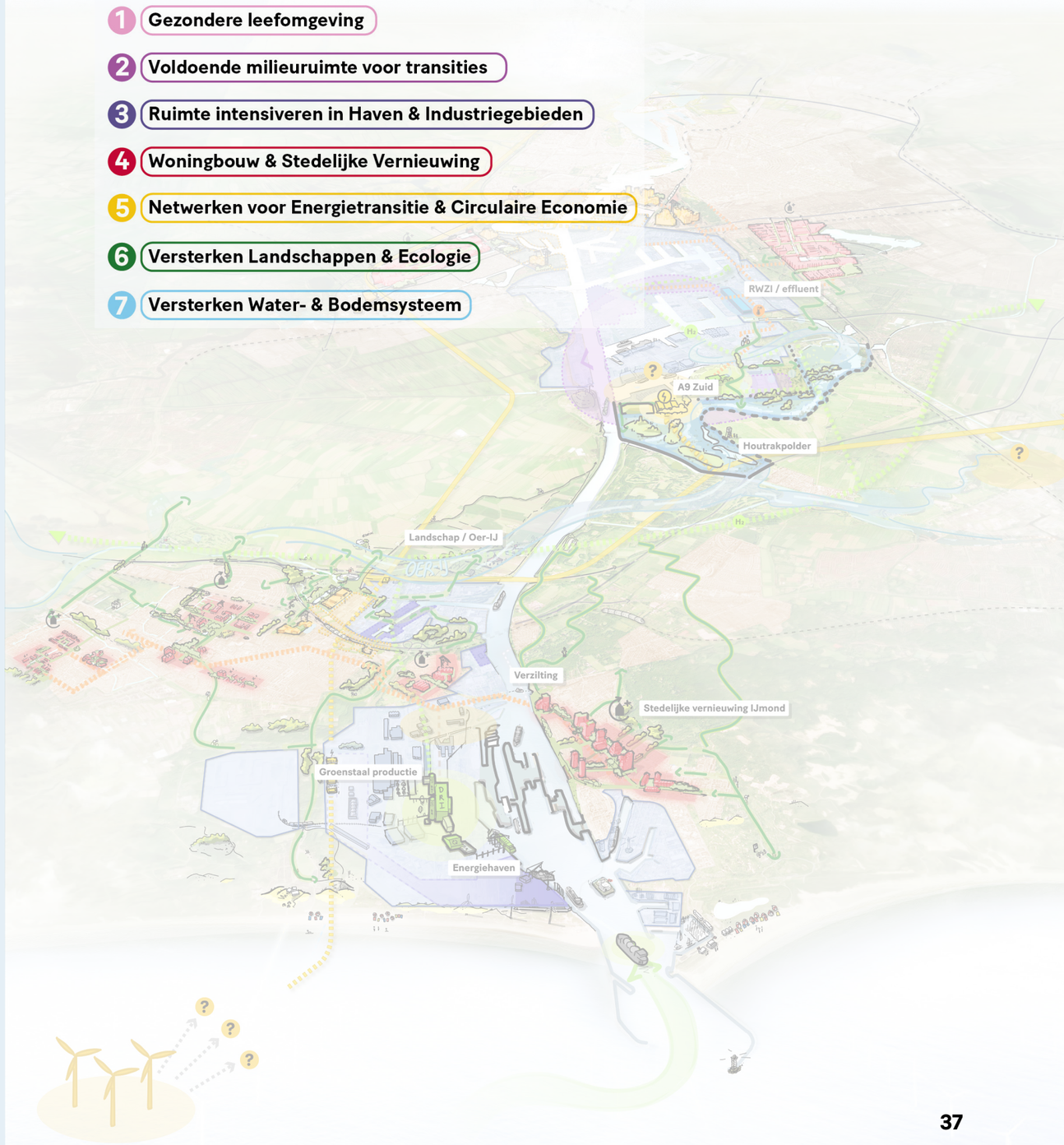
3.5 Netwerken voor energie-transitie & circulaire economie p54

3.6 Landschap & ecologie p58

3.7 Water- & bodemsysteem p60

De scope van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023) richt zich op het realiseren van zeven ambities. Dit hoofdstuk geeft per opgave een overzicht van de belangrijkste uitvoerings- en onderzoeksprojecten in de periode 2025 tot 2029.

1. Gezondere leefomgeving
2. Voldoende milieuruimte voor transities
3. Ruimte intensiveren in Haven & Industriegebieden
4. Woningbouw & Stedelijke Vernieuwing
5. Netwerken voor Energietransitie & Circulaire Economie
6. Versterken Landschappen & Ecologie
7. Versterken Water- & Bodemsysteem



3.1 Gezondere leefomgeving

Uit het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023):

"Onze ambitie in het Noordzeekanaalgebied is een gezondere en veilige leefomgeving" (p. 52).

"Provincie, gemeenten, partners en omgevingsdiensten werken aan het beperken van de uitstoot van vervuilende stoffen, conform het Schone Lucht Akkoord, binnen wettelijke mogelijkheden. (...) Aanscherping in normstelling en vergunningverlening is nodig om een gezonde leefomgeving voor omwonenden te realiseren" (p. 82).

Naast het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied werken de IJmond gemeenten, de Omgevingsdienst IJmond en GGD Kennemerland aan het verbeteren van de leefomgeving in de IJmond via het bestaande Programma Gezonde Leefomgeving IJmond 2025, voorheen het Programma Gezondheid en Luchtkwaliteit IJmond. Daarnaast werken ook de provincie Noord-Holland en de IJmond gemeenten aan het verbeteren van de leefomgeving binnen het Programma Tata Steel 2024-2030.

Dit is wat de publieke partijen de komende jaren doen op het terrein van normstelling, vergunningverlening, toezicht en handhaving:

	Wat	**Wie**	**Wanneer**
GL 1	**Actieagenda Industrie en omwonenden** Het ministerie van IenW werkt aan een schone en gezonde leefomgeving voor alle Nederlanders. De actieagenda richt zich specifiek op de gezondheid van omwonenden van de industrie naar aanleiding van het OVV-rapport. Deze actieagenda zet in op een aantal urgente acties die direct bijdragen aan het verbeteren van de gezondheid van omwonenden. De agenda bevat zowel een aantal acties die direct bijdragen aan het verbeteren van de leefomgeving als een aantal opties die eerst nader onderzocht moeten worden. Deze verkenningen worden de komende tijd, samen met de betrokken partners, uitgevoerd. Er is gekozen om de actieagenda te ordenen in vier thema's waarin de verschillende onderwerpen – onder andere een aantal wet- en regelgevingstrajecten – terugkomen. De vier thema's zijn: • Een goede buur • Minder hinder, schone lucht • Meten en weten • Een betrouwbare overheid. De provincie Noord-Holland heeft de afgelopen jaren gevraagd om concrete resultaten te behalen via deze actieagenda, o.a. om het: 1. Ontwikkelen van een normstelling voor cumulatie van emissies en piekbelasting. 2. Ontwikkelen van een landelijke standaard voor het vergunnen aan de onderzijde van de bandbreedte voor Best Beschikbare Technieken (BBT). 3. Opstellen van nationale niveau eisen voor het vervangen van ouderere installaties. 4. Actieve inzet richting Europa op de actualisatie van BREF's en Best Beschikbare Technieken (BBT). 5. Gezondheid meer mee te laten wegen bij het opstellen van nieuwe normen.	Ministerie van IenW	Wordt onderdeel van de RIA
GL 2	**Investeren in een gezondere en veilige leefomgeving via scherper vergunnen, actualiseren van bestaande vergunningen prioriteren bij uitvoering en handhaving** De komende periode stelt de provincie, binnen de reikwijdte van de op dit moment nog bestaande wet- en regelgeving, nader provinciaal beleid op om de fysieke leefomgeving adequaat te beschermen en te benutten voor maatschappelijke opgaven. De provincie Noord-Holland heeft hiervoor een startnotitie *Gezonde Leefomgeving*[11] vastgesteld, waarin uitgangspunten zijn vastgelegd om toe te werken naar een gezonde leefomgeving. Het streven van de provincie Noord-Holland is om de huidige milieudruk te verlagen om de leefomgeving gezonder te maken, en dat betekent een kritische en zorgvuldige reflectie op de besteding van vrijgekomen milieuruimte. De provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmermeer, Heemskerk, Velsen en Zaanstad, en de Omgevingsdiensten NZKG en IJmond investeren in een gezondere en veilige leefomgeving via scherper vergunnen, waar nodig intensiveren en verscherpen van het toezicht en het periodiek actualiseren en prioriteren van bestaande vergunningen.	Provincie Noord-Holland Gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmermeer, Heemskerk, Velsen en Zaanstad Omgevingsdiensten NZKG en IJmond	2024-2028
GL 3	**Brede Omgevingsdialoog** Breed traject met alle betrokken partners over de grote transities en ruimtelijk-economische opgaven in de IJmond, waarbij gezondheid, natuur en leefbaarheid, naast het economische belang, onderdeel van het vraagstuk uitmaken en waar ook het belang van de inwoners een plek krijgt in de te voeren dialoog.	Gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen I.s.m.: ministerie van IenW, provincie Noord-Holland	Verwachte start in 2025

	Wat	Wie	Wanneer
GL 4	**Actievere rol inrichting en ontwikkeling fysieke leefomgeving vanuit de ambities voor gezonde leefomgeving** Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied speelt de provincie een actievere rol in de gezonde leefomgeving, bijvoorbeeld: • Wanneer het provinciaal belang van de gezonde leefomgeving in het gedrang kan komen. In het NZKG is de provincie hiervoor het bevoegd gezag voor de Industrieterreinen van Provinciaal Belang (IPB). • Wanneer er gemeentegrens-overschrijdende effecten optreden door bronnen waar de provincie bevoegd gezag voor is. Bijvoorbeeld op het gebied van omgevingsveiligheid, geur of geluid.	Provincie Noord-Holland	2024-2026
GL 5	**Continueren van het verkrijgen van meer inzicht in de gezonde leefomgeving, via onderzoek en monitoring en verbeteren van het instrumentarium** De provincie Noord-Holland gaat aan de slag met het ontwikkelen van omgevingswaarden voor het NZKG. Daarnaast continueren we als regio het verkrijgen van meer inzicht in de gezonde leefomgeving, via onderzoek en monitoring en verbeteren van het instrumentarium. Binnen het NZKG blijven we inzetten op het gezamenlijk verwerven van inzicht in de gezonde leefomgeving door onderzoek en monitoring om zo ons instrumentarium te verbeteren en de overlast voor bewoners terug te dringen.	Provincie Noord-Holland Omgevingsdiensten IJmond en NZKG Gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmermeer, Heemskerk, Velsen en Zaanstad	2024-2028
GL 6	**Tweede pont in Velsen** Realisatie van een tweede pont bij Velsen om de frequentie te verhogen en de wachttijd te reduceren tot maximaal 10 minuten. Deze investering bespaart bewoners tijd, stimuleert het gebruik van de fiets en zorgt daarmee voor een verbetering van de luchtkwaliteit, geluidsniveaus en gezondheidswinst. Hiermee draagt de pont bij aan een gezondere en veilige leefomgeving.	Gemeente Velsen I.s.m.: gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Heemskerk, GVB Amsterdam, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat	2024: start bouw 2e pont. 2025/2026: 2e pont in vaart nemen.
GL 7	**Gebiedsfonds Wijk aan Zee** Maatregelen voor het verbeteren van de leefomgeving van de bewoners van Wijk aan Zee. Bijvoorbeeld verbeteren van fietspaden richting het strand, investeren in extra groen in de omgeving of investeringen in een aantal sociale voorzieningen. De maatregelen moeten concreet worden uitgewerkt in samenspraak met de omgeving van Wijk aan Zee. Hetzelfde geldt voor het beheer van het fonds Gebiedsinvesteringen Netten op Zee.	Gemeente Beverwijk	2025-2027
GL 8	**Dubbellaags ZOAB (stil asfalt) op A22 en A208** Deze wegen lopen dicht langs woningen. Het aanbrengen van dubbellaags ZOAB vermindert het verkeerslawaai en zorgt voor een gezondere leefomgeving door de reductie van geluid.	Rijkswaterstaat I.s.m.: gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen, provincie Noord-Holland	2031
GL 9	**Versterking maatschappelijke en sociale voorzieningen IJmond** Verschillende maatregelen in de IJmond om maatschappelijke en sociale voorzieningen in het gebied te verbeteren. Te denken valt aan een buurthuis, verbouwing van een basisschool en duurzaamheidsmaatregelen voor een zwembad.	Gemeenten Velsen, Beverwijk en Heemskerk	2025-2026

Overzichtsbeeld Gezondere leefomgeving

3.2 Milieuruimte voor energie- en circulaire transitie

Uit het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023):

"Wij werken aan een snelle economische transitie, door onze haven en industriegebieden door te ontwikkelen als drager van de energietransitie (...) en door de ontwikkeling van circulaire economie" (p. 35).

"Er ligt een opgave om voldoende milieuruimte te bieden aan de transities in het Noordzeekanaalgebied. Voor waterstof en productie van groene brandstoffen is met name additionele risicoruimte en soms geluidsruimte nodig" (p. 75).

Dit is wat onderstaande partijen de komende jaren doen om deze opgave rond milieuruimte tijdig te realiseren:

	Wat	Wie	Wanneer
MR 1	**Sleutelproject Actualiseren Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort** Beleidstraject om verantwoord voldoende risicoruimte te creëren of te borgen voor de transities bij bestaande activiteiten en de ontwikkeling van nieuwe activiteiten en de daarbij behorende transportbewegingen. Het nieuwe beleid zal duidelijkheid geven aan zowel de havenindustrie en havenactiviteiten als de omgeving over de beschikbare risicoruimte en wat daarbinnen van de verschillende functies wordt gevraagd (o.a. consequenties voor de ruimtelijke ordening). Doorwerking: Elementen van het beleid, zoals een risicogebied al dan niet in combinatie met aandachtsgebieden, zullen worden opgenomen in gemeentelijke omgevingsvisie(s) en verordeningen (zie MR2). Indien nodig inclusief de benodigde geluidsruimte.	Provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam I.s.m.: gemeenten Haarlemmermeer en Zaanstad	2025
MR 2	**Inpassing Omgevingsveiligheidsbeleid** Juridisch-planologisch beleid borgen • in Provinciale Verordening • in gemeentelijke Omgevingsplannen	Provincie Noord-Holland, gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer en Zaanstad	2026
MR 3	**Omgevingsveiligheidsbeleid Noordzeekanaal** • Betreft o.a. de veiligheid van waterstoftransporten door sluizen, en langs bruggen.	Ministerie van IenW I.s.m.: Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam	Uiterlijk 2028
MR 4	**Bedrijventerrein De Pijp** Actualiseren van het geluidszonemodel en terugbrengen geluidsbelasting	Omgevingsdienst IJmond	2024- 2028
MR 5	**Vergunning traject Heracless (fase 1) van Tata Steel**	Provincie Noord-Holland, Omgevingsdienst NZKG	2024-2025
MR 6	**Regionale stikstofaanpak** Stikstof is een randvoorwaarde voor het uitvoeren van de projecten in de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG. Stikstof wordt periodiek als gespreksonderwerp geagendeerd in de Bestuurscommissie Verduurzaming Industrie en Energietransitie. Doel hiervan is knelpunten in de verduurzaming van industrie en/of realisatie van het Ontwikkelperspectief te bespreken, mede aan de hand van de monitor industriële piekbelasters stikstof. Indien nodig kunnen maatregelen afgesproken worden zoals het borgen van voldoende stikstofruimte via de daarvoor bestemde provinciale stikstofbanken.	Provincie Noord-Holland, Port of Amsterdam, Zeehaven IJmuiden	Doorlopend

Overzichtsbeeld Milieuruimte voor energie- en circulaire transitie

3.3 Haven- & industriegebieden

Uit het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023):

"Binnen de regio is de vraag naar haventerreinen en droge bedrijventerreinen constant. Al jaren is intensivering van ruimtegebruik in haven- en industriegebieden van het Noordzeekanaalgebied uitgangspunt" (p. 77).

Dit is wat de onderstaande partijen de komende jaren doen om deze ruimtelijke opgaven in haven- en industriegebieden van het NZKG te realiseren:

	Wat	Wie	Wanneer
RI 1	**Ontwikkeling Energiehaven** Rijk en regio werken aan de transformatie van het slibdepot van de Averijhaven tot Energiehaven als installatiehaven voor wind op zee. Rijk, regio de havenbedrijven van Amsterdam en IJmuiden werken daartoe richting een gezamenlijk investeringsbesluit. Ontwikkeling van de Energiehaven is van cruciaal belang voor de realisatie van de ambitie van het Rijk voor grootschalige ontwikkeling van windparken op zee.	Ministerie van IenW, Port of Amsterdam, Zeehaven IJmuiden, provincie Noord-Holland, gemeente Velsen I.s.m.: Rijkswaterstaat, ministerie van EZ, ministerie van KGG, Tata Steel	Investeringsbesluit: 2025 Realisatie: 2025-2027
RI 2	**Revitaliseren Haven Grote Houtkade** Binnenvaartkade Grote Houtkade laten vervangen voor een zeekade t.b.v. de groei van de offshore van wind op zee	Gemeente Velsen I.s.m.: Zeehaven IJmuiden, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland	Voorbereiding 2024-2025 Realisatie 2025 – 2028
RI 3	**Revitaliseren Zeehaven De Pijp** Beverwijk maakt van de Zeehaven De Pijp een duurzame en toekomstbestendige haven. In dat kader wordt gericht op het onderhouden en herstellen van de kade en haveninfrastructuur, waaronder de renovatie van een deel van de Noorderkade. De groeiende vraag van de offshore wind op zee kan hier een plek krijgen.	Gemeente Beverwijk I.s.m.: Zeehaven IJmuiden, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland	2024-2028
RI 4	**Bedrijventerrein Hoogtij, realisatie langskade** Bestaande langskade wordt vergroot door ontwikkeling van watergebonden bedrijf, schepen zijn groter dan verwacht.	Port of Amsterdam, gemeente Zaanstad I.s.m.: Rijkswaterstaat	2024-2025
RI 5	**Intensivering Zaanse bedrijventerreinen (pilot Achtersluispolder)** Gemeente Zaanstad voert hiervoor een pilot voor integrale modernisering, intensivering en verduurzaming.	Gemeente Zaanstad	Voorbereiding gestart in 2024
RI 6	**Onderzoek Functiecombinaties Houtrakpolder** De voorgenomen verkenning van het ministerie van IenW (in samenwerking met de ministeries EZ en KGG) naar de ruimte voor haveneconomie, industrie, (piek)waterberging en de energietransitie, inclusief de mogelijkheid om functies in de Houtrakpolder te combineren, wordt gezamenlijk voortgezet. Om invulling te kunnen geven aan de informatiebehoefte voor de randvoorwaarden wordt de ruimtebehoefte voor haven en industrie extra meegenomen in het nationale onderzoek 'verduurzaming van de industrie' (EZ/KGG). Tevens loopt er vanuit IenW een onderzoek van de Erasmus Universiteit naar de waardecreatie en het toekomstig verdienvermogen van de haven. Ook het havenbedrijf geeft met haar nieuwe havenvisie een doorkijk naar de toekomstige behoefte aan terreinen voor havenontwikkeling en de transities.	Ministerie van IenW I.s.m. ministeries van EZ en KGG	2024-2025

Strategische Grondposities in haven- en industriegebieden
Uit het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023):

"Daarbij vragen wij het Rijk om via grondposities een sterkere positie in te nemen in het Noordzeekanaalgebied, om zo gezamenlijk te kunnen sturen op opgaven van nationaal belang. (...) Havenbedrijven kunnen bijdragen aan inpassingen van nationale opgaven zoals de energietransitie en circulaire economie. Dat kan als er meer publieke sturing is op strategische grondposities in dit haven- en industriegebied" (p. 100).

Dit is wat onderstaande partijen de komende jaren doen rond strategische grondposities in haven- en industriegebieden:

	Wat	Wie	Wanneer
SG 1	**Strategische grondposities Westpoort en Hoogtij** Wanneer kansen in de markt ontstaan om strategische grondposities op Westpoort of HoogTij te verwerven, is dat een opgave voor de Port of Amsterdam. In overleg kan het Rijksvastgoedbedrijf hier eventueel aan bijdragen.	Port of Amsterdam I.s.m.: gemeenten Amsterdam (voor Westpoort) en Zaanstad (voor HoogTij), Ministerie van VRO	2024-2028
SG 2	**Zeehaven IJmuiden** Vrijkomende ruimte van droge functies op kades (her)inzetten voor natte functies voor de groeiende behoefte van de offshore.	Zeehaven IJmuiden	2024-2028

Vitale havenfuncties met betrouwbare achterlandverbindingen
Uit het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023):

"Havens moeten goed functioneren, met betrouwbare achterlandverbindingen"(p. 39).
"Het behouden van betrouwbare achterlandverbindingen over weg, spoor, water en in de toekomst door buisleidingen is een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van haven- en industriegebieden" p45.

De haven van Amsterdam is de tweede zeehaven van Nederland en aangewezen als haven van nationaal belang. Samen met de industrie in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) en de zeehavens van IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad vormt het havengebied het vierde havencluster van Europa en een internationale logistieke hub. Het havencomplex speelt een cruciale rol bij het vervullen van maatschappelijke ambities op het terrein van duurzame energievoorziening, economie en logistiek. Goede bereikbaarheid via verschillende modaliteiten (zeevaart, binnenvaart, spoor en weg) is hiervoor randvoorwaardelijk. Duurzame ladingstromen, nodig om de energietransitie te realiseren, vragen om aanpassing op het gebied van infrastructuur en regelgeving.

Hieronder de trajecten waarmee het Rijk, de overige publieke partijen en de Port of Amsterdam de komende jaren werken aan de vitale infrastructuur van havens:

	Wat	Wie	Wanneer
VH 1	**Actualisatie Basisnet** Het Basisnet maakt het mogelijk dat het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over water, spoor en weg op een zo veilig mogelijke manier. Uit een recente evaluatie van het Basisnet is gebleken dat het huidige basisnet niet naar wens functioneert. Het ministerie van IenW wil het Basisnet actualiseren en ontwikkelt daarom het zogenaamde Robuust Basisnet	Ministerie van IenW	2025

	Wat	Wie	Wanneer
VH 2	**Ontwikkelingen spoorgoederenvervoer** • Toekomstbestendige capaciteit: lopend onderzoek naar de verdubbeling van de aansluiting van het goederen- en reizigersemplacementen op het hoofdnet bij Transformatorweg. • Lopend onderzoek naar alternatieve spooraansluiting voor terminals in het havengebied ten oosten van de A10 om terminals in de toekomst per spoor bereikbaar te houden wanneer de sporen in het Coen Vlothavengebied gesaneerd worden als gevolg van de realisatie van Haven-Stad. • Onderzoek naar de omvang van activiteiten op emplacementen gerelateerd aan de energietransitie, zoals de noodzaak tot het verruimen van vergunningen voor opstellen (vergunninghouder = ProRail), rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen (bio-fuels) op het Westhaven- en Aziëhavenemplacement in het Amsterdamse havengebied. • Lopend onderzoek naar de combinatie van woningbouw in de vorm van overkluizingen of zeer dicht tegen het spoor aan en het vervoer van gevaarlijke stoffen. • De toepassing van technische innovaties op het spoor om de beschikbare spoorverbindingen optimaal te benutten (o.a. uitrol van ERTMS op de knoop Amsterdam t/m hoofdspoor in het havengebied).	Gemeente Amsterdam, ProRail, RWS, ministerie van IenW, provincie NH RWS, MRA, gemeente Amsterdam, NS, Port of Amsterdam	2025-2028
VH 3	**Multimodaal netwerk goederenvervoer MRA (MIRT Goederenvervoercorridor Zuid)** In het realisatiepact wordt i.h.k.v. BO MIRT Goederenvervoerscorridor Zuid gewerkt aan de bereikbaarheid voor goederenvervoer over weg, water en spoor. BO MIRT partijen, waaronder de provincie Noord-Holland i.s.m. de MRA, brengen in 2025een prioritering aan in de longlist van het Multimodaal Bereikbaarheidsonderzoek MRA. De projecten worden op basis van deze prioritering nader uitgewerkt en de benodigde middelen worden samengebracht en gekoppeld.	BO MIRT partijen: Provincie Noord-Holland i.s.m. MRA	2025
VH 4	**Toegankelijkheid Noordzeekanaal** Het onderhouden en verbeteren van het NZK met het oog op een veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer en toekomstbestendig gebruik. Het is van belang dat de vaarwegen bevaarbaar en op voldoende diepgang blijven voor de aan- en afvoer van essentiële goederen met minimale beperkingen op de schutcapaciteit bij het sluizencomplex in IJmuiden. • Onderhoud vaargeul Noordzeekanaal en Buiten-IJ tot vaarwegprofiel en sanering van de waterbodem. • Realiseren van een nieuwe tunneldeklaag op de Velsertunnel om de tunnelveiligheid te garanderen. Specificaties van de tunneldeklaag worden aangepast om het veilig passeren van diepstekende schepen te faciliteren.	Rijkswaterstaat I.s.m.: Port of Amsterdam (Centraal Nautisch Beheer, Divisie Havenmeester)	Vanaf Q4 2026
VH 5	**Nautische ruimte en voorzieningen op orde** Nautische voorzieningen zijn noodzakelijk voor een veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer en het functioneren van het haven- en industrieel complex in het NZKG. Komende jaren moet duidelijk worden welke fysieke ruimte voor nautische voorzieningen nodig is, rekening houdend met o.a.: • Toekomstverwachting scheepsbewegingen en vlootontwikkeling. • Inrichtingsplan Rijkswateren en gevolgen van vaste oeververbindingen. • Beschikbaarheid van voldoende wacht- en ligplaatsen voor zee- en binnenvaart.	Port of Amsterdam I.s.m.: Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland	2024-2028

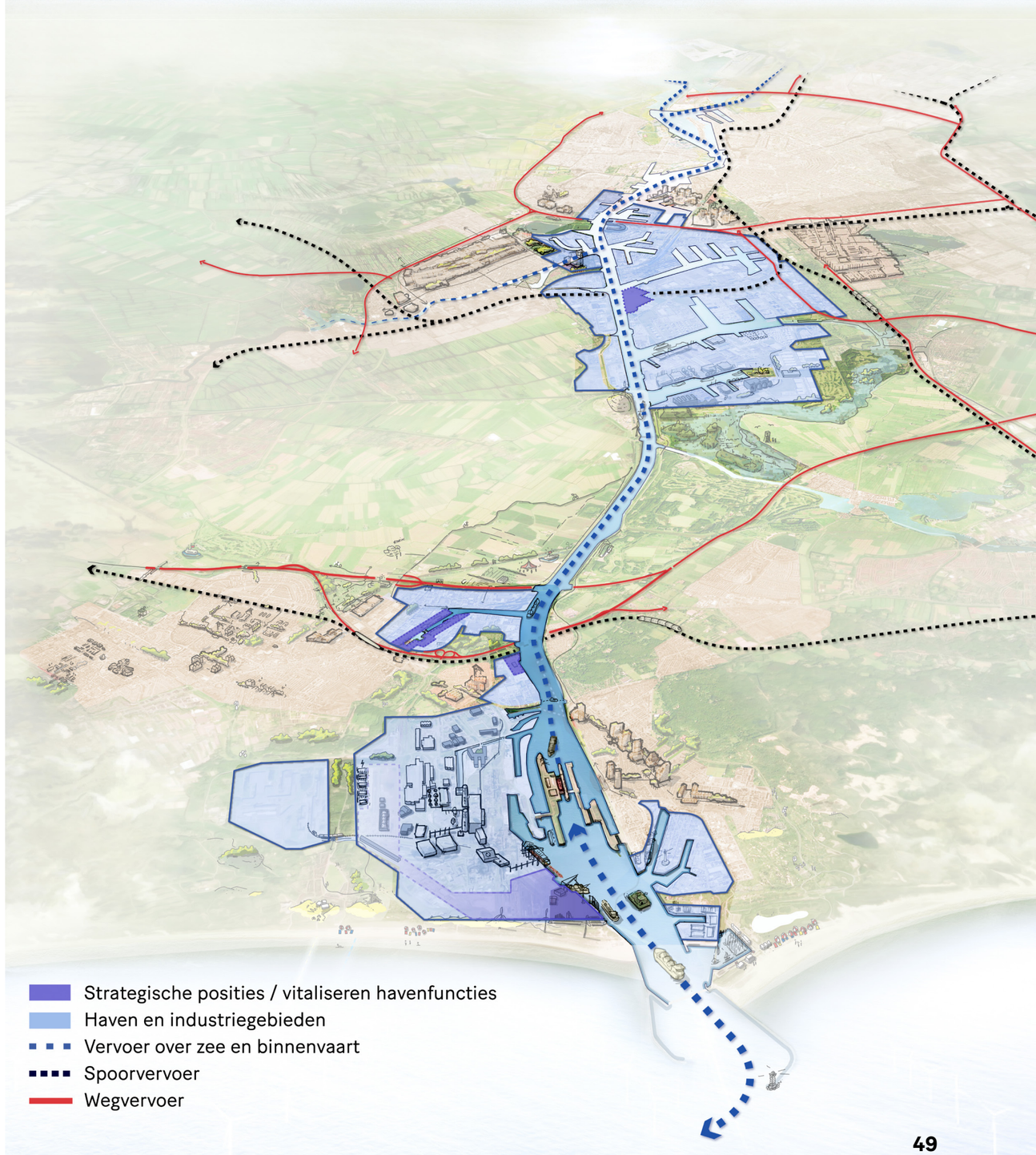
Havenbeleid

	Wat	Wie	Wanneer
HB 1	**Strategisch Plan 2025-2028 en Visie 2040 Port of Amsterdam** Het havenbedrijf ontwikkelt een nieuwe visie voor 2040 waarin de lange termijn ontwikkelrichting van de Amsterdamse haven uiteen gezet wordt. Ook wordt een nieuw strategisch plan opgesteld voor de komende 4 jaar waarin concrete doelen zijn opgenomen en hoe het havenbedrijf deze wilt realiseren.	Port of Amsterdam	2024
HB 2	**Gebiedsgericht omgevingsprogramma (GOP)** De Gemeente Amsterdam en de Port of Amsterdam stellen samen een Gebiedsgericht Omgevingsprogramma op voor de Amsterdamse haven. Het Omgevingsprogramma is een beleidskader voor de ruimtelijke ordening in het havengebied voor de komende 10 tot 15 jaar. Het beleid geeft een nadere invulling voor de verschillende functies in de haven die om ruimte vragen zoals havenindustrie, nautische voorzieningen, energieproductie, warmtewinning, waterzuivering en logistiek. Maar ook functies als groen, cultuur en evenementen.	Gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam	2024-2025
HB 3	**Economisch profiel NZKG** Het opstellen van een helder economisch profiel, conform de economische profielen die de MRA voor haar gebieden opstelt, kan bijdragen aan het maken van keuzes in de toekomst en het vestigen van nieuwe en innovatieve industrie. Het Programmabureau NZKG zorgt hierbij voor verbinding met aangesloten partners voor het opstellen van een duidelijk economisch profiel voor alle industriegebieden in het NZKG apart én een duidelijk profiel voor het NZKG als geheel.	MRA (initiatiefnemer) Onderdeel van de Uitvoeringsagenda NOVEX-MRA 1.0	2025-2026

Verduurzaming industrie

	Wat	Wie	Wanneer
VI 1	**Maatwerkafspraken Rijk – Tata Steel** Transitie van Tata Steel Nederland richting verduurzaming	Ministerie van KGG en Tata Steel Met betrokkenheid van: provincie Noord-Holland, gemeenten Beverwijk, Velsen en Heemskerk, Omgevingsdienst NZKG	Maatwerk-afspraken worden verwacht in 2024 Realisatie: fase 1 (Heracless) 2025-2030
VI 2	**Verduurzaming Voedingsindustrie in Zaanstad** Rondom de Zaan is al meer dan 250 jaar bedrijvigheid met een focus op de voedingsmiddelen- en maakindustrie. Inmiddels zit een groot deel van industrie in verouderde panden. In Zaanstad wordt onderzocht welke mogelijkheden deze bedrijven hebben om te verduurzamen. De versterking en verduurzaming van het Zaanse industriële cluster vraagt om uitbreiding van het hoog-, midden- en laagspanningsnet, en uitbreiding van het 150 kV station in Oostzaan. Daarnaast vraagt het om het verwerven van strategische grondposities in het haven industrieel complex om mogelijke verplaatsingen te faciliteren en afspraken met de verschillende overheden voor financiële steun.	Programma Energietransitie NZKG I.s.m.: gemeente Zaanstad, ministerie van KGG	
VI 3	**Energietransitie Havenindustrie Amsterdam** Voor het opstellen van de Roadmap Energietransitie Havenindustrie Amsterdam (REHA) is er bij elf deelnemende bedrijven (verantwoordelijk voor meer dan 90% van de totale CO2 uitstoot van het havengebied) een uitvraag gedaan naar zowel de plannen in de nabije en verre toekomst voor energietransitie en CO2-emissiereductie. De voor de transitieplannen benodigde infrastructuur is in kaart gebracht, zodat een tijdlijn kan worden geschetst voor de realisatie van de benodigde infrastructuur. Binnen het programma wordt gekeken naar synergie mogelijkheden tussen de bedrijven om de transitie te versnellen en fungeert het als kanaal om ontwikkelingen op het gebied van de transitie te delen.	Gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam	

Overzichtsbeeld Haven- & industriegebieden



3.4 Woningbouw

Uit het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023):

"In deze regio worden de komende jaren veel woningen gebouwd, deels via transformatie, van haven- en bedrijventerreinen, deels via stedelijke vernieuwing van bestaande wijken. Om te zorgen dat er voor alle opgaven voldoende ruimte is, is regionale afstemming nodig over de volgorde en het tempo van transformatieplannen voor woningbouw" (p. 81).

"Voor het realiseren van een gezondere en veilige leefomgeving is herstructurering/ stedelijke vernieuwing een cruciale opgave in de wijken van het Noordzeekanaalgebied waar de kwaliteit van leefomgeving achter is gebleven" (p. 87).

Hieronder de woningbouwprojecten die gemeenten, in samenwerking met onderstaande (publieke) partijen, de komende jaren voorbereiden en realiseren:

A. IJmond (Beverwijk, Heemkerk, Velsen) - provincie Noord-Holland, ministerie van BZK

	Wat	Wie	Wanneer
SV IJ 1	**Sleutelproject stedelijke vernieuwing IJmond (voorbereiding)** • De periode 2024 t/m 2026 wordt benut om o.a. met de woningcorporaties in de IJmond een integraal gebiedsplan voor te bereiden om naoorlogse wijken te verdichten, te verduurzamen, te vergroenen en het (fysieke- en sociale) leefklimaat te verbeteren. Deze voorbereiding resulteert in een planning én een overzicht van de benodigde investeringen die nodig zijn in de komende decennia. • Om deze voorbereiding mogelijk te maken is een projectbudget van €3 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het fonds Gebiedsinvesteringen Netten op Zee. • Na deze voorbereiding zijn afspraken nodig met het Rijk rond 2027.	Gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen I.s.m.: provincie Noord-Holland, ministerie van VRO	Voor-bereiding 2024 tot en met 2026. Afspraak met Rijk 2027 Realisatie 2028-2040

B. Havenstad - gemeente Amsterdam

HS 1	**Sloterdijk Centrum/ Stationskwartier** Knooppunt ontwikkeling	Gemeente Amsterdam	In uitvoering (fase 4)
HS 2	**Sloterdijk 1 Zuid** Transformatie bedrijventerrein	Gemeente Amsterdam	Fase 3 Investerings-besluit afgerond
HS 3	**Sloterdijk 1 Noord** Transformatie bedrijventerrein	Gemeente Amsterdam	Fase 1 Verkenning, Fase 2 Haalbaarheid 2024 -2028
HS 4	**Zaanstraat Emplacement** Transformatie spooremplacement	Gemeente Amsterdam	Fase 1 Verkenning, Fase 2 Haalbaarheid 2024 -2028
HS 5	**Sportpark Transformatorweg & Amsterbaken** Woningbouw op sportpark	Gemeente Amsterdam	Niet voor 2035
HS 6	**Melkweg Oostzanerwerf** Woningbouw op Sportpark	Gemeente Amsterdam	Niet voor 2035
HS 7	**Minervahaven Zuid** Transformatie bedrijventerrein	Gemeente Amsterdam	Fase 1 Verkenning, Fase 2 Haalbaarheid 2024 -2028
HS 8	**Minervahaven Noord** Transformatie bedrijventerrein	Gemeente Amsterdam	Niet voor 2035
HS 9	**Cornelis Douwes 2 en 3 (Shipdock)** Transformatie van havenwerf	Gemeente Amsterdam	Niet voor 2031
HS 10	**Cornelis Douwes 0 en 1** Transformatie bedrijventerrein	Gemeente Amsterdam	Niet voor 2035
HS 11	**Coen- en Vlothaven** Transformatie haventerrein	Gemeente Amsterdam	Niet voor 2040
HS 12	**Stedelijke vernieuwing Nieuw- West** Stedelijke vernieuwing van bestaande woonwijk	Gemeente Amsterdam	Project is in uitvoering tot tenminste 2040. Project kent verschillende deelgebieden die in verschillende fases worden voorbereid en uitgevoerd

C. Zaanstad - gemeente Zaanstad

ZS 1	**Hembrugterrein Noord** Transformatie bedrijventerrein	Gemeente Zaanstad	2024: start bouw eerste woningen noordkant Hembrugterrein
ZS 2	**Achtersluispolder Sluiskwartier** Transformatie haven- en bedrijventerrein	Gemeente Zaanstad	Eind 2024 in de raad, plus startnotitie voor nadere uitwerking
ZS 3	**Thorbeckezone (gebied ten noorden van Sluisbuurt en rondom de Thorbeckelaan)** Transformatie van bedrijventerrein naar gemengd werk-woongebied, flexwonen	Gemeente Zaanstad	Programma loopt, onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid
ZS 4	**Stedelijke vernieuwing Zaandam Oost (uitbreiden aanpak Pact Poelenburg & Peldersveld)** Stedelijke vernieuwing bestaande woonwijk	Gemeente Zaanstad	PM

D. Beverwijk - gemeente Beverwijk

BE 1	**Spoorzone West (stadskant)** Knooppuntontwikkeling – verschillende deelprojecten	Gemeente Beverwijk	2024 - 2035
BE 2	**Spoorzone Bazaarterrein** Transformatie gedeelte Bazaarterrein bedrijventerrein	Gemeente Beverwijk	Intentiefase waarin de haalbaarheid wordt onderzocht 2024-2026

E. Heemkerk - gemeente Heemskerk

HE 1	**Project Schrijversbuurt** Transformatie Schrijversbuurt naar een gemengde en sociaal veerkrachtige wijk, gelegen in een klimaatrobuuste parkachtige omgeving	Gemeente Heemskerk	2025/2026/2027, Q1 2025 sloop eerste gebouwen
HE 2	**Project Zuidbroek/Oosterwijk**	Gemeente Heemskerk	2026 planvorming. Meegenomen in stedelijke vernieuwing. Focus op veerkrachtige/leefbare wijken

F. Velsen - gemeente Velsen

	Wat	Wie	Wanneer
VE 1	**Pont tot Park IJmuiden** Ringpark rondom IJmuiden, klimaatstraten, sociale ontmoetingsplekken, vergroenen omgeving en klimaatadaptief maken Plein 1945 IJmuiden. Voor deze deelprojecten is budget beschikbaar gemaakt vanuit Gebiedsinvesteringen Netten op Zee.	Gemeente Velsen	Start in 2025 met klimaatstraten, ringpark en Plein 1945 Sociale ontmoetingsplekken eind 2025/ begin 2026

Elektriciteit voor woningbouw

LIA 1	**Uitbreiden midden- en laagspanningsnet** Voor woningbouw en de groeide behoefte aan elektriciteit is de ontwikkeling van het midden- en laagspanningsnet cruciaal. Voor gebiedsontwikkelingen is de realisatie van een passend elektriciteitsnet, het laagspanningsnet, een voorwaarde om o.a. de woningen van voldoende stroom te voorzien. Het bestaande elektriciteitsnet in buurten en wijken is doorgaans niet klaar voor verduurzaming en verdichting. Warmtepompen om huizen duurzaam te verwarmen, laadpalen voor elektrisch vervoer en zonnepanelen die duurzame energie opwekken, leggen extra druk op het elektriciteitsnet. Liander verwacht dat het aantal transformatorhuisjes in de buurten minimaal zal verdubbelen en één op de drie straten een keer open zal gaan om de kabels te versterken. Door verdichting neemt deze opgave toe. Vaak moeten bestaande kabels en leidingen verlegd worden in de drukke ondergrond om ruimte te maken voor de gewenste gebiedsontwikkeling.	Liander i.s.m. alle gebiedsprojecten	Kerntaak

Overzichtsbeeld Woningbouw

3.5 Netwerken voor energietransitie & circulaire economie

Uit het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023):

"De nieuwe groene energiehoofdstructuur wordt ontwikkeld als nieuwe drager voor het Noordzeekanaalgebied" (p. 75).

Uit de CES NZKG 2024:
"Voortvarende realisatie van de reeds bestaande (aangewezen) MIEK-projecten blijft onverminderd van belang. De komende jaren is de belangrijkste focus om deze projecten zo snel mogelijk te realiseren"(p. 100)

Hieronder een overzicht van projecten voor energie-infrastructuur waar door onderstaande partijen de komende jaren aan wordt gewerkt:

Energiesysteem

	Wat	Wie	Wanneer
ES 1	**Sleutelproject A9-Zuid, realisatie** Transformator 380 kV station van 25 hectare ten zuiden van het Noordzeekanaal. A9-Zuid is tevens zoekgebied voor aanlanding wind op zee.	TenneT, provincie Noord-Holland I.s.m.: Port of Amsterdam, gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam	Locatie-besluit 2027 In werking: 2032
ES 2	**A10-Noord realisatie** Transformator 380 kV station 20 hectare ten noorden van het Noordzeekanaal.	TenneT, ministerie van KGG I.s.m.: provincie Noord-Holland, gemeenten Zaanstad, Amsterdam en Beverwijk (afhankelijk van locatiekeuze)	In werking 2029-2030
ES 3	**Versterking transformator Oostzaan** Uitbreiding bestaand transformatorstation voor de verduurzaming van de industrie in Zaanstad en Westpoort.	TenneT, Liander I.s.m.: provincie Noord-Holland, gemeenten Oostzaan, Zaanstad, Amsterdam	2027
ES 4	**Waterstofnetwerk NZKG** Start van een verbinding naar Zaanstad, de IJmond en Westpoort (verschillende aansluitingen in het havengebied) die na 2027 wordt gekoppeld aan de overige industriële clusters in Nederland via het Waterstofnetwerk Nederland en omliggende landen.	Hynetworks Services / Gasunie, ministerie van KGG I.s.m.: gemeenten, provincie Noord-Holland en Port of Amsterdam	2028
ES 5A	**Realisatie Havennet** Een publiek waterstof distributienetwerk dat bedrijven in de haven in staat stelt waterstof af te nemen of te leveren. Dit netwerk is complementair aan het Waterstofnetwerk NZKG door andere routering in de haven en substantieel lager drukregime. Het gemiddelde transport volume per gebruiker zal aanzienlijk lager liggen dan bij Waterstofnetwerk NZKG. Dit functioneert vergelijkbaar met de manier waarop het hogere- en lagere druk aardgasleidingen in de huidige situatie complementair aan elkaar zijn.	Firan / Alliander I.s.m.: gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam	Verkenning Q4 2024 Realisatie bij H2avennet 2027-2028
ES 5B	**Verkenning Zaannet** • O.a. voor verbinding naar HoogTij. • Aansluiting van de Zaanse bedrijven op het lokale waterstofnetwerk.	Firan/Alliander I.s.m.: gemeente Zaanstad, Rijkswaterstaat	Q4 2024 verkenning gereed Realisatie waterstof-netwerk 2028
ES 6	**Realisatie Importterminals Waterstof** Gezien de verwachte tekorten aan groene waterstof in het NZKG, Nederland en Europa zijn er momenteel plannen voor de realisatie van meerdere waterstofimportterminals in de haven van Amsterdam (o.b.v. LOHC en LH2). Momenteel wordt zowel gewerkt aan de realisatie hiervan bij bestaande terminals als aan het ontwikkelen van een greenfield importterminal. De verwachting is dat vanaf 2028 200 kton waterstof geïmporteerd kan worden, mits de randvoorwaarden voor deze projecten op orde zijn. Port of Amsterdam werkt samen met de betrokken terminals, ketenpartners en publieke autoriteiten aan de ontwikkeling van de hele toeleveringsketen voor de import van groene waterstof via de haven van Amsterdam. Ook zijn een aantal van deze partijen verenigd in het H2A-platform, een netwerk dat de samenwerking versterkt en aandacht vraagt voor de kansen en uitdagingen van deze ambities.	Port of Amsterdam I.s.m.: terminals, ketenpartners en publieke partijen	2028-2029 2024-2032
ES 7	**VAWOZ** Aanlanding wind op zee naar Nederland, o.a. naar het Noordzeekanaalgebied.	Ministerie van KGG i.s.m.: provincie Noord-Holland, gemeenten Rijkswaterstaat	De IEA en plan MER worden uitgevoerd, besluit minister over programma eind 2025/ begin 2026
ES 8	**CCS/CCUS Regionaal CO_2 netwerk** In het NZKG is er zowel aanbod als vraag naar (biogene) CO_2. Een regionaal CO_2-netwerk in het NZKG verbindt de vraag en het aanbod. Het project is in de CES NZKG 2024 voorgedragen als project van nationaal belang (kandidaat MIEK). Hiervoor wordt een startnotitie gemaakt. Deze is eind 2024 gereed. Het netwerk sluit de grootste CO_2 uitstoter in de Amsterdamse Haven (AEB) en verschillende potentiele producenten van synthetische brandstoffen in de Amsterdamse Haven op elkaar aan. Daarnaast heeft het netwerk de potentie om de IJmond (TSN) te verbinden aan het netwerk in de Amsterdamse Haven. Het regionale netwerk, CO_2-netwerk NZKG, zal vervolgens worden verbonden aan het nationale CO_2-netwerk. Via het netwerk kan de overtollige CO_2 ingevoerd worden en elders gebruikt worden (bijvoorbeeld in de glastuinbouw) of opgeslagen worden in lege gasvelden onder de Noordzee via Aramis/ Porthos of transport per schip.	Gemeente Amsterdam I.s.m.: provincie Noord-Holland, Port of Amsterdam, gemeenten. AEB, TSN, OCAP, Gasunie, potentiële gebruikers CO_2	Haal-baarheids-studie 2024-2030
ES 9	**Warmtenet IJmond** Realisatie warmtenet IJmond voor het verduurzamen van de gebouwde omgeving, eventueel in combinatie met de ontwikkeling van plannen voor stedelijke vernieuwing in de IJmond.	Gemeenten Heemskerk, Velsen en Beverwijk	

	Wat	Wie	Wanneer
ES 10	**Energiehubs** Met de industrie en het MKB wordt onderzocht hoe zij slimmer om kunnen gaan met de beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnet. Door bijvoorbeeld de ontwikkeling van energyhubs op bedrijventerreinen (bijvoorbeeld op HoogTij).	Port of Amsterdam en bedrijfsleven	2027-2028, vanaf 2024
ES 11	**Stoomnet Westpoort** Realisatie stoomnet, in eerste instantie tussen AEB en Argent Energy	AEB Amsterdam, Argent Energy, gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam	2027
ES 12	**Uitbreiden regionale elektriciteitsnet** Ontwikkelingen zoals revitaliseren van bestaande havens en kades, verduurzaming van bestaande industrie en de vestiging van nieuwe industrie hebben doorgaans een aansluiting op het regionale elektriciteitsnet van netbeheerder Liander. Deze ontwikkelingen hebben een aanzienlijke vermogensvraag, waarvoor versterking van het regionale elektriciteitsnet randvoorwaardelijk is. Liander werkt aan de versterking van het regionale elektriciteitsnet in het Noordzeekanaal gebied door nieuwbouw en uitbreiding van bestaande elektriciteitsstations, kabels en transformatorhuisjes.	Liander I.s.m. o.a. TenneT, provincie Noord-Holland en gemeenten in de Taskforces Noord-Holland en Amsterdam	doorlopend

Elektrolyse

	Wat	Wie	Wanneer
EW 1	**H2era 500 MW (Westpoort)** Vestiging van fabriek voor elektrolyse met capaciteit voor 500 MW. HyCC ontwikkelt een grootschalige 500 MW elektrolyser onder de projectnaam H2era. Deze fabriek produceert 68,7 kton groene waterstof per jaar in 2035 en 77,6 kton groene waterstof per jaar in 2050. De productie van waterstof is cruciaal voor de verduurzaming van de industrie in het NZKG, de productie van fossielvrije brandstoffen in de Westpoort en het balanceren van het elektriciteitsnet. Aandachtspunten zijn: - Beschikbaarheid van water en waterlozing. - Tijdige aansluiting op het waterstofnetwerk is onzeker. - Regelgevend en stimulerend kader ontbreekt. - Aansluiting op het elektriciteitsnet - Voldoende en betaalbare duurzame opgewekte elektriciteit.	HyCC I.s.m.: Port of Amsterdam, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer	2028
EW 2	**Vattenfall Hy4Am 200 MW (Westpoort)** Vattenfall ontwikkelt een elektrolyser van 200 MW onder de projectnaam Hy4Am (een acroniem voor Hydrogen For Amsterdam). Op de plek van de voormalige kolencentrale Hemweg ontwikkelt Vattenfall een fossievrije energiehub waar waterstof een integraal onderdeel van is. In de eerst fase wordt groene waterstof geproduceerd voor naastgelegen industrie en mobiliteit. Hy4Am produceert 20 kton waterstof vanaf 2030. De waterstof wordt via het nationale waterstofnetwerk HyNetworks en/of het lage druk netwerk H2avennet van Firan in de Westpoort getransporteerd naar klanten en vormt zo de eerste stap naar een lokaal waterstofsysteem. Aandachtspunten: zie H2era.	Vattenfall I.s.m.: Port of Amsterdam, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer	2027-2028 (mogelijk niet haalbaar door netcongestie)

Circulaire Economie

CE 1	**Opstellen circulaire grondstoffenstrategie NZKG** Aan de hand van eerder uitgevoerde onderzoeken, geactualiseerde bestaande en nieuwe projecten een circulaire grondstoffenstrategie formuleren voor het NZKG. Met de grondstoffenstrategie NZKG wordt ingezet op voldoende beschikbaarheid van kritieke mineralen en metalen, circulariteit, op het vinden van minder schaarse alternatieven en het verkleinen van de impact op mens en milieu.	Programma Energietransitie NZKG I.s.m. alle partners	

Overzichtsbeeld Netwerken voor energietransitie & circulaire economie

3.6 Landschap & ecologie

Uit het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023):

"Landschappelijk is er veel nodig om te komen tot sterke, klimaatadaptieve en ecologisch waardevolle landschappen" (p. 91).

Hieronder een overzicht van trajecten en projecten die bijdragen aan het versterken van recreatie-landschap en natuur en waar door onderstaande partijen de komende jaren aan gewerkt wordt:

	Wat	Wie	Wanneer
LG 1	**Transitie van het landelijke gebied (voorheen NPLG)** Vanwege het schrappen van NPLG is op dit moment onduidelijk in welke vorm Rijk invulling geeft aan de opgaven in het landelijke gebied.	Ministerie van BZK, ministerie van LVVN	PM
LG 2	**PPLG** Uitvoering van de toegezegde onderdelen van het PPLG.	Provincie Noord-Holland	PM
LG 3	**Oer-IJ (onderdeel van de Uitvoeringsagenda NOVEX-MRA)** Voor het versterken van groenblauwe verbindingen en ecologie, de herkenbaarheid van het landschap en het recreatief gebruik van het Oer-IJ landschap (o.a. Wijkermeerpolder, Spaarnwoude en Houtrakpolder), is een ruimtelijk inrichtingsplan een belangrijke stap.	Provincie Noord-Holland, Metropoolregio Amsterdam I.s.m.: gemeenten Haarlemmermeer, Zaanstad, Amsterdam, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Hoogheemraadschap van Rijnland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Recreatieschap Spaarnwoude, Port of Amsterdam	2024-2027
LG 4	**Sleutelproject: Integraal plan voor landschap rond A9-Zuid** Opstellen van een integraal plan en ontwerp voor versterking van landschap, natuur en recreatie voor het gebied waar het transformatorstation A9-Zuid wordt ingepast. Hierin maatregelen meenemen voor een toekomstbestendig watersysteem. Financiering van het plan kan uit middelen van de eerste tranche Gebiedsinvesteringen Netten op Zee, bij onderbesteding van andere projecten. Realisatie van deze landschappelijke versterking kan voorgedragen worden voor de tweede tranche Gebiedsinvesteringen Netten op Zee. In 2024 gaat de provincie Noord-Holland in gesprek met deelnemers over een gezamenlijk startbudget voor dit project (2025-2026).	Provincie Noord-Holland (trekker), gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, Hoogheemraadschap van Rijnland (namens de waterbeheerders), Port of Amsterdam I.s.m.: Staatsbosbeheer, Recreatieschap Spaarnwoude, TenneT, Rijkswaterstaat, ministerie van IenW	Start Q1 2025
LG 5	**Vergroening & klimaatadaptieve maatregelen** Op basis van fonds Gebiedsinvesteringen Netten op Zee: • Vergroening en klimaatadaptieve maatregelen, • Stimulering vergroening tuinen, • Stimuleren vergroenen scholen, • Stimuleren groene daken, • Vergroening schoolomgeving en nabij woonzorgcentra	Gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Velsen	Start eind 2024. Loopt door tot 2026
LG 6	**Versterking groen-blauwe verbindingen tussen gebieden** • Deels op basis van Regiodeal MRA-West en PPLG. • Tussen recreatieschap Spaarnwoude en Nationaal Park Zuid Kennemerland. • Tussen de IJmond en de Wijkermeerpolder en de groene duingebieden.	Gemeenten Beverwijk, Velsen, Haarlemmermeer, Haarlem, Zaanstad, Nationaal Park Zuid-Kennemerland, Recreatieschap Spaarnwoude, Hoogheemraadschap van Rijnland, diverse ministeries	2024-2029
LG 7	**Verbeteren openbare ruimte Zaans Noordzeekanaalgebied** Verschillende projecten om de openbare ruimte te verbeteren door o.a. vergroenen van: • Hembrugbos, • Omgeving pont Buitenhuizen, • Sportpark Poelenburg.	Gemeente Zaanstad	2024-2026

Overzichtsbeeld Landschap & ecologie

3.7 Water- & bodemsysteem

Uit het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023):

"Water en bodem sturend geldt in Nederland als een nieuwe randvoorwaarde in de ruimtelijke ordening (...) Dat betekent o.a. anticiperen op zeespiegelstijging, beperken van overstromingsrisico's, anticiperen op afname zoetwaterbeschikbaarheid, waterkwaliteit verbeteren" (p. 89).

Hieronder een overzicht van de uitvoeringsprojecten op het gebied van het water- en bodemsysteem waar door onderstaande partijen de komende jaren aan wordt gewerkt:

Anticiperen op zeespiegelstijging

	Wat	Wie	Wanneer
AZ 1	**Verkenning robuustheid watersysteem Noordzeekanaalgebied** In 2024 wordt gestart met verkenningen naar benodigde maatregelen voor het watersysteem voor de korte (heden-2030), middellange (2030-2040) en lange termijn (na 2040). Het gaat daarin om maatregelen die noodzakelijk zijn om de waterveiligheid, wateroverlast en waterkwaliteit in het Noordzeekanaal, en daarmee ook het Amsterdam-Rijnkanaal, te waarborgen. Onderzocht wordt welke maatregelpakketten nodig zijn voor cruciale onderdelen in het kanaalsysteem, maar ook wat er nodig is rond het kanaalsysteem in het omliggende landelijk gebied en welke investeringen hiermee gemoeid zijn.	Gebiedsopgave Centraal Nederland (trekker) I.s.m.: Rijkswaterstaat 4 waterschappen, 3 omliggende provincies, omliggende gemeenten, Metropoolregio Amsterdam, Bestuursplatform NZKG, ministerie van IenW (DGWB)	2025-2026
AZ 2	**Dijkversterking waterkering IJmuiden** De dijken op het sluizencomplex IJmuiden voldoen op bepaalde onderdelen niet aan de toekomstige veiligheidsnormen voor waterkeringen. Om het Noordzeekanaalgebied ook in de toekomst veilig te houden, versterkt Rijkswaterstaat deze dijken op het sluizencomplex. De dijkversterking is onderdeel van het Hoogwaterbeschermingsprogramma.	Rijkswaterstaat	2023-2026 Voor-bereiding en aanbesteding 2025-2027 Ontwerp 2027-2030 Uitvoering
AZ 3	**Versterken waterkeringen (primair en regionaal)** Kerntaak van waterschappen en Rijkswaterstaat. De uitvoering van de diverse versterkingsprogramma's is een doorlopend proces. Dit gebeurt op basis van de toetsing van de normen van deze keringen die door Rijkswaterstaat (Primaire keringen) en de provincies (regionale keringen) worden vastgesteld en aangepast aan actuele en toekomstige ontwikkelingen (waaronder klimaatsverandering als ruimtelijke ontwikkelingen).	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Hoogheemraadschap van Rijnland I.s.m.: provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, gemeenten, bewoners, bedrijven	Kerntaak doorlopend
AZ 4	**Uitbreiden ruimtelijke reserveringen rondom de keringen, om toekomstige dijkversterkingen i.v.m. klimaatverandering te kunnen uitvoeren**	Provincie Noord-Holland, waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Hoogheemraadschap van Rijnland, Rijkswaterstaat	2024-2027

Beperken overstromingsrisico's en extreme wateroverlast (piekwaterberging)

	Wat	Wie	Wanneer
WB 1	**Onderzoek en uitspraak Strategische reservering (piek) waterberging ARK-NZK** Gebiedsopgave Centraal Holland voert een tweejarig onderzoek uit - 'Ruimte voor Water' - naar waar en hoeveel extra ruimte voor water er nodig is. Dat gaat over de ruimte voor waterberging in tijden van wateroverlast en waterconservering in tijden van droogte. Het onderzoek verloopt in drie fases en levert uiteindelijk voor de meest prioritaire gebieden een berekening op van de ordergrootte en omvang van de hoeveelheid ruimte voor water die nodig is voor de ontwikkeling van een klimaatadaptieve regio. • Gezaghebbende uitspraak is nodig als toekomstige bouwsteen voor actualisatie Ontwikkelperspectief NZKG 2027. • (Samenhang met WB6)	Gebiedsopgave Centraal Holland I.s.m.: Provincies Utrecht, Noord Holland, waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Hoogheemraadschap van Rijnland, Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, Rijkswaterstaat. NOVEX gebieden NZKG, MRA en GH	2024-2026
WB 2	**Ruimtelijke verkenning piekwaterberging Noordzeekanaalgebied** In actie WB1 wordt de omvang van benodigde (piek)waterberging in het Noordzeekanaalgebied in kaart gebracht. Op basis hiervan wordt geïnventariseerd welke locaties in het Noordzeekanaalgebied in aanmerking kunnen komen voor een waterbergfunctie inclusief een indicatie van de termijn waarop dat nodig zou zijn.	Provincie Noord-Holland I.s.m.: Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, gemeenten Zaanstad, Beverwijk, Oostzaan, Amsterdam	Start zodra Onderzoek WB1 "strategische reservering (piek)waterberging" is afgerond.
WB 3 / LG 4	**Ontwerp en randvoorwaarden piekwaterberging NZKG zuid** Onderdeel maken van een op te stellen integraal plan voor versterking landschap, natuur en recreatie, mogelijk met piekwaterberging voor het gebied waar het transformatorstation A9-Zuid wordt ingepast.	Provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer I.s.m.: Hoogheemraadschap van Rijnland, Rijkswaterstaat, recreatieschap Spaarnwoude, TenneT, Port of Amsterdam	Wordt onderdeel gemaakt van van LG4
WB 4	**Ontwikkelen nieuwe regelgeving Randvoorwaarden RO-ontwikkeling Water en Bodem-sturend** Provincie en waterschappen gaan regelgeving ontwikkelen waaraan alle RO-ontwikkeling m.b.t. water- en bodemgestuurde principes moeten voldoen. De provincie doet onderzoek om de basisveiligheidsniveaus van de MRA op te nemen als instructieregel in de provinciale verordening. Hierbij is speciale aandacht voor (a) vitale en kwetsbare functies en (b) reserveringszones waterkeringen. De waterschappen onderzoeken om specifieke gebiedsgerichte klimaatregels voor RO-ontwikkeling op te nemen in de Waterschapsverordening.	Provincie Noord-Holland, I.s.m.: Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Hoogheemraadschap van Rijnland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	2024-2026
WB 5	**Renovatie noodkeringen (balgstuwen)** In de Haarlemmermeerpolder bevinden zich vier noodkeringen (balgstuwen) die bij een mogelijke doorbraak van de dijk de gevolgen van overstromingen kunnen beperken. I.v.m. einde levensduur renoveert Rijnland deze noodkeringen op dit moment Het betreft echter feitelijk een bovennormatieve maatregel waarvan de financiering niet alleen bij Rijnland moet liggen maar vanwege de belangen die worden beschermd (vitale economische functies waaronder Schiphol) ook bij Rijk en regio. Het gesprek over medefinanciering door bv. Rijk wordt dan ook door Rijnland opgestart.	Onderdeel van de groen-blauwe maatregelen Uitvoeringsagenda NOVEX-MRA 1.0	2024-2028

	Wat	Wie	Wanneer
WB 6	**Beleidsontwikkeling wateroverlast ARK/NZK** Het watersysteem Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal kent door onder meer extremer weer als gevolg van klimaatverandering en het wegvallen van het spui een hoge kans op wateroverlast die alleen maar verslechterd. De vraagt die voorligt is of en hoe dit moet worden aangepakt. IenW en RWS hebben vanuit klimaat adaptieve IenW netwerken een beleidsontwikkeling wateroverlast ARK/NZK geïnitieerd om in beeld te brengen welke beleidslijnen mogelijk zijn, welke maatregelen voor verschillende beleidslijnen daarbij passen, welke kosten die met zich mee brengen en hoe deze zich verhouden tot de voorkomen schade. Dit wordt door Rijk en regio gezamenlijk uitgewerkt.	Ministerie van IenW Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland, waterschappen, gemeenten, Gebiedsopgave Centraal Holland	2025-2026
WB 7	**Vergroten/versterken afvoercapaciteit NZK/ARK** Nadat het beleidsdoel wateroverlast ARK/NZK is vastgesteld kan vervolgens worden bepaald of en wat de opgave is voor het vergroten/versterken van de afvoercapaciteit ARK/NZK en hoe die het beste kan worden ingevuld, rekening houdend met zeespiegelstijging. Grofweg gaat het om het bijplaatsen van 200 m3/s verspreid over verschillende locaties (bij gemaal IJmuiden, richting Markermeer en Lek). Onderdeel hiervan is het programma V&R (verbeteren en renovatie) van gemaal en sluizencomplex IJmuiden van Rijkswaterstaat en alternatieve aanvoerroute zoetwater naar het Markermeer/ IJsselmeer.	Ministerie van IenW I.s.m.: Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland, waterschappen, gemeenten, Gebiedsopgave Centraal Holland	2027-2040 Punt is nog onzeker. Nog afstemming tussen RWS en IenW
WB 8	**Uitvoeringsprogramma ARK-NZK met maatregelen tegen extreme wateroverlast** Voor het ARK-NZK loopt er nu een project om na te gaan wat een clusterbui zoals die in Limburg in 2021 voor effect zou hebben gehad als die op het ARK-NZK gebied zou zijn gevallen, de zogenaamde bovenregionale stresstest Wateroverlast. Dit jaar wordt gewerkt aan stresstesten met als resultaat waterbeelden en het in beeld brengen van de grootste knelpunten. Via Risicodialogen in 2025-2026 moeten die in 2027 leiden tot een uitvoeringsagenda met onder andere technische als ruimtelijke maatregelen (indicatie van gebieden die ingezet kunnen worden om water op te vangen en vast te houden).	Provincie Noord-Holland I.s.m.: provincie Utrecht, provincie Zuid-Holland, ministerie van IenW, waterschappen, gemeenten, veiligheidsregio's	2024-2027

Zoetwaterbeschikbaarheid

ZW 1	**Sleutelproject Effluent rioolwaterzuiveringsinstallatie Westpoort inzetten voor industriewater** Formulering bestuursopdracht moet komen vanuit deze partijen. Doel van deze bestuursopdracht om gezamenlijk verdere stappen voor te bereiden in de richting van een investeringsbesluit.	Waterschap Amstel Gooi en Vecht, gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam	2024-2028
ZW 2	**Bepalen totale zoetwatergebruik/behoefte in relatie tot aanbod zoetwater** Inzichtelijk krijgen wat de totale zoetwatervraag van het NZK/ARK precies is, welke toekomstige zoetwaterbehoefte er (mogelijk) is en hoe de aanvoer van zoetwater via o.a. de Rijn en de Lek zich ontwikkelt. Op basis daarvan het gesprek voeren wat dat dan betekent: van nieuwe opgaven, tot aanpassing functies en het voeren van het landelijke gesprek over de zoetwaterverdeling.	Gebiedsopgave Centraal Holland I.s.m.: ministerie van IenW, provincie Noord-Holland, waterschappen, gemeenten	2024-2025

	Wat	Wie	Wanneer
ZW 3	**Reduceren zoetwatergebruik industrie in NZKG-gebied** Breed onderzoek voor alle functies en het gehele ARK/NZK gebied. Deze actie richt zich specifiek op de industrie in het NZKG-gebied en richt zich op reduceren zoetwatergebruik, registratie industriewater en onderzoeken op welke wijze marktprikkels kunnen bijdragen aan de opgave voor waterbesparing. In het Ontwikkelperspectief NZKG is aangegeven dat binnen Westpoort door Waternet al gekeken wordt naar inrichten separaat watersysteem voor industriewater. Mogelijk kan dit gecombineerd worden.	Drinkwaterbedrijven Waternet en PWN I.s.m.: alle bedrijven en gemeenten in het NKZG	
ZW 4	**Onderzoek beperken zoutindringing naar achterliggende gebieden** Met een aantal beperkte maatregelen kunnen de gevolgen van verzilting in het NZK en ARK (sterk) worden gereduceerd. Bv. in de monding van het ARK of bij de Grote sluis te Spaarndam. In de eerste fase onderzoeken we de verschillende quick wins verder, inclusief globale kosteninschatting.	Gebiedsopgave Centraal Holland I.s.m.: Rijkswaterstaat, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Hoogheemraadschap van Rijnland, provincie Noord-Holland, Port of Amsterdam	2025-2026
ZW 5	**Verkenning alternatieve locatie rwzi Thorbeckezone Zaanstad** Voor de ontwikkeling van de Thorbeckezone is HHNK op zoek naar een alternatieve locatie voor de rwzi van circa 20 ha	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier I.s.m.: Gemeenten	

Waterkwaliteit verbeteren

WK 1	**Toewerken naar minder koel- en afvalwaterlozingen en actualiseren van de lozingsvergunningen** Dit in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KRW). RWS werkt landelijk (onderdeel KRW-Impulsprogramma) aan het bezien en herzien van lozingsvergunningen. Ambitie is dat alle lozingsvergunningen in 2027 zijn herzien. RWS streeft na om in dat jaar de waterkwaliteitsdoelen KRW te halen (emissiebonnen studies, aanvullende monitoring en sanering waterbodem). Daarnaast wordt via landelijk beleid gewerkt aan emissiereductie van normoverschrijdende (ubiquitaire) stoffen en wordt samen met waterschappen gewerkt aan emissiereductie vanuit regionaal water en rwzi's en via de rwzi-route vanuit indirecte lozingen.	Rijkswaterstaat I.s.m.: ministerie van IenW	2024-2027 Ambitie is om in 2027 de KRW-normen te halen
WK 2	**Opstellen uitvoeringsprogramma waterkwaliteit** RWS heeft een Waterbeheerplan opgesteld m.b.t. ecologische en chemische waterkwaliteitsdoelstellingen. Recent is op Europees niveau een nieuwe Richtlijn Stedelijk Afvalwater goedgekeurd die in 2024 in Nederlandse wetgeving zal worden geïmplementeerd. Deze nieuwe richtlijn voorziet in een aanscherping van lozingseisen voor stikstof en fosfor en tot 2045 een verbetering van het zuiveringsrendement (80%) voor organische microverontreinigingen.	Rijkswaterstaat	2024

WK 3	**Uitbreiding monitoring (zeer zorgwekkende) stoffen** RWS focust nu vooral op het halen van de doelen uit de KRW voor 2027. Waterkwaliteit is meer dan de huidige probleemstoffen. Om te kunnen anticiperen op toekomstige probleemstoffen is meer inzicht in voorkomen en bronnen gewenst. Prognose is dat de waterkwaliteit richting 2027 verbetert maar dat, net als in de rest van Nederland, niet alle doelen gehaald zullen worden.	Rijkswaterstaat	2024-2028
WK 4	**Waterkwaliteit: "Zo houden we het water levend"** In dit programma van Rijkswaterstaat gaat het onder andere over: • Visveilige pompen • Palingvriendelijk gemaal • Vispassages Oranjesluizen • Habitatontwikkeling oever Zijkanaal C en Amsterdam-Rijnkanaal, Noordzeekanaal	Rijkswaterstaat	2024-2028
WK 5	**Saneren van vervuilde bodem voor normen Kaderrichtlijn Water 2027** Sanering van de waterbodem door TBT verontreiniging staat geprogrammeerd als KRW-maatregel. Deze bevindt zich in de planfase. Realisatie vóór 2027 is onzeker door budget en planning.	Rijkswaterstaat	2025-2027

Sluizen en gemalen

	Wat	Wie	Wanneer
SLG 1	**Vervanging en renovatie sluiscomplex IJmuiden** Het sluizencomplex IJmuiden bestaat uit vijf schutsluizen. Verschillende onderdelen op en om het sluiscomplex naderen het einde van hun levensduur en zijn binnenkort toe aan vervanging. Ook de Noordersluis en Middensluis naderen het einde van hun levensduur. De Zeesluis IJmuiden is aangelegd ter vervanging van de Noordersluis. In principe zou de Noordersluis bij in gebruik name van Zeesluis IJmuiden sluiten en alleen als noodsluis worden ingezet. Echter, RWS doet onderzoek of vanuit verschillende invalshoeken zoals waterveiligheid, waterkwaliteit, scheepvaart, kosten en maakbaarheid efficiënter geschut kan worden met de Middensluis of met de Noordersluis. De verschillende scenario's worden voorgelegd aan de minister waarna mogelijk een planfase en beslissing volgt. De Zuidersluis en Kleine Sluis zitten niet in de scope van het project maar worden op een later moment wel meegenomen in het programma Vernieuwingsopgave van West Nederland Noord	Rijkswaterstaat I.s.m.: ministerie van IenW, Port of Amsterdam (Centraal Nautisch Beheer, Divisie Havenmeester)	Planfase 2024-2026 Realisatie Nog te bepalen. Afhankelijk van gekozen scenario.
SLG 2	**Vernieuwing Spui- en Gemaalcomplex** Dit betreft de vernieuwing van de spui- en het gemaal in IJmuiden. Het zijn cruciale objecten voor het beheersen van het waterpeilbeheer in het Noordzeekanaal- en Amsterdam-Rijnkanaalgebied. Het project bevindt zich in de planstudiefase. Doel van deze fase is om te komen tot een besluit over een functioneel relevante en uitvoerbare aanpak voor een robuust en toekomstvast Spui- en Gemaalcomplex. Naast de renovatie van het bestaande gemaal wordt ook de uitbreiding van het gemaal, of integrale vervanging verkend om in de toekomst de afvoercapaciteit op peil te houden. Uitvoering van dit voorkeursalternatief zal naar verwachting vanaf 2028 plaats kunnen vinden.	Rijkswaterstaat I.s.m.: ministerie van IenW, Port of Amsterdam (Centraal Nautisch Beheer, Divisie Havenmeester)	Planfase 2024-2026 Start uitvoering 2028

Overzichtsbeeld Water- & bodemsysteem

Eindnoten

1. Ministerie van BZK, Nationale Omgevingsvisie (2020), p. 168
2. Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023), paragraaf 5.1.10 p. 85
3. Zie Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023), paragraaf 5.1.5, p.79-81
4. Op moment van schrijven wordt door de provincie Noord-Holland in de afspraken met het Rijk via het Ruimtelijk Arrangement ingezet om deze afspraak over gemeenschappelijke voorbereiding in de IJmond te agenderen in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL).
5. Bij onderbesteding van middelen uit de eerste tranche van het Gebiedsinvesteringen Netten op zee, bestaat de mogelijkheid om deze landschappelijke voorbereiding te financieren uit overgebleven middelen (zie eerste tranche Gebiedsinvesteringen Netten op Zee, 2024).
6. Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023), p 86. 87, 89.
7. Een aantal van deze projecten zal ook in de IJmond landen.
8. Gegevens in deze paragraaf komen uit de onderzoeksrapportage 'Water voor waterstof' naar de relatie tussen waterbeschikbaarheid en grootschalige elektrolyse. Royal HaskoningDHV in opdracht van de ministeries (voorheen) EZK (nu KGG en EZ) en IenW (9 juli 2024). RAPPORT, Water voor waterstof, Onderzoek naar de relatie tussen waterbeschikbaarheid en grootschalige elektrolyse. Klant: Ministeries van (voorheen) EZK (nu KGG en EZ) en IenW, Referentie: BJ7490-RHD-0002. Status: Definitief/2, Datum: 9 juli 2024, Royal Haskoning DHV
9. Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied 2024, hoofdstuk 6.2.4.
10. Ministerie van KGG levert geen maatwerk aan projecten om te ondersteunen bij het gebruiken van restwarmte. De nieuwe Wet collectieve warmte bevat het 'ophaalrecht' (artikel 6.1) waarin wordt geregeld dat: Een producent van restwarmte die deze warmte ongebruikt terecht laat komen in lucht of water een warmtebedrijf op verzoek van dat warmtebedrijf informatie geeft over "de aard van de restwarmte". Bovendien regelt de implementatie van de EED (Artikel 26) dat bij bedrijven bij het wijzigen van hun vergunningen, of het aanvragen van een nieuwe vergunning, een kosten-baten analyse moeten doen op het beschikbaar stellen van mogelijke restwarmte. Ten slotte zijn er in de SDE++ categorieën opgenomen voor het uitkoppelen van restwarmte.
11. Provincie Noord-Holland, Startnotitie Gezonde Leefomgeving 'Ruimte geven aan een gezonde leefomgeving', Haarlem, mei 2024

Bestuurlijke verantwoording

Bestuurlijk verantwoordelijk voor de NOVEX-aanpak NZKG:

Dirk Beljaarts	Minister van Economische Zaken en Klimaat
Esther Rommel	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland

Op 9 december 2024 is ingestemd met dit product door de publieke partijen van bet Bestuursplatform NZKG, de bestuurlijke opdrachtnemer van de NOVEX-aanpak NZKG:

Esther Rommel	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland/ voorzitter
Rosan Kocken	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland/ voorzitter
Hester van Buren	Wethouder gemeente Amsterdam
Suzanne Klaassen	Wethouder gemeente Beverwijk
Beryl van Straten	Wethouder gemeente Haarlemmermeer
Aad Schoorl	Wethouder gemeente Heemskerk
Jeroen Verwoort	Wethouder gemeente Velsen
Stephanie Onclin	Wethouder gemeente Zaanstad
Pieter Taal	Regio ambassadeur Noord West Nederland, ministerie van Economische Zaken
Michiel van Kruiningen	Director Maritime Affairs, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Dit product is op 9 december 2024 onderschreven door de private partijen van het Bestuursplatform NZKG, de bestuurlijke opdrachtnemer van de NOVEX-aanpak NZKG:

Koen Overtoom	CEO Port of Amsterdam
Peter van de Meerakker	Directeur Zeehaven IJmuiden
Tom Eussen	Managing Director Tata Steel

Dit product is bestuurlijk voorbereid in de Bestuurscommissie Ruimte NZKG:

Esther Rommel	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland/ voorzitter
Hester van Buren	Wethouder gemeente Amsterdam
Ali Bal	Wethouder gemeente Beverwijk
Beryl van Straten	Wethouder gemeente Haarlemmermeer
Ani Zalinyan	Wethouder gemeente Heemskerk
Jeroen Verwoort	Wethouder gemeente Velsen
Stephanie Onclin	Wethouder gemeente Zaanstad
Pieter Taal	Regio ambassadeur Noord West Nederland, ministerie van Economische Zaken
Jurgen Geelhoed	Plaatsvervangend Directeur Regio en Ruimte, ministerie van Economische Zaken
Michiel van Kruiningen	Director Maritime Affairs, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Alexia Michel	Afdelingshoofd Zeehavens, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Bregje van Beekvelt	Directeur Netwerkontwikkeling Rijkswaterstaat
Bea de Buisonjé	Lid Dagelijks Bestuur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Klazien Hartog	Hoogheemraad bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Harry Kortman	Hoogheemraad bij Hoogheemraadschap van Rijnland
Koen Overtoom	CEO Port of Amsterdam
Peter van de Meerakker	Directeur Zeehaven IJmuiden
Albert Kassies	Director New Energy Tata Steel

Colofon

Kernteam:

Ellen van Heest	NOVEX-Coördinator NZKG
William Stokman	Projectleider NOVEX-NZKG
Marlieke Heck	Projectleider voor het Rijk
Yolanda van Diepen	Projectsecretaris
Willem Moolenbeek	MRA-trainee
Martijn Veenstra	Ruimtelijk Ontwerp
Jurjen Tjarks	Ruimtelijk Ontwerp

Met steun van:

Jos Kenter	PosadMaxwan
Peter Paul Witsen	Westerlengte

Dit product is tot stand gekomen met bijdragen van:

Andre Blikman	Ministerie van IenW
Andre van Eijk	Provincie Noord-Holland
Annebel Dahmen	Port of Amsterdam
Astrid Schouten	Tata Steel
Barbara Schmitt	Gemeente Velsen
Bas van de Pas	Provincie Noord-Holland
Benjamin van der Linden	Afstudeerder Haagse Hogeschool
Birte Querl	Provincie Noord-Holland / MRA
Boris Buffing	Provincie Noord-Holland
Debby Kostandy	Gemeente Velsen
Donald Voskuil	Tata Steel Nederland
Erwin de Groot	Hoogheemraadschap van Rijnland
Estee Heg	Gemeente Heemskerk
Els Meines	Projectleider NOVEX-MRA
Femke Swan	Programmabureau NZKG
Fleur Meijer	Provincie Noord-Holland
Floris Moolhuijsen	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Gonda Ruijterman	Rijkswaterstaat
Hans van Wijk	Gemeente Amsterdam
Helen Nelemans	Omgevingsdienst NZKG
Hugo Hegeman	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ingrid Post	Programmabureau NZKG
Ivon Soldaat	Provincie Noord-Holland
Joost Dunselman	Gemeente Zaanstad
Lennart Pompe	Port of Amsterdam
Lousanne Boeijen	Programmabureau NZKG
Marcel Steeman	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Mare de Wit	Rijkswaterstaat (WNN)
Marjemme van Poelgeest	Programmabureau NZKG
Mark Lammertink	Gemeente Haarlemmermeer
Merijn Vroonhof	Gemeente Amsterdam
Mirte Rozemond	Gemeente Zaanstad
Nelleke Beerman	Programmabureau NZKG, Provincie Noord-Holland
Philip Stohr	Port of Amsterdam
Rob Koeze	Waternet / Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Rutger Oorsprong	Port of Amsterdam
Saskia Hoogstraten	Gemeente Amsterdam
Stijn Verwoest	Ministerie van Klimaat en Groene Groei
Tom de Groot	Rijkswaterstaat
Vera Mulder	Ministerie van IenW
Wouter Hol	Gemeente Beverwijk
Wouter Pietersma	Ministerie IenW

RWZI / effluent
Beleid omgevingsveiligheid Westpoort
A9 Zuid
Houtrakpolder
Landschap / Oer-IJ
OER-IJ
Verzilting
Stedelijke vernieuwing IJmond
Groenstaal productie
DRI
Energiehaven
VAWOZ

Betreft: Het locatieonderzoek voor een AZC in Velsen - Overzicht met ten onrechte afgevallen locaties plus statusoverzicht van onze achterliggende vragen.

Aan: College van B&W van de Gemeente Velsen.

Cc: Leden van de Gemeenteraad van Velsen.
Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland.
Commissie Ruimte van de Provincie Noord-Holland.
Commissie Bestuur van de Provincie Noord-Holland.

Geachte leden van het College van B&W van de Gemeente Velsen,

Bijgaand treft u onze bezwaarbrief 8 Met een overzicht van ten onrechte afgevallen locaties plus statusoverzicht van onze achterliggende vragen.

In oktober 2024 is het herziene definitieve locatieonderzoek voor de realisatie van een AZC in de gemeente Velsen uitgebracht. Deze nieuwe versie bevat tientallen aanpassingen in scores ten opzichte van het eerdere definitieve onderzoek dat in juni 2024 openbaar werd gemaakt. Het is duidelijk dat ook onze feedback – die tot nu toe werd afgedaan als te detaillistisch – heeft geleid tot cruciale verbeteringen in het eindrapport. Dit bewijst het belang en de waarde van onze grondige analyses.

Onze stichting heeft de afgelopen maanden het locatieonderzoek uitgebreid geanalyseerd en daarbij een groot aantal belangrijke opmerkingen en vragen geformuleerd. Deze zijn in verschillende brieven, geordend per thema, aan u overhandigd.

Wij begrijpen dat, gezien de verstreken tijd, de relevantie van sommige van onze punten wellicht naar de achtergrond is verschoven. Daarom hebben wij – als service aan het College – een overzichtelijke tabel opgesteld. In deze tabel worden afgewezen locaties benoemd die volgens ons een realistisch alternatief vormen. Voor deze locaties geven wij per geval aan waarom zij ten onrechte zijn afgevallen, inclusief een duidelijke onderbouwing en verwijzingen naar relevante gemeentelijke of Sweco-documenten die tegenstrijdigheden of fouten aantonen.

Daarnaast blijven wij ons inzetten om het overzicht van onze vragen actueel te houden. Een geüpdatete tabel met de status van al onze vragen is opgenomen in de appendix. Deze appendix is gebaseerd op onze eerdere correspondentie en biedt een gestructureerde basis om onze vragen inhoudelijk en volledig te beantwoorden. Hierbij wijzen wij specifiek op vragen 31 tot en met 38, die voortvloeien uit de nieuwste versie van het Sweco-locatieonderzoek en de raadssessies van november 2024.

Wij verzoeken het College met klem om onze vragen uit de appendix zorgvuldig te beantwoorden. Dit is niet alleen essentieel voor de kwaliteit van het locatieonderzoek, maar ook voor de betrouwbaarheid van daarop gebaseerde gemeentelijke documenten en de besluitvorming op gemeentelijk en provinciaal niveau. Wij rekenen op uw serieuze aandacht voor onze bijdrage aan dit proces.

Met Vriendelijke Groet,

[redacted],
Bestuurslid.

STICHTING SAMEN
SANTPOORT-ZUID

Stichting Samen Santpoort-Zuid is opgericht in augustus 2023, ingeschreven bij de KvK nr 90999207 en heeft de ANBI-status. Ons ANBI-nummer is: 8655.22.042.

STICHTING SAMEN
SANTPOORT-ZUID

Aan:
Het college van B&W van de gemeente Velsen

Kopie:
De Raad van de gemeente Velsen
Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland

Datum: 18 december 2024

Betreft: Het locatieonderzoek voor een AZC in Velsen
Overzicht met ten onrechte afgevallen locaties plus statusoverzicht van onze achterliggende vragen

Geachte leden van het college van B&W van de gemeente Velsen,

Aanleiding

In oktober 2024 is het (herziene) definitieve locatieonderzoek naar de realisatie van een AZC in de gemeente Velsen uitgebracht, nadat een eerdere versie van het definitieve onderzoek al in juni 2024 openbaar werd gemaakt. Deze herziene versie bevat tientallen(!) scoreaanpassingen ten opzichte van het eerste definitieve locatieonderzoek uit juni 2024. We zijn verheugd te constateren dat ook onze feedback – tot nog toe steeds afgedaan als te detaillistisch – blijkbaar heeft geleid tot de nodige aanpassingen in het eindrapport.

In de afgelopen maanden heeft onze stichting het locatieonderzoek op vele aspecten diepgaand geanalyseerd. Hierbij zijn veel opmerkingen en vragen opgekomen, die we in opeenvolgende brieven – geclusterd per onderwerp – aan u hebben verzonden.

Overigens kunnen wij ons voorstellen dat – gezien de periode van meerdere maanden waarin wij onze vragen hebben gesteld – de relevantie ervan misschien wat is weggezakt. Daarom hebben wij – als aanvullende service voor het College – hieronder een overzichtelijke tabel opgenomen waarin wij voor afgewezen locaties die naar onze mening wel degelijk een reëel alternatief zijn, aangeven waarom wij denken dat die ten onrechte zijn afgevallen, met in de laatste kolom een nadere onderbouwing en verwijzing naar de relevante gemeentelijke- of Sweco-documenten waarin de betreffende tegenstrijdigheden/onjuistheden zijn opgenomen.

Verder gaan wij door met het bijhouden van (de status van) onze vragen en we hebben deze opgenomen in een separate tabel in de appendix. U kunt deze appendix – onder meer afgeleid van onze eerder aan u verzonden brieven – als basis nemen om onze vragen te (laten) beantwoorden. De vragen 31 tot en met 38 hebben wij als laatste toegevoegd naar aanleiding van de documenten – waaronder de laatste versie van het Sweco locatieonderzoek – die zijn besproken in de raadssessies van November 2024.

Door het College te verzoeken onze vragen (zie appendix) van een inhoudelijk relevant antwoord te voorzien, denken wij een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van het locatieonderzoek, de daarop gebaseerde gemeentelijke documenten en daarmee ook aan het gemeentelijke- en provinciale besluitvormingsproces.

Tabel met per ten onrechte afgevallen locatie de inconsistenties/onjuistheden

Locatie	Reden ongeschikt cf Sweco of Velsen	SSSZ-reactie op Sweco-conclusie	Onderbouwing SSSZ-reactie
Grote Buitendijk	1. Scoort laag op veel thema's (p.14 locatieonderzoek)	1. Scoort niet laag, maar *klein risico* op de thema's. Mogelijk dat Sweco *relatief* laag bedoelt t.o.v. andere locaties, maar dat is niet relevant bij de beoordeling van de geschiktheid als reëel alternatief	1. Sweco overziet de betekenis van haar eigen risicoscores niet goed. Zie o.a. legenda boven-aan p. 53 van het locatieonderzoek voor de duiding van een score 2 (oranje): dit is een *klein* risico. Grote Buitendijk scoort verder geen enkel *groot* risico en is dus gewoon geschikt
	2. Is een concrete woningbouwlocatie	2. Voor Grote Buitendijk zijn nog geen enkele concrete bouwplannen	2. Zie het document "Beantwoording vragen van de Raad" van 02-07-2024: Grote Buitendijk is een "nog niet gepland woningbouwproject"

Locatie	Reden ongeschikt cf Sweco of Velsen	SSSZ-reactie op Sweco-conclusie	Onderbouwing SSSZ-reactie
			Zie daarnaast ook de uitingen van wethouder Smeets in de transcriptie en samenvatting van de Sweco Klanbord Groep van 17-06-2024
		Grote Buitendijk wordt overigens ten onrechte als *homogeen* perceel beschouwd, terwijl sommige delen van GB niet geschikt zijn voor woningbouw (bv wegens geluidscontouren), maar wellicht wel voor een AZC (lagere geluidseisen)	Feitelijk is Grote Buitendijk niet één locatie, maar een verzameling van tientallen locaties van elk 1,2ha groot. Dus zelfs al zouden de bouwplannen voor Grote Buitendijk wel concreet zijn, dan zijn sommige delen daarvan sowieso niet geschikt voor woningen, maar wellicht wel voor een AZC. Er is dan geen conflict tussen woningbouw en AZC, zoals de gemeente doet voorkomen
	3. Grote Buitendijk staat op de A-lijst van woningbouwlocaties en volgens raadsbesluit 28-11-2024 vallen alle locaties op die lijst per definitie af	3. Grote Buitendijk is weliswaar door de gemeente Velsen op de A-lijst met woningbouwlocaties gezet, maar dat maakt de bouwplannen echter niet automatisch *concreet*. Volgens de Monitor plancapaciteit is bebouwing pas gepland ergens in de periode 2031-2040	3. Door het op de A-lijst te zetten, geeft de gemeente bovendien ook zelf aan dat Grote Buitendijk blijkbaar niet zo laag scoort qua kansrijkheid voor woningbouw (zoals het Sweco-rapport het wel doet voorkomen).
	4. Eigenlijk vindt Sweco locatie Grote Buitendijk ook geschikt	4. Op p.105 van het finale locatie-onderzoek staat dat de haalbaarheidsanalyse heeft uitgewezen dat Grote Buitendijk als enige niet-BPL locatie een van de drie potentieel geschikte locaties is en nader onderzocht dient te worden. De andere twee zijn Handgraaf en De Elta in Santpoort-Zuid, beiden BPL.	4. Mogelijk is dit een zin uit een eerdere versie van het locatieonderzoek. De vraag komt op wat sindsdien aan scores/scorewegingen is gewijzigd, waardoor Grote Buitendijk in de laatste versie van het onderzoek plotseling ongeschikt is bevonden. .
Valckenhoeflaan	1. Te veel stikstof	1. Inconsequent: Valckenhoeflaan geeft minder stikstof dan Elta en Handgraaf, maar toch vallen Elta en Handgraaf (met hun hogere stikstof!) niet af en Valckenhoeflaan wel	1. Zie p.8/9 van de samenvatting vd Sweco klankbordgroep gehouden op 17-06-2024 en Sweco locatieonderzoek p.70 (Valckenhoefflaan), p.78 (Elta), p.84(Handgraaf)
		2. Inconsequent: Locaties worden met verschillende diepgang onderzocht: De Elta en Handgraaf diepgaand op o.a. het cruciale criterium BPL en overige locaties zoals Valckenhoeflaan slechts oppervlakkig, ook op een cruciaal criterium als stikstof.	2. Voor Elta en Handgraaf wordt in een 28-pagina's (!) tellende bijlage bij het locatieonderzoek *getracht* aan te tonen dat het cruciale criterium "BPL" geen groot risico vormt. Echter, bij de locatie Valckenhoeflaan wordt voor het cruciale criterium "Stikstof" geen enkel aanvullend onderzoek verricht om na te gaan of de (minieme) stikstofoverschrijding nu echt een groot risico vormt.
		De provincie stelt dat alternatieve locaties heel goed en gedegen onderzocht moeten worden, terwijl de gemeente en Sweco zelf stellen dat het onderzoek niet meer dan "snelle risico-inschattingen" bevat.	Zie pp. 6 en 19 van de transcriptie van de Sweco klankbordgroep van 17-06-2024: de provincie eist dat alternatieve locaties *gedegen* en *heel goed* zijn onderzocht. Zie vervolgens p. 33 en 36 van de transcriptie: Sweco meldt dat het onderzoek een *eerste inschatting* is en slechts *snelle risico inschattingen* bevat, hetgeen door wethouder Smeets (pp. 35 en 62) is bevestigd.
Maasstraat	1. Te veel stikstof	1. Inconsequent: Maasstraat geeft minder stikstof dan Elta en Handgraaf, maar toch vallen Elta en Handgraaf (met hun hogere stikstof!) niet af en Maasstraat wel	1. Zie p. 8/9 van de samenvatting vd Sweco klankbordgroep gehouden op 17-06-2024 en Sweco locatieonderzoek p.78 (Elta), p.84 (Handgraaf) en p.96 (Maasstraat)

Locatie	Reden ongeschikt cf Sweco of Velsen	SSSZ-reactie op Sweco-conclusie	Onderbouwing SSSZ-reactie
		2. Inconsequent: Locaties worden met verschillende diepgang onderzocht: De Elta en Handgraaf diepgaand op o.a. het cruciale criterium BPL en overige locaties zoals Maasstraat slechts oppervlakkig, ook op een cruciaal criterium als stikstof De provincie stelt dat alternatieve locaties heel goed en gedegen onderzocht moeten worden, terwijl de gemeente en Sweco zelf stellen dat het onderzoek niet meer dan een "risico-inschattingen" bevat.	2. Voor Elta en Handgraaf wordt in een 28-pagina's (!) tellende bijlage bij het locatieonderzoek *getracht* aan te tonen dat het cruciale criterium "BPL" geen groot risico vormt. Echter, bij de locatie Maasstraat wordt voor het cruciale criterium "Stikstof" geen enkel aanvullend onderzoek verricht om na te gaan of de (minieme) stikstofoverschrijding nu echt een groot risico vormt. Zie pp. 6 en 19 van de transcriptie van de Sweco klankbordgroep van 17-06-2024: de provincie eist dat alternatieve locaties *gedegen* en *heel goed* zijn onderzocht. Zie vervolgens p. 33 en 36 van de transcriptie: Sweco meldt dat het onderzoek een *eerste inschatting* is en slechts *snelle risico inschattingen* bevat, hetgeen door wethouder Smeets (pp. 35 en 62) is bevestigd.
Seaport Marina	1. Ligt niet in of nabij een woonwijk 2. Ligt te ver van een super-markt (31 minuten lopen) 3. Looptijd bedraagt 31 minuten	1. In of nabij een woonwijk is geen randvoorwaarde meer, maar een wens 2. Voor COA is 34 minuten lopen ook acceptabel 3. Sweco rekent met zeer lage loopsnelheid van 2,9km/uur, werkelijke looptijd is dus minder dan 31 minuten	1. Memo Locatieanalyse duurzame opvang vluchtelingen van 15-10-2024 2. Zie p.16 van het Document "Uitgebreide locatie analyse duurzame opvang vluchtelingen" (oktober 2024) 3. Sweco locatieonderzoek p.33: 1,3km afstand = 27 minuten lopen ≅ 2,9km/uur. Bij een normale loopsnelheid van 4km/uur bedraagt de looptijd geen 31 minuten, maar 20 minuten.
Groot Helmduin	1. Perceel is te klein (0,8ha)	1. 0,8ha is voldoende voor een AZC met 200 opvangplekken, ook volgens COA	1. Zie COA-haalbaarheidsstudie van 8 mei 2024 pp.14-18, waarin de ingetekende plattegronden voor Elta en Handgraaf een oppervlakte van slechts ~0,7ha hebben (en niet krap bemeten rondom de ingetekende bebouwing, maar rekening houdend met groene randen). Ook uit de locaties Pastoorsmast in Nuenen (200 bewoners op ~0,7-0,8ha) en Nijkerkerweg in Barneveld (300 bewoners op 1,0ha) blijkt dat voor het COA een oppervlakte van ~0,7-0,8ha voor 200 plekken voldoet (zie onze brief van 16-09-2024). In een via de Woo geopenbaarde mail van het COA aan de gemeente Velsen wordt aan de hand van het referentie-AZC Manderspark in Delft met 220 plekken op 1,3ha getracht te onderbouwen dat 1,2ha nodig zou zijn voor 200 plekken. Echter: Van het betreffende perceel wordt slechts 1,0ha in beslag genomen door het AZC met 220 plekken (zie Google Earth), de rest van het perceel (0,3ha) wordt niet gebruikt en is gereserveerd om het aantal opvangplekken verder te verhogen. Bovendien bestaat dit AZC uit éénlaagse bebouwing, terwijl het beoogde AZC in Velsen uit twee- of drielaagse bebouwing mag bestaan. Ook dit leidt tot een benodigd perceeloppervlak van ~0,7-0,8ha voor 200 plekken

Locatie	Reden ongeschikt cf Sweco of Velsen	SSSZ-reactie op Sweco-conclusie	Onderbouwing SSSZ-reactie
Waterloo	1. Te weinig spreiding binnen Velsen	1. Meerdere opvangplekken binnen één woonkern uitsluiten is een slechte, niet-effectieve definitie van spreiding	1. Onder deze gemeentelijke definitie van spreiding zou immers aan beide zijden van een woonkerngrens probleemloos op slechts 10 meter afstand van elkaar 2 opvanglocaties kunnen worden gerealiseerd. Van spreiding is dan uiteraard geen sprake. Aanvullend vond het College in mei 2023 een grote, gecentraliseerde opvang van 250-300 bewoners in één kern (Santpoort-Zuid) prima aan het spreidingscriterium voldoen. Dit aantal is vergelijkbaar met de reeds bestaande 100 AMV-plekken in Driehuis plus de 200 extra plekken op bijvoorbeeld Waterloo.
	2. Is een concrete woningbouwlocatie	2. Voor Waterloo zijn nog geen enkele concrete bouwplannen opgesteld	
Spoorbak	1. Is niet volledig (1,5ha) direct beschikbaar	1. 1,1 ha is wel direct beschikbaar (eigenaar = Velsen). Dit is ruimschoots voldoende voor een AZC met 200 plekken	1. Zie onze onderbouwing bij locatie Groot Helmduin.
	2. Ligt niet in of nabij een woonwijk	2. In of nabij een woonwijk is geen randvoorwaarde meer, maar een wens	2. Memo Locatieanalyse duurzame opvang vluchtelingen van 15-10-2024
	3. Ligt te ver van een supermarkt (35 mins lopen)	3. COA heeft aangegeven dat 34 minuten lopen ook acceptabel is. 35 minuten is dat dan zeer waarschijnlijk ook.	3. Zie p.16 van het Document "Uitgebreide locatie analyse duurzame opvang vluchtelingen" (oktober 2024)
Hoofdstraat	1. Perceel is te klein (1,1ha)	1. Perceel is geen 1,1ha, maar 1,2ha 2. Ook een perceel van 1,1ha is ruim voldoende voor een AZC met 200 plekken	1. Gemeten met Google Earth Pro 2. Zie onze onderbouwing bij locatie Groot Helmduin
Paramaribostraat	1. Perceel is geschikt, maar een AZC gaat ten koste van al het groen	1. De totale hoeveelheid groen bedraagt plm. 2,2ha. In tegenstelling tot hetgeen de gemeente stelt, gaat een AZC (maximaal 1,2ha) dus lang niet ten koste van al het groen.	1. Google Earth Pro en zie ook p.11 uit het Sweco document “Uitgebreide locatieanalyse duurzame opvang vluchtelingen” uit oktober 2024: Het noordelijke groene perceel kan gewoon groen blijven
	2. AZC heeft te negatieve impact op de leefbaarheid NB: Leefbaarheid wordt volgens het locatie-onderzoek (tabel op p.133) vanuit het perspectief van de nieuwe AZC-bewoners beoordeeld met de volgende criteria: - Nabijheid woningen/voorzieningen - Voldoende (buiten)ruimte	2. Het College beziet de leefbaarheid alleen voor deze locatie opeens vanuit het perspectief van de *bestaande* bewoners (“*impact* op leefbaarheid”). Dit is niet in lijn met wat in het locatieonderzoek onder leefbaarheid wordt verstaan (nl. vanuit perspectief nieuwe bewoners): - Nabijheid van woningen en voorzieningen: hieraan is voldaan - Voldoende (buiten)ruimte: plm. 1ha van het totale groen aan de Paramaribostraat is sowieso niet nodig voor het AZC (het noordelijk perceel) en van het AZC-perceel zelf (in totaal 1,2ha) wordt slechts plm. 0,2ha (!) bebouwd, de rest is grotendeels groen en recreatie.	2. Op p.9 van het document het Memo Locatieanalyse duurzame opvang vluchtelingen van 15-10-2024 wordt de leefbaarheid van de Paramaribostraat beoordeeld vanuit alleen het perspectief van de bestaande bewoners. Het perspectief van de nieuwe (AZC-)bewoners speelt op deze locatie opeens geen rol meer. Daarnaast: zelfs vanuit het perspectief van de bestaande bewoners behouden zij sowieso het noordelijke groene gebied met de daarbij behorende mogelijkheid tot recreatie (zie punt 1 hierboven). Op p.8 in hetzelfde document wordt de leefbaarheid van Elta, Handgraaf en Spoorbak echter beoordeeld vanuit alleen het perspectief van de nieuwe AZC-bewoners. Deze onverklaarde verschillen in perspectief leidt tot **willekeur** in de beoordeling op het (klaarblijkelijk nogal cruciale) criterium leefbaarheid

In de appendix vindt u aanvullend het laatste statusoverzicht met als peildatum 19 december 2024. Dit statusoverzicht bevat alle door ons gestelde vragen, de datum van uw (eventuele) antwoord en onze weging van dat antwoord. Met dat laatste beogen wij aan te geven in hoeverre wij vinden dat onze vraag daadwerkelijk inhoudelijk door u is beantwoord.

Zoals de appendix laat zien, is tot op heden slechts één vraag (impliciet) beantwoord.

Daarom wijzen wij u graag op een door u uitgegeven collegebericht van 26 maart 2024, waarin u in het kader van het incident *dataverlies mailboxen* met betrekking tot dit gevoelige AZC-dossier het volgende opmerkt (onderstreping door SSSZ):
"Het is voor het college, zeker op dit gevoelige dossier, niet uit te leggen en onacceptabel dat dit gebeurt. We begrijpen volkomen dat dit het vertrouwen van onze inwoners in de overheid geen goed doet. Het college wil juist volstrekt transparant zijn in het verstrekken van informatie."

Gezien bovenstaande onderstreepte zin in uw collegebericht, hopen wij dat we ervan uit kunnen gaan dat u serieus aandacht besteed aan de beantwoording van onze vragen.

Ons verzoek

Graag ontvangen wij van u een indicatie wanneer wij de (inhoudelijk relevante) antwoorden op onze bovenstaande vragen kunnen verwachten.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Bestuur Stichting Samen Santpoort Zuid

bestuur@samensantpoortzuid.nl

Appendix: Statusoverzicht van onze vragen per 1 januari 2025

Vraagnr	Datum	Vraag	Datum antwoord	Weging antwoord
1	26-07-2024	Wie heeft besloten dat er een conservatieve benadering moet worden toegepast?	Geen	N.v.t.
2	26-07-2024	Waarom is besloten dat er een conservatieve benadering moet worden toegepast?	Geen	N.v.t.
3	26-07-2024	Hoe vaak heeft Sweco een locatie onderzoek met een dergelijke getrapte afwegingsmatrix (hoofdcriteria én onderliggende subcriteria) in Nederland uitgevoerd en voor welke gemeenten?	Geen	N.v.t.
4	26-07-2024	Hoe vaak heeft Sweco deze *conservatieve* methode toegepast en voor welke gemeenten? Voor zover wij kunnen nagaan is dat nergens anders toegepast. Is dat correct?	Geen	N.v.t.
5	26-07-2024	Is in eerdere versies van het rapport ook gebruik gemaakt van deze conservatieve methode? Zo ja, hoe kan het dan zijn dat blijkens de BPL-analyse in een eerdere versie niet Paramaribostraat of Waterloo, maar Grote Buitendijk bovenaan eindigde en aanbevolen werd nader te onderzoeken (zie pagina 105 van het locatieonderzoek)? Hoe is deze inconsistentie te verklaren?	Geen	N.v.t.
6	20-08-2024	Waarom heeft de gemeente Velsen besloten om veel aandacht en geld te besteden aan het voor de BPL-locaties De Elta en Handgraaf cruciale criterium BPL en is tegelijkertijd besloten om geen enkel ander cruciaal (sub)criterium met dezelfde diepgang te onderzoeken voor de niet-BPL-locaties die verder wel kansrijk zijn?	Geen	N.v.t.
7	20-08-2024	Waarom heeft de gemeente Velsen besloten om zoveel aandacht en geld te besteden aan het nader feitelijk onderzoeken van de BPL-locaties De Elta en Handgraaf, terwijl niet eens duidelijk is – bijvoorbeeld door de aanwezigheid van geschikte alternatieve locaties – of het daadwerkelijk nodig is om in BPL te bouwen?	Geen	N.v.t.
8	20-08-2024	Is de gemeente Velsen bereid om dergelijke meer diepgaande onderzoeken op de cruciale subcriteria voor niet-BPL locaties alsnog te laten uitvoeren?	Geen	N.v.t.
9	09-09-2024	Welke normering (in mol N/ha/jr) heeft Sweco *in haar locatieonderzoek* toegepast, dat als gevolg heeft dat de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat een 0 (*groot risico)* scoren op het subcriterium Stikstof, en de locaties De Elta en Handgraaf een 2 (*klein risico)* scoren?	Geen	N.v.t.
10	09-09-2024	Wat is de onderbouwing van de onder 1 uitgevraagde normering?	Geen	N.v.t.
11	09-09-2024	Hoe hoog is de “stikstofnorm” waar Sweco aan refereert in haar *aanvullende berekeningen* (opgenomen in de samenvatting van de klankbordgroepsessie van 17 juni 2024) op basis waarvan zij concludeert dat de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat “in geen geval” onder de stikstofnormen blijven?	Geen	N.v.t.
12	09-09-2024	Wat is de onderbouwing van de onder 3 uitgevraagde stikstofnorm?	Geen	N.v.t.

Vraagnr	Datum	Vraag	Datum antwoord	Weging antwoord
13	09-09-2024	Indien de normering onder vraag 1 afwijkt van de normering onder vraag 3: wat is de reden hiervan?	Geen	N.v.t.
14	09-09-2024	Wat zijn de exacte uitkomsten van de door Aerius berekende stikstofdeposities in de door Sweco uitgevoerde aanvullende berekeningen voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat?	Geen	N.v.t.
15	09-09-2024	Wat is de exacte situering de van (fictieve) parkeerplaatsen en van de eindpunten die Sweco in haar locatieonderzoek en in haar aanvullende berekeningen heeft gebruikt voor de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat?	Geen	N.v.t.
16	09-09-2024	Graag ontvangen wij van Sweco de Aerius input- en outputbestanden voor de gebruiksfase van de locaties Valckenhoeflaan en Maasstraat. Dit betreft zowel de bestanden die zijn gebruikt in haar locatie-onderzoek als die in haar latere aanvullende berekeningen met aangepaste verkeersroutes en verkeersintensiteiten.	Geen	N.v.t.
17	09-09-2024	Sweco stelt in haar aanvullende berekeningen dat in andere onderzoeken naar de verkeersgeneratie van AZC's eenzelfde globale hoeveelheid aan verkeersbewegingen per etmaal wordt toegekend dan bij het aspect Wegenstructuur in haar locatieonderzoek (i.c. 230 verkeersbewegingen per etmaal). Graag ontvangen wij die door Sweco andere onderzoeken naar de verkeersgeneratie van AZC's waaruit dat aantal van (ongeveer) 230 blijkt.	Geen	N.v.t.
18	09-09-2024	Zijn de opstellers van het Sweco locatie-onderzoek bekend met de inhoud van het door Sweco zelf in 2019 uitgebrachte NEPROM-rapport waarin op basis van wetenschappelijk onderzoek wordt gesteld dat deposities lager dan 1 mol/ha/jr *onder alle omstandigheden* geen nadelig effect hebben op de kwaliteit van habitattypen/leefbieden in Natura-2000 gebied?	Geen	N.v.t.
19	09-09-2024	Indien het antwoord op de voorgaande bevestigend is: hoe verklaart Sweco de tegenstelling tussen aan de ene kant deze 1 mol/ha/jr en aan de andere kant de (impliciet) gehanteerde "groot risico"-grens van ~0,05 mol/ha/jr (zie locatie Valckenhoeflaan)? Indien het antwoord op de voorgaande vraag ontkennend is: is Sweco bereid de stikstof-risicoclassificaties van de betreffende percelen in het locatieonderzoek aan te passen?	Geen	N.v.t.
20	09-09-2024	Zijn er sinds 2019 aanvullende gegevens of wetenschappelijk onderzoek beschikbaar gekomen waaruit blijkt dat de onder vraag 10 genoemde grenswaarde van 1 mol/ha/jr dient te worden teruggebracht en zoja, tot welk niveau en waar kunnen we dat onderzoek terugvinden?	Geen	N.v.t.
21	09-09-2024	Op basis van welke *causale* redenering meent Sweco in haar locatieonderzoek een criterium (in dit geval Stikstof) een score 0 ("*groot risico"*) te kunnen toekennen op basis van "*zeer conservatieve*" uitgangspunten (= uitgangspunten die leiden tot veel hogere deposities dan wat er werkelijk verwacht mag worden)? Voor zover wij kunnen nagaan, is zo'n classificatie "groot risico" alleen mogelijk als reeds basis van *optimistische* uitgangspunten blijkt dat de norm wordt overschreden. Een score op basis van	Geen	N.v.t.

Vraagnr	Datum	Vraag	Datum antwoord	Weging antwoord
		pessimistische (conservatieve) uitgangspunten is hiervoor niet geschikt.		
22	09-09-2024	Wordt het officiële locatieonderzoek nog aangepast naar aanleiding van de aanvullende stikstofberekeningen? Zoniet, waarom niet?	**Oktober 2024**	Geen aanpassing. Nieuw finaal onderzoek uit oktober 2024 bevat nl gewoon nog de oude (achterhaalde) stikstof-uitgangspunten.
23	16-09-2024	Waarom geldt voor Velsen een hogere minimum-oppervlakte eis dan voor de locatie Pastoorsmast in Nuenen en de Nijkerkerweg in Barneveld, terwijl de COA-criteria zoals die zijn vermeld in het RFPvE voor alle locaties gelijk zijn en dat het RFPvE – volgens het COA zelf – al de *ideale situatie* beschrijft?	Geen	N.v.t.
24	16-09-2024	Graag vernemen wij aan welke aspecten (en waarom) die daadwerkelijk bepalend zijn voor de minimumoppervlakte van het AZC blijkbaar wel voldoende kan worden voldaan in het COA-ontwerp voor de locaties in Nuenen en Barneveld met een oppervlakte veel minder dan 1,2ha, maar waaraan (gezien de stelling van COA dat voor Velsen minimaal 1,2ha benodigd is) blijkbaar niet voldoende kan worden voldaan op een locatie met dezelfde of minder opvangcapaciteit in de gemeente Velsen.	Geen	N.v.t.
25	16-09-2024	Waarom wordt de minimumeis van 1,2ha als rigide “knock-out” criterium gehanteerd waarbij locaties die *mogelijk* zelfs een klein beetje kleiner zijn (locatie Hoofdstraat) meteen afvallen, terwijl de gemeente zelf stelt dat de minimum oppervlakte *niet in beton is gegoten, maar maatwerk* is?	Geen	N.v.t.
26	16-09-2024	Indien de gemeente Velsen zelf niet de kennis bezit om een van bovenstaande vragen inhoudelijk te beantwoorden, dan vernemen wij graag van u wie wij binnen het COA kunnen benaderen om de betreffende vraag alsnog van een antwoord te voorzien.	Geen	N.v.t.
27	29-11-2024	Hoe kan het dat over de verschillende locaties heen gelijkluidende *kwalitatieve* conclusies (met name de conclusie “Geen grote belemmeringen verwacht”) op de subcriteria leiden tot niet-onderbouwde verschillende *numerieke* scores (2, 4 of 5) op diezelfde subcriteria?	Geen	N.v.t.
28	29-11-2024	Hoe kan het dat voor Grote Buitendijk met geen enkel “groot risico”-score en verder met alleen “klein risico”- of “geen risico”-scores wordt geadviseerd deze niet verder te onderzoeken vanwege de “algehele lage score” en “kleine kansrijkheid”?	Geen	N.v.t.
29	29-11-2024	Hoe verhoudt het advies van Sweco om Grote Buitendijk niet verder te onderzoeken vanwege de “algehele lage score” zich met de gemeentelijke stelling dat Grote Buitendijk nota bene is aangewezen als toekomstige bouwlocatie (in de periode 2031-2040) en dus blijkbaar bijzonder geschikt is om wél bebouwd te worden?	Geen	N.v.t.
30	29-11-2024	Wegens verschillen in bijvoorbeeld wettelijke beperkingen kunnen sommige percelen van 1,2ha op Grote Buitendijk niet geschikt zijn voor reguliere woningbouw, maar mogelijk wel voor een AZC. Daarnaast kunnen uit elkaar gelegen percelen op Grote Buitendijk van elk 1,2ha verschillend scoren op de verdiepende criteria.	Geen	N.v.t.

Vraagnr	Datum	Vraag	Datum antwoord	Weging antwoord
		Waarom is Grote Buitendijk als één homogene locatie beoordeeld en zijn de locaties De Elta en Handgraaf (gezamenlijk veel kleiner dan Grote Buitendijk) wél als separate locaties beoordeeld?		
31	19-12-2024	Op pagina 6 van het in oktober 2024 uitgebrachte locatieonderzoek staat nog steeds het (knock-out) basiscriterium “in of nabij een woonwijk” vermeld, terwijl het Memo Locatieanalyse duurzame opvang vluchtelingen van 15-10-2024 vermeldt dat het inmiddels geen randvoorwaarde meer is. Komt er – gezien de relevantie van de nu afgevallen randvoorwaarde – weer een nieuwe versie van het locatieonderzoek?	Geen	N.v.t.
32	19-12-2024	De ligging van de AZC-locatie in of nabij een woonwijk is inmiddels geen randvoorwaarde meer. Toch wordt in het definitieve locatieonderzoek uit oktober 2024 bij de locatie Seaport Marina vermeld dat deze niet voldoet (en dus afvalt), omdat het terrein niet in of nabij een woonwijk ligt. Hoe kan dit worden verklaard?	Geen	N.v.t.
33	19-12-2024	Met betrekking tot dezelfde locatie Seaport Marina wordt in het Sweco-rapport vermeld dat de afstand tot de voorziening “supermarkt” 31 loopminuten bedraagt, terwijl de COA-eis maximaal 30 minuten stelt. Ook daarom valt Seaport Marina af. Begrijpen wij goed dat het College 1 loopminuut te veel (plm. 50 meter!) een potentieel valide reden vindt om Seaport Marina af te laten vallen, met als mogelijk gevolg dat straks provinciale ontheffing gevraagd moet worden om in BPL Santpoort-Zuid te mogen bouwen? Nota bene: bij locatie Spoorbak wordt in het document “Uitgebreide locatie analyse duurzame opvang vluchtelingen” vermeld dat de loopafstand naar de dichtstbijzijnde supermarkt 34 minuten bedraagt en dat het COA zelf meldt dat dat acceptabel is!	Geen	N.v.t.
34	19-12-2024	Met betrekking tot dezelfde locatie Seaport Marina wordt in het Sweco-rapport vermeld dat 1,3km afstand overeenkomt met 27 loopminuten. Sweco rekent blijkbaar met een zeer lage loopsnelheid van 2,9km/uur. Een ondergrens voor een normale loopsnelheid is plm. 4km/uur, zodat de hiervoor genoemde 31 loopminuten afstand tot een supermarkt in werkelijkheid bij een normale loopsnelheid een stuk *onder* de COA-grens van 30 minuten ligt. Gaat Sweco op basis hiervan in haar locatieonderzoek nog het aantal loopminuten naar de supermarkt bij locatie Seaport Marina aanpassen?	Geen	N.v.t.
35	19-12-2024	In het memo Memo Locatieanalyse duurzame opvang vluchtelingen van 15-10-2024 wordt vermeld dat de locaties Waterloo en Grote Buitendijk concrete woningbouwlocaties zijn en dat deze mede daarom afvallen als potentiële locatie voor een AZC. Wat is de definitie van *concrete woningbouwplannen?* In andere woorden: Wat maakt woningbouwplannen *concreet* en waarin	Geen	N.v.t.

Vraagnr	Datum	Vraag	Datum antwoord	Weging antwoord
		onderscheiden deze zich van *intentie-plannen* (zie p.6 van de samenvatting van de Sweco klankbordgroep van 17-06-2024 waarin de provincie volgens wethouder Smeets zelf dat onderscheid maakt)?		
36	19-12-2024	We merken op dat in het document “Beantwoording vragen van de Raad” van 2 juli 2024 het College letterlijk aangeeft dat Grote Buitendijk een “nog niet gepland woningbouwproject” is. Tegelijkertijd geeft wethouder Smeets aan dat alleen locaties waar *concrete plannen* voor zijn door de provincie worden geaccepteerd als zijnde geen alternatieve locatie voor een AZC (zie p.6 van de samenvatting van de Sweco klankbordgroep van 17-06-2024). Kan het College aangeven waar onderbouwd terug te vinden valt dat de woningbouwplannen voor de locaties Waterloo en Grote Buitendijk voldoen aan de criteria om als *concreet* aangemerkt te worden?	Geen	N.v.t.
37	19-12-2024	Het Sweco locatieonderzoek vermeldt op pp.28/29 m.b.t. de locaties De Elta en Handgraaf dat het aansluiten op nutsvoorzieningen relatief gemakkelijk gaat. Is het College ermee bekend dat volgens de site van Liander het tot mogelijk het vierde kwartaal van 2031 duurt voordat er netcapaciteit op een van beide locaties gerealiseerd kan worden? Zie deze link Liander - Capaciteit op uw locatie en vul postcode 2082XD (postcode van het Van den Bergh Eysingaplantsoen) in.	Geen	N.v.t.
38	19-12-2024	We zien dat het aspect “leefbaarheid” opeens een doorslaggevende rol speelt om locaties wel of niet te laten afvallen, hoewel het niet terugkomt in de basiscriteria en ook niet in de verdiepende criteria. Wat echter opvalt, is dat “leefbaarheid” niet consistent wordt getoetst: bij de ene locatie alleen vanuit het perspectief van de bestaande bewoners van de locatie, bij de andere locatie alleen vanuit het perspectief van de nieuwe bewoners van het AZC. We zien dat dit tot willekeur leidt in de beoordeling op dit aspect bij de diverse locaties. Volgens het locatieonderzoek (p. 133) kent Leefbaarheid de volgende beoordelingscriteria: - In of nabij woonomgeving/voorzieningen - Voldoende (buiten)ruimte op de locatie Hieruit blijkt duidelijk dat volgens de gemeente de leefbaarheid vanuit het perspectief van de AZC-bewoners dient te worden beoordeeld. Overigens is elk AZC dat aan het Programma van Eisen van het COA voldoet sowieso al voorzien van voldoende (buiten)ruimte. De leefbaarheidsoverwegingen luiden volgens de gemeente als volgt (p. 133 locatieonderzoek): - Binding - Mate van bereikbaarheid - afstand tot openbaar vervoer - afstand tot winkels - afstand tot maatschappelijke voorzieningen	Geen	N.v.t.

Vraagnr	Datum	Vraag	Datum antwoord	Weging antwoord
		- borgen goed woon- leefklimaat Kan het College voor de locaties waarbij het aspect Leefbaarheid reeds een rol heeft gepeeld in de eindbeoordeling onderbouwd expliciet maken: • hoe ze op de hierbovengenoemde zes overwegingen scoren? • Waarom die scores zo uitvallen? • Vanuit wiens perspectief (de reeds bestaande bewoners of de nieuwe AZC-bewoners) de scores zijn bepaald? • Heeft het College zelf nog aanvullende overwegingen opgesteld voor het aspect Leefbaarheid? Zoja, welke zijn dat, hoe scoren de locaties daarop en waarom? Het gaat in ieder geval om de locaties De Elta, Handgraaf, Paramaribostraat, Grote Buitendijk én Zeeweg/Binnenhaven.		

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17361
Extern Zaak ID	1955162
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	10.e
Titel	RO: Ontwikkelkader De Lange Weeren gemeente Edam-Volendam (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

De gemeente Edam-Volendam heeft het ontwikkelkader voor de nieuwe woonwijk Lange Weeren naar GS gestuurd, met het verzoek om het gebied te ontgrenzen van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Gedeputeerde Staten laten de gemeente weten dat een ontgrenzing van het BPL in deze fase nog niet aan de orde is. Wel geven GS aan dat zij het plan graag verder uitgewerkt willen zien.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

N. Haran

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143544

harann@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 DEC. 2024

Kenmerk

1955162/2354351

Uw kenmerk

Betreft: Reactie op Ontwikkelkader Lange Weeren

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Reactie op Ontwikkelkader Lange Weeren.

Eind juli 2024 heeft de gemeente Edam-Volendam het ontwikkelkader voor de nieuwe woonwijk Lange Weeren naar ons gestuurd. De gemeente heeft ons verzocht het gebied te ontgrenzen van het BPL (zie bijlage 1).

In onze reactie hierop (zie bijlage 2) geven we aan dat een ontgrenzing van het Bijzonder Provinciaal Landschap in deze fase nog niet aan de orde is. Wel geven wij aan dat wij de kwaliteiten van het ontwikkelkader herkennen en het plan graag verder uitgewerkt willen zien. Hierbij is van belang dat de ontwikkeling van De Lange Weeren al is voorzien in het Bestuursakkoord Pilot Waterland. De ontwikkeling is ook mogelijk gemaakt binnen de instructieregels voor het Bijzonder Provinciaal Landschap (artikel 6.59, achtste lid, van de Omgevingsverordening NH2022), voor zover passend binnen de afspraken in het Bestuursakkoord.

Wij staan welwillend tegenover het verlenen van een ontheffing van de BPL-bepalingen voor de woningbouwontwikkeling De Lange Weeren. De ontwikkeling moet dan wel passen binnen de intentie van het Bestuursakkoord: gebiedsontwikkeling met behoud en ontwikkeling van de groene en recreatieve kwaliteiten van de Rijksbufferzone. Zodra de gemeente een ontheffingsverzoek heeft ingediend, beoordelen wij dit mede op basis van de gemeentelijke onderbouwing, gerelateerd aan de afspraken uit het Bestuursakkoord Pilot Waterland. Daarnaast verwachten we bij een ontheffingsverzoek dat de gemeente daar voldoende aandacht geeft aan de aspecten van mobiliteit en de extra kwaliteiten van het plan (als alternatief voor de afspraken uit het Bestuursakkoord Pilot 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

Voorafgaand aan een besluit over het verlening van een ontheffing agenderen wij het ontheffingsverzoek en het plan ook in de Statencommissie Ruimte voor een advies.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

Brief gemeente Ontwikkelkader Lange Weeren
Reactie GS op Ontwikkelkader Lange Weeren

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Edam-Volendam
Postbus 180
1130 AD VOLENDAM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
N. Haran
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143544
harann@noord-holland.nl

Verzenddatum
19 DEC. 2024

Kenmerk
1955162/2354292

Uw kenmerk
Z2312035

Betreft: Ontwikkelkader De Lange Weeren

Geacht college,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw ontwikkelkader De Lange Weeren. Wij herkennen de kwaliteiten van het ontwikkelkader en zien dit plan graag verder uitgewerkt richting een omgevingsplan dat in procedure kan worden gebracht.

In uw begeleidende brief verzoekt u ons om het plangebied De Lange Weeren, ten behoeve van het plan De Lange Weeren, te ontgrenzen van het Bijzonder Provinciaal Landschap. Een ontgrenzing ten behoeve van het ontwikkelkader is echter in deze fase nog niet aan de orde. Wij gaan pas over tot ontgrenzing wanneer er sprake is van een onherroepelijk omgevingsplan. Hierbij is van belang dat de ontwikkeling van De Lange Weeren reeds is voorzien in het Bestuursakkoord Pilot Waterland en mogelijk is gemaakt binnen de instructieregels ten aanzien van het Bijzonder Provinciaal Landschap (artikel 6.59, achtste lid, van de Omgevingsverordening NH2022), voor zover passend binnen de afspraken in het Bestuursakkoord. Op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH2022 kunnen wij op aanvraag van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen als bedoeld in artikel 2.32, eerste lid, van de Omgevingswet, van de regels in Afdeling 6.2 en kunnen wij daaraan voorschriften verbinden.

Wij staan welwillend tegenover het verlenen van een ontheffing voor de woningbouwontwikkeling De Lange Weeren aan de gemeente Edam-Volendam indien de ontwikkeling materieel past binnen de intentie van het Bestuursakkoord: gebiedsontwikkeling met behoud en ontwikkeling van de groene en recreatieve kwaliteiten van de Rijksbufferzone. Hiervoor is het nodig dat uw college een ontheffingsverzoek indient. Zodra een ontheffingsverzoek wordt ingediend, beoordelen wij dit mede op basis van de gemeentelijke onderbouwing, gerelateerd aan de afspraken uit het Bestuursakkoord Pilot 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

In onze reactie op uw verzoek (februari 2024, kenmerk 1955162/2199228) gaven wij aan dat aspecten van mobiliteit en de extra kwaliteiten van het plan (als alternatief voor de afspraken uit het Bestuursakkoord Pilot Waterland) nog niet voldoende naar voren komen in het plan. In het ontheffingsverzoek voor het plan De Lange Weeren verwachten wij dat beide aspecten voldoende aandacht krijgen.

I. Mobiliteit: Hoewel wij ons in grote lijnen kunnen vinden in het Mobiliteitsprogramma van Eisen (MvE), is het van belang om helder en transparant te zijn over de afname van de bereikbaarheid van de regio en de doorstroming op de provinciale wegen. Tot heden is het niet gelukt om de totale verkeerseffecten van Lange Weeren inzichtelijk te maken. Wij verzoeken u deze berekeningen alsnog uit te laten voeren en met ons te delen. Reden hiervoor is inzicht te krijgen in de totale effecten van nieuwbouwplannen op provinciale wegen in de regio.

Daarbij komt de verkeersveiligheid ook verder onder druk te staan op locaties waar verkeersgebruikers elkaar gelijkvloers moeten kruisen. Wij delen uw mening dat het in de huidige situatie al de nodige aandacht vraagt. Het toevoegen van De Lange Weeren zorgt er echter voor dat deze druk verder toeneemt. Bestaande en toekomstige inwoners en ondernemers van de gemeente en de regio dienen te worden geïnformeerd over onder andere de verwachte langere files (zowel in tijd als in lengte).

Wij zijn het eens met het realiseren van een nieuwe aansluiting op de N517 voor het openbaar vervoer. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en EBS vaststellen dat er een lijnbus door de nieuwe wijk gaat rijden en dat hiervoor een aansluiting op deze provinciale weg noodzakelijk is. Deze aansluiting kan tevens worden gebruikt door hulpdiensten, maar dient zodanig te worden ingericht dat gebruik (of misbruik) door ander verkeer niet mogelijk is. Voor een (toekomstige) ontsluiting voor normaal gemotoriseerd verkeer geven wij geen toestemming. Wij volgen hiervoor het advies van Goudappel Coffeng. De kosten voor deze OV-aansluiting komen niet voor rekening en risico van de provincie en dienen bekostigd te worden uit de ontwikkeling en/of door uw gemeente. De ruimtelijke inpassing moet worden opgenomen in het nog op te stellen omgevingsplan De Lange Weeren waarvoor een ontheffing wordt gevraagd.

Een derde aandachtspunt betreft de in het MvE opgenomen randvoorwaarde/eis voor het realiseren van een HOV-halte en tunnel voor het langzaam verkeer bij c.q. onder de N517 ter hoogte van Hotel Volendam. Nut en noodzaak van beide voorzieningen en aansluiting van deze tunnel op de hoogwaardige fietsroute naar Amsterdam onderschrijven wij. Om in aanmerking te komen voor een ontheffing dient de realisatie van zo'n HOV halte en (fiets)tunnel onlosmakelijk deel uit te maken van het plan De Lange Weeren. Beide voorzieningen moeten ook planologisch geborgd worden.

Als laatste geven wij u graag nog het volgende advies: Uit een nadere analyse van de rotonde N247-N517 blijkt dat door toekomstige verkeerstoename, als gevolg van autonome groei en omliggende woningbouwprogramma's, deze rotonde het verkeer niet meer kan verwerken. Het omzetten van een rotonde naar een VRI kan hier mogelijk een oplossing voor zijn. Wij zijn het met u eens dat dit een regionaal vraagstuk c.q. opgave is en stellen aan Provinciale Staten voor dit als project op te nemen in het iMPI. Wij adviseren de studie naar een robuuste oplossing voor dit kruispunt op te nemen in het programma Bereikbaarheid Waterland. Daarin kunnen de eerder genoemde HOV-halte en (fiets)tunnel mogelijk integraal worden opgenomen zodat er een kwaliteitsverbetering ontstaat voor een groter deel van de regio.

II. Extra Kwaliteiten: Om De Lange Weeren als volwaardig alternatief voor het Bestuursakkoord Pilot Waterland te kunnen aanmerken, verwachten wij in het plan De Lange Weeren, extra kwaliteiten bovenop wat men van een regulier nieuwbouwplan mag verwachten. Deze extra kwaliteiten moeten concreet aantoonbaar zijn en gericht zijn op het versterken van de kwaliteiten van de voormalige Rijksbufferzone, zoals natuur, water, landschap en recreatie. In het ontheffingsverzoek verwachten wij een duidelijke verwijzing naar de extra kwaliteiten in het plan.

Nadat wij uw verzoek hebben ontvangen zullen wij een besluit nemen of wij de ontheffing verlenen. Voorafgaand aan dit besluit wordt het ontheffingsverzoek en plan ook voor advies geagendeerd in de Statencommissie Ruimte. Wij hebben er vertrouwen in dat de goede samenwerking tussen de gemeente en de provincie in dit proces wordt voortgezet.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

INGEKOMEN 26 JULI 2024

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum
15 februari 2024	1955162/2199228	Z23120535	23 juli 2024
Onderwerp	Doorkiesnummer	Bijlage(n)	
Ontwikkelkader De Lange Weeren	Lisa Rinkel (0299) 398 398	2	

Geachte leden van Gedeputeerde Staten,

Met veel trots presenteren wij het Ontwikkelkader De Lange Weeren. Op 11 juli 2024 heeft de gemeenteraad unaniem het Ontwikkelkader De Lange Weeren vastgesteld.[1] Na jaren van planvorming ligt er dan nu ook eindelijk een breed gedragen ontwikkelkader waarin onze ambities voor de Lange Weeren zijn verankerd. Ambities op het gebied van woningbouw, water, landschap en mobiliteit. De Lange Weeren wordt door deze ambities een vooruitstrevende en unieke woonwijk.

De Lange Weeren is voor elke inwoner die zo naarstig opzoek is naar een woning. Jong en oud, alleen of samen. De behoefte aan woningen is enorm toegenomen in de afgelopen jaren en de daadwerkelijke realisatie is door allerlei omstandigheden achtergebleven. Zowel in onze gemeente, als in de hele regio. De Lange Weeren is daarmee niet alleen van groot belang voor de inwoners van de gemeente Edam-Volendam.

In februari 2024 heeft u reeds een overwegend positieve reactie op het plan gegeven. Uit uw analyse is gebleken dat een aanzienlijk deel van de gestelde ambities goed was uitgewerkt in het plan. Enkel de ambitie duurzame mobiliteit moest worden aangevuld. De doorstroming van de N247 staat immers onder druk. In de regio Waterland is een aantal knelpunten op het gebied van de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Dit is een regionale opgave. Om die knelpunten op te lossen, werken de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam daarom nauw samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam.

Op 11 juli 2024 heeft onze gemeenteraad het Mobiliteitsplan Edam-Volendam vastgesteld. Daarin is een actielijst opgenomen met korte termijn en lange termijn acties. Alles is erop gericht om de gemeente veiliger te maken en het autoverkeer in de gemeente én richting Amsterdam en Purmerend te verminderen. Dit ook om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te blijven maken. Er is immers enorme woningnood en behoefte aan extra ruimte voor bedrijven. Om de toename van het aantal

[1] Het beeldkwaliteitsplan is voorlopig vastgesteld. Deze wordt definitief vastgesteld bij het omgevingsplan.

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

verkeersbewegingen vanuit De Lange Weeren tot een minimum te beperken, hebben wij tevens een mobiliteitsprogramma van eisen op laten stellen. Duurzame mobiliteit is het uitgangspunt. De Lange Weeren wordt een wijk die passend is bij Volendam, waar het openbaar vervoer een plek krijgt en met een heel uitgebreid fiets- en wandelnetwerk. Leidend naar de regio en naar een prachtig dorpshart in De Lange Weeren, waar het straks voor iedereen heel prettig wonen en verblijven is.

De verkeersdruk op de N247 is een autonome ontwikkeling en de knelpunten kunnen wij vanuit de gemeente Edam-Volendam en vanuit de ontwikkeling van De Lange Weeren niet oplossen. De effecten van De Lange Weeren op de N247 zijn reeds in beeld gebracht en gedeeld met de provincie. Op dit moment wordt er op verzoek van de provincie nog een tweede studie verricht naar de effecten op basis van het regionale verkeersmodel. Zodra deze studie gereed is sturen wij u deze toe. Wij gaan er echter vanuit dat de uitkomsten van deze studie geen gevolgen hebben voor de ontwikkeling van De Lange Weeren.

Wij staan in de startblokken om door te gaan met de vervolgstappen. De Lange Weeren is gelegen in het Beschermd Landschap. Om de vervolgstappen die nodig zijn voor het project daadwerkelijk te kunnen zetten, is het noodzakelijk dat u c.q. Provinciale Staten De Lange Weeren ontgrenst van het Beschermd Landschap. Hiervoor wordt in het plan een extra investering gedaan ten behoeve van extra kwaliteit voor natuur, landschap en recreatie. Het laat zien dat een ontwikkeling met wonen in datzelfde landschap hand in hand gaat en elkaar zelfs enorm kan versterken. Wij verzoeken Gedeputeerde Staten dan ook om De Lange Weeren te (laten) ontgrenzen van het Beschermd Landschap.

De Lange Weeren is een complex en prachtig dossier gebleken. Een dossier waar nauwe afstemming heeft plaatsgevonden met verschillende betrokken partijen, waaronder met de Woningcorporaties, het Hoogheemraadschap Hollands Noorder Kwartier en de provincie Noord-Holland. Ook voor het vervolg zetten wij deze samenwerking graag duurzaam voort. Het realiseren van de mooiste woonwijk van Nederland doen wij graag samen.

Wij zien uit naar uw positieve reactie!

Met vriendelijke groet,
Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,

H. van der Woude

de burgemeester,

L.J. Sievers

Bijlagen:
1. Ontwikkelkader De Lange Weeren
2. Mobiliteitsprogramma van Eisen De Lange Weeren

Ontwikkelkader

De Lange Weeren Volendam

Opdrachtgever: Gemeente Edam-Volendam

Datum: 17 juli 2024

De Lange Weeren Volendam
is een product van:
Bureau B+B Stedenbouw en
Landschapsarchitectuur

en

René Kuiken Urbanism

In samenwerking met:
Nelen & Schuurmans
Goudappel Coffeng

In opdracht van:
Gemeente Edam-Volendam

Bureau B+B
Stedebouw en
Landschapsarchitectuur

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl

Inhoudsopgave

Ontwikkelkader

1 **Inleiding**
- Voorwoord 4
- Plan De Lange Weeren 6

2 **Context**
- Locatie 10
- Historie 12

3 **Opgave**
- Landschappelijke inpassing 16
- Wateropgave 17
- Duurzaamheidsopgave 17
- Mobiliteitsopgave 18
- Belemmeringen 20
- Programma 21

4 **Stedenbouwkundig plan**
- Identiteit Plan De Lange Weeren 24
- Ambities Plan De Lange Weeren 26
- Stedenbouwkundig raamwerk 28
- Ruimtelijke principes 29
- Nieuwe dorpsrand, wonen aan het landschap 30
- De dorpsstraat, wonen aan de weide 34
- Woonbuurten 38
- De groenblauwe dooradering 40
- Voorbeeld verkaveling 46

5 **Mobiliteit**
- Mobiliteitsvisie 58
- Verkeersstructuur 60
- Profielen 62

6 **Duurzaamheid**
- Klimaatbestendig bouwen 68
- Ecologie en biodiversiteit 70
- Natuurinclusief bouwen 72
- Duurzaam en circulair bouwen 72
- Duurzame energie 73

Beeldkwaliteitsplan

7 **Overkoepelende beeldkwaliteit**
- Sfeergebieden 76
- inrichtingsprincipes openbare ruimte 80

8 **Beeldkwaliteit architectuur**
- Overkoepelende beeldkwalliteit architectuur 86
- Positie en oriëntatie bebouwing 88
- Vormgeving hoofdmassa architectuur 90
- Bebo & sociale huur 92
- Materiaal en kleurgebruik 94
- Specials 96
- Bijgebouwen en overige bebouwing 97
- Inspiratiebeelden architectuur 99

9 **Proces**
- Vervolgproces en toetsing 102

Voorwoord

1. Inleiding

Voorwoord

Met veel trots presenteren wij namens de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam het ontwikkelkader voor de Lange Weeren. Na jaren van planvorming ligt er dan nu eindelijk een breed gedragen ontwikkelkader waarin onze ambities voor de Lange Weeren zijn verankerd. Ambities niet alleen op het gebied van woningbouw, maar ook op het gebied van water, landschap en mobiliteit. De Lange Weeren wordt door deze ambities een vooruitstrevende en unieke woonwijk.

De Lange Weeren is voor elke inwoner die zo naarstig opzoek is naar een woning. Jong en oud, alleen of samen. De behoefte aan woningen is enorm toegenomen in de afgelopen jaren en de daadwerkelijke realisatie is door allerlei omstandigheden achtergebleven. Niet alleen in onze gemeente, maar in de hele regio. De Lange Weeren is daarmee niet alleen van groot belang voor de inwoners van de gemeente Edam-Volendam.

Wij staan in de startblokken om door te gaan met de vervolgstappen. De Lange Weeren is een complex maar prachtig dossier gebleken. Een dossier waar nauwe afstemming heeft plaatsgevonden met verschillende betrokken partijen. Ook voor het vervolg zetten wij deze samenwerking graag duurzaam voort. Het realiseren van de mooiste woonwijk van Nederland doe je namelijk niet alleen.

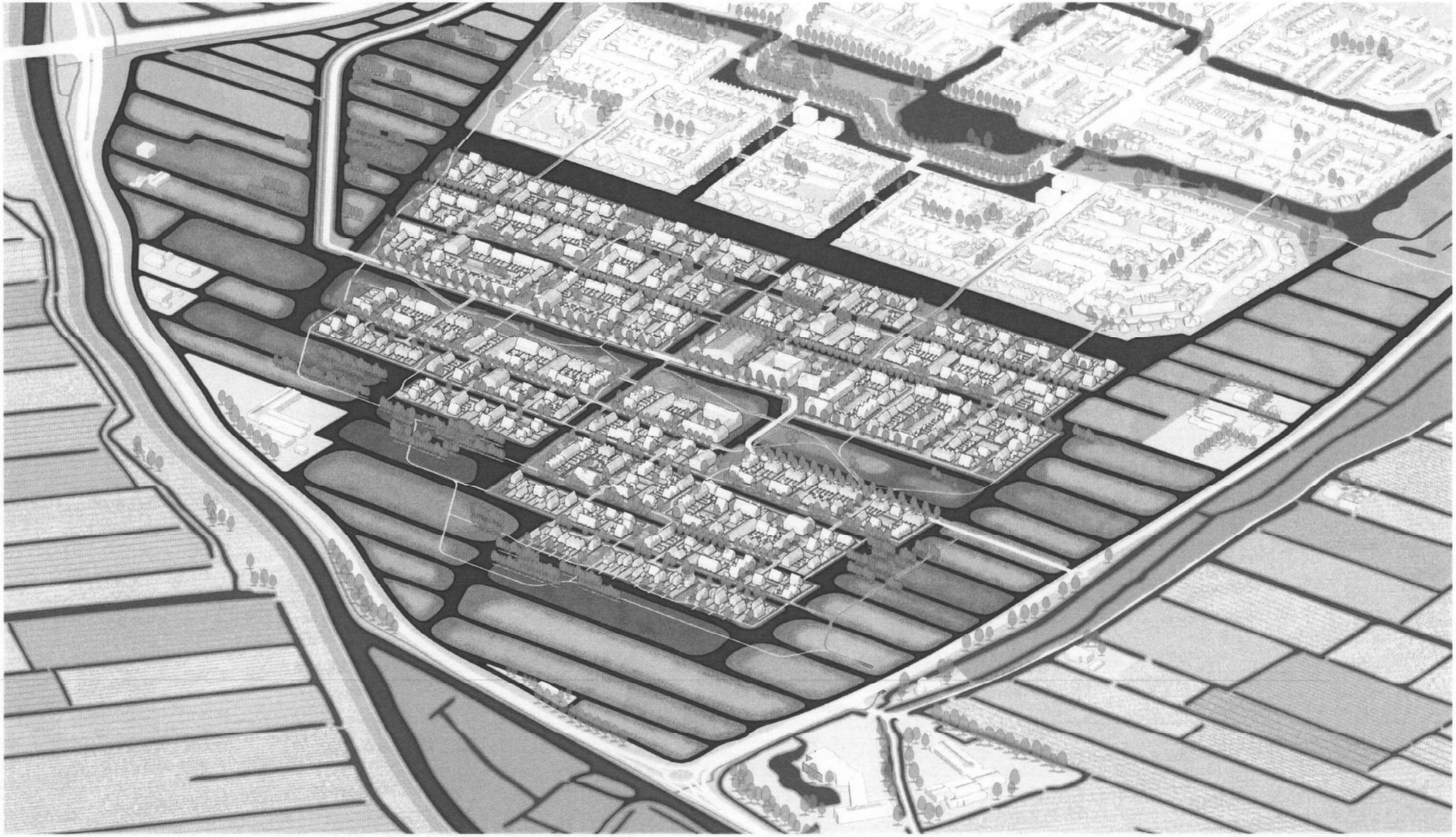
Wij zien uit naar uw positieve reactie!

Marisa Kes, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling
Angelique Bootsman, wethouder Economische Zaken

< *Luchtfoto locatie Plan De Lange Weeren*

> *Molen de Kathammer, nabij De Lange Weeren*

Plan De Lange Weeren



1. Inleiding

Plan De Lange Weeren

De Lange Weeren maakt deel uit van het bestuurlijk akkoord uit 2011 ("Pilot Waterland") waarin gemeenten in Zaanstreek-Waterland (met uitzondering van Zaanstad en Purmerend) en stadsdeel Amsterdam-Noord, in de toenmalige rijksbufferzone woningbouw mochten realiseren tegen een extra investering in een fonds die voor natuur, landschappelijke en recreatieve doeleinden gereserveerd zou worden. De rijksbufferzone bestaat inmiddels niet meer. Eind 2019 bood de provincie Noord-Holland ruimte om in de geest van het bestuursakkoord een alternatief plan in te dienen.

Voor De Lange Weeren zijn de afgelopen jaren verschillende plannen opgesteld. Er is een plan door één ontwikkelaar uitgewerkt in een ontwikkelkader, de gemeente heeft een totaalvisie opgesteld en de andere ontwikkelaar heeft eveneens een eigen visie opgesteld. Uiteindelijk zijn vóór de gemeenteraadsverkiezingen (maart 2022) de diverse documenten niet vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft in meerderheid aangegeven dat zij onder gemeentelijke regie een integraal plan wil opstellen voor het totale gebied. Na de coalitievorming en installatie van het nieuwe college in juni 2022, is gestart met het opstellen van dit eigen integrale plan voor De Lange Weeren. Deze versie van het plan is eind 2022 voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkelingen (ARO) en de provincie Noord-Holland. Om dit plan als een goed alternatief voor het bestuursakkoord te kunnen beschouwen, was een ruimtelijke verdiepingsslag noodzakelijk.

In 2023 heeft Bureau B+B samen met René Kuiken Urbanism in opdracht van de gemeente en in samenwerking met betrokken partijen deze verdiepingsslag gemaakt. In september van dat jaar heeft de gemeenteraad een positieve zienswijze op het plan afgegeven. Ook de ARO heeft op 29 augustus 2023 zijn zegen over het plan uitgesproken. Na de zienswijze van de gemeenteraad is ook de provincie om reactie gevraagd. In februari 2024 heeft de provincie een overwegend positieve reactie op het plan gegeven. Uit de analyse van de provincie blijkt dat een aanzienlijk deel van de gestelde ambities goed is uitgewerkt in het plan.

< *Illustratie de Lange Weeren*

Enkel de ambitie duurzame mobiliteit was onvoldoende gerealiseerd. Dit was dan ook het startsignaal om het plan verder uit te werken.

Voorliggend plan is het resultaat van een zorgvuldig proces waarin de opgave en de randvoorwaarden zijn geanalyseerd. De opzet van de wijk, de wijze van integratie van de waterbergingsopgave en de verweving van de wijk met het omliggende landschap zijn onderzocht. Voor u ligt dan ook een plan dat een reguliere gebiedsontwikkeling overstijgt. 1160 woningen bouwen in een groen landschap doen we niet zomaar. Dat doen wij uiterst verantwoord, met respect voor het landschap. In De Lange Weeren zijn bodem en water sturend. De Lange Weeren wordt groen, energieneutraal en klimaatbestendig. De identiteit van deze nieuwe wijk in Volendam sluit aan bij de historie van dat landschap en biedt tegelijkertijd mogelijkheden voor een duurzame toekomst.

U leest in dit plan dat er veel aandacht is voor water en groen, maar er is tevens ruimte voor voorzieningen als een school, sport en winkels. Duurzame mobiliteit wordt daarnaast het uitgangspunt. Lange Weeren wordt een wijk die passend is bij Volendam, met voldoende parkeergelegenheid voor zowel de auto als de bouwbus. Het wordt echter nog meer een wijk waar het openbaar vervoer een plek krijgt en daarnaast een heel uitgebreid fiets- en wandelnetwerk. Niet alleen leidend naar de regio. Ook naar een prachtig dorpshart in De Lange Weeren, waar het straks voor iedereen heel prettig wonen en verblijven is.

We bouwen woningen voor iedere doelgroep en zetten specifiek in op 1/3e sociale huur, 1/3e betaalbare woningen en 1/3e vrije sector woningen. Woningen die onze gemeente en de regio hard nodig hebben. Woningen die we op dit moment binnenstedelijk niet kunnen realiseren. Om de betaalbaarheid van twee derde van de woningen (huur en koop) te bevorderen, ontvangt de gemeente vanuit de Woningbouwimpuls subsidie van het Rijk. Het geld gaat worden ingezet om publieke investeringen in de Lange Weeren, die voor woningbouw noodzakelijk zijn, te bekostigen.

In het plan wordt een extra investering in het plan zelf gelegd ten behoeve van extra kwaliteit voor natuur, water en landschap en recreatie. Het laat zien dat een ontwikkeling met wonen in datzelfde landschap hand in hand gaat en elkaar zelfs enorm kan versterken. Het voorliggende plan is daarmee wat ons betreft een volwaardig alternatief voor het bestuursakkoord.

2| Context

Locatie de Lange Weeren

2. Context

Locatie de Lange Weeren

< *Plangebied De Lange Weeren*

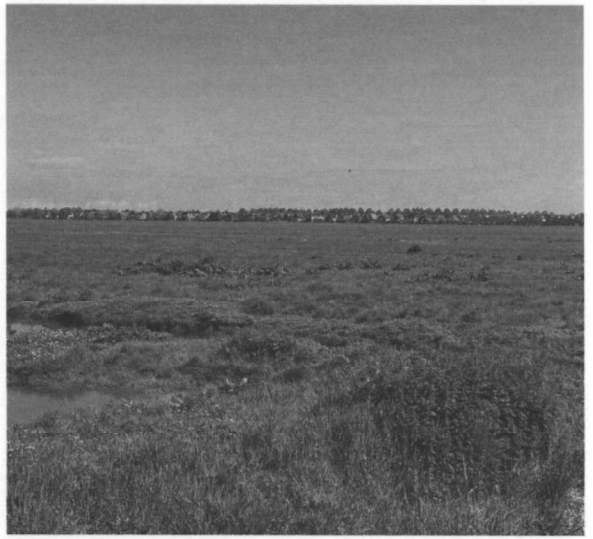
> *Foto's huidige situatie*

De Lange Weeren is gesitueerd aan de Westzijde van Volendam, gelegen tussen de wijk Blokgouw en de ontsluitingswegen N247, de Zeddeweg en de in aanleg zijnde Zuiderzeeweg. De naam 'De Lange Weeren' vindt zijn oorsprong in de verkaveling van het landschap; de lange, noord-zuid georiënteerde sloten en de langgerekte percelen daartussen werden 'Lange Weeren' genoemd.

De bestaande wijk de Blokgouw vormt momenteel de dorpsrand van Volendam richting het westen. De bebouwing bestaat voornamelijk uit vrijstaande woningen die met hun tuin zijn gelegen aan het landschap. Op een zestal plekken opent de dorpsrand zich richting het landschap middels een plantsoen, parkstrook of waterlijn. Er bestaan momenteel geen fysieke verbindingen tussen de wijk de Blokgouw en de Lange Weeren.

De Lange Weeren is een veenweidelandschap. Ten westen van de Lange Weeren, aan de overzijde van de N247 ligt de droogmakerij de Purmer. Ten Zuiden van de Lange Weeren zijn achtereenvolgens het Heitje van Katham en de Veenweide polder Katwoude gelegen. Ten noorden van de Lange Weeren ligt de bebouwde kom van Edam. Aan de randen van de Lange Weeren zijn een vijftal percelen met (voormalige agrarische) bebouwing gelegen welke worden ontsloten vanaf de N247 en de Zeddeweg.

Kenmerkende lange slootlijnen in de Lange Weeren

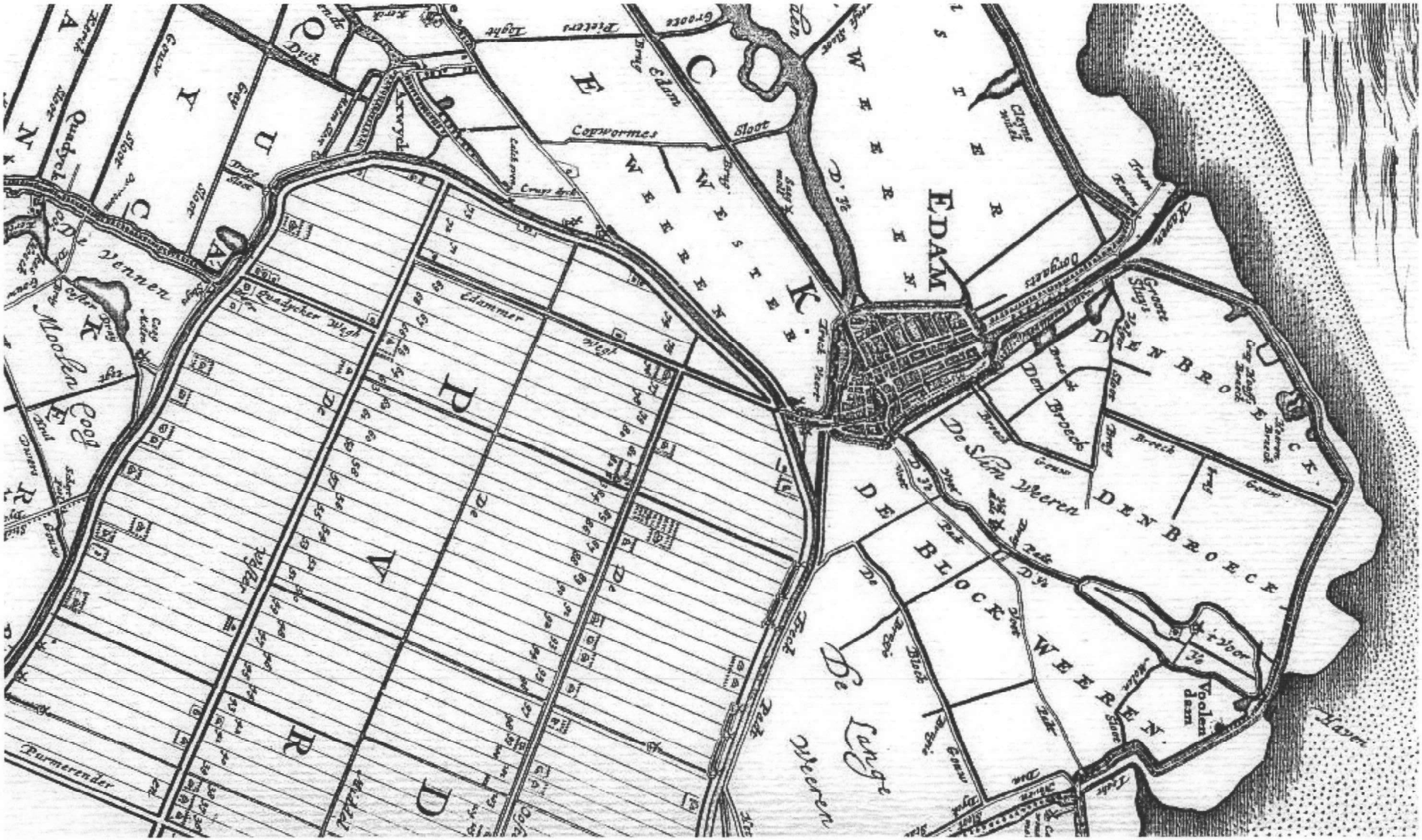


De Blokgouw, de huidige dorpsrand van Volendam

Zicht richting de molen van Volendam over het Heitje van Katham

Parkzone aan de noordzijde Blokgouw

Historie


EDAM
Wemeren
Oostzijde
Cappermes Sloot
Elam
Vennen
Molen
Coej
Quadycker Wijck
Edammer
Purmerender
De Lange Weeren
De Block
Weeren
Den Broeck
De Slim Weeren
Groote Sluys
Haven
Voolendam

Historie

< *Historische kaart Gemeente Edam-Volendam*

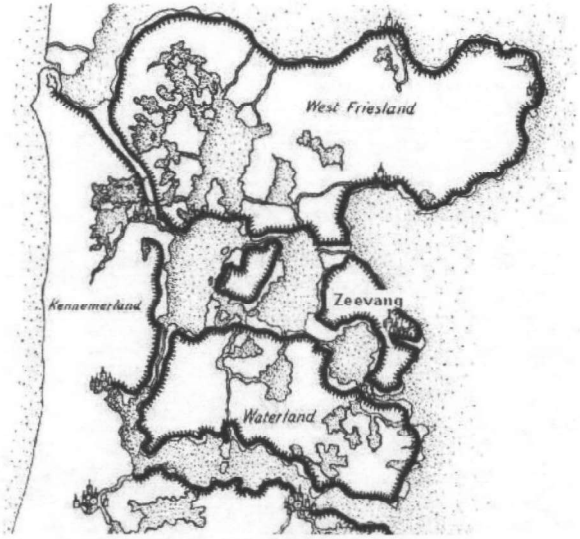
> *Ontstaansgeschiedenis de Lange Weeren*

De locatie van de nieuwe wijk De Lange Weeren is gelegen in het veenweidegebied van Noord-Holland. Het is gelegen op de overgang tussen Waterland en Zeevang. Het eeuwenoude en voor het veenweidelandschap zo typerende slagenlandschap is hier nog goed zichtbaar. De inpassing van een nieuwbouwwijk in dit landschap dient daarom zeer zorgvuldig te gebeuren, met respect voor cultuurhistorie, groen, bodem en water.

Het veengebied van Waterland ontstond als een veenkussen achter strandwallen. Natuurlijke ontwatering vond plaats via veenstromen, genaamd "dieën". Deze afvoerpatronen bepaalden de ontginningsstrategie. Sloten werden loodrecht op de veenstromen gegraven, wat resulteerde in een strookvormig verkavelingspatroon dat tot op heden grotendeels intact is gebleven. Veenoxidatie en inklinking traden op naarmate het veen werd ontgonnen, leidend tot bodemdaling.

In de 11e eeuw werden de eerste dijken aangelegd om overstromingen te voorkomen. Het veen zakte tot zeeniveau en vrije afwatering werd onmogelijk. Lokale dijken en polders werden aangelegd voor droge landbouwgrond. In de late 12e eeuw startte de bouw van de Waterlandse Zeedijk onder toezicht van de Graaf van Holland om gezamenlijk bescherming tegen de zee te bieden. In de 16e eeuw werden meren door golven en ontwatering groter. Vanaf de 17e eeuw werden deze meren drooggelegd, zoals de Purmer in 1622. Deze droogmakerij kenmerkt zich door een symmetrische indeling met een middenas. Waar de polder de Lange Weeren voorheen grensde aan het open water van het Purmermeer, ligt het vanaf dat moment midden in het landschap.

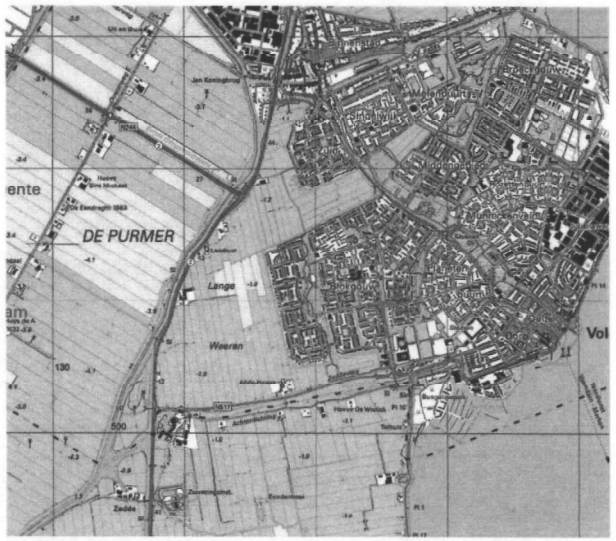
Gedurende de daaropvolgende eeuwen speelde de polder de Lange Weeren een rol in de veeteelt van de regio. Met de opkomst van stedelijke ontwikkeling en veranderingen in landgebruik in de moderne tijd, onderging de Lange Weeren deels een verschuiving van agrarisch naar residentieel gebruik.



De Lange Weeren binnendijks temidden van de Zuiderzee

Inpoldering Noord-Holland

Voor de grootschalige stedelijke uitbreiding na Tweede Wereldoorlog



Huidige situatie

3| Opgave

3. Opgave

Opgave voor De Lange Weeren

De Lange Weeren wordt een wijk van de toekomst. Op allerlei vlakken wordt integraal gewaarborgd dat de nieuwe wijk duurzaam en klimaatadaptief zal worden ontwikkeld. De Lange Weeren draagt hiermee actief bij aan de doelstelling Edam-Volendam klimaatneutrale gemeente in 2050. Voor de Lange Weeren gelden de duurzaamheidseisen van de MRA.

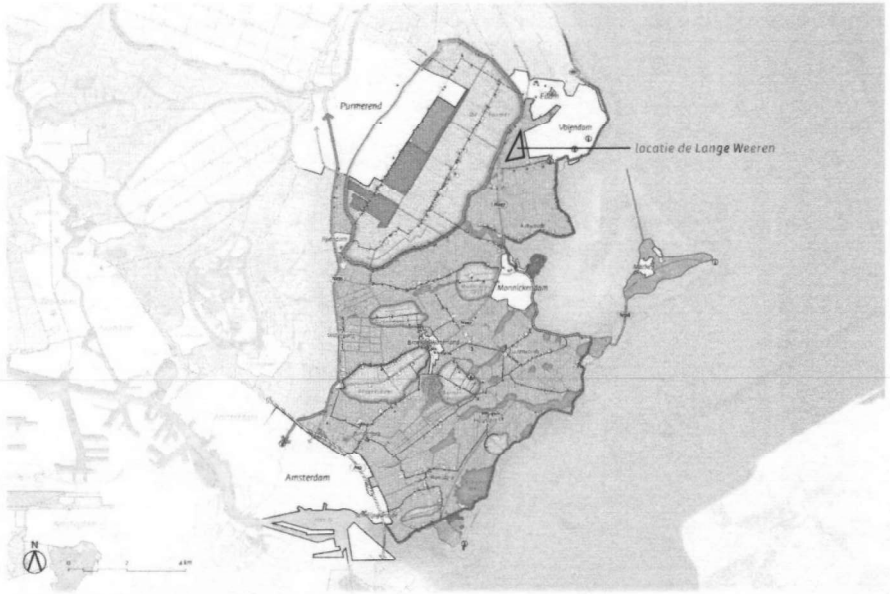
Landschappelijke inpassing

De Lange Weeren maakt deel uit van het ensemble Waterland en is daarnaast gelegen op de overgang tussen Waterland en Zeevang. Dit gebied omvat een veenpolderlandschap met waterrijke veenpolders en veenstromen, evenals droogmakerijlandschap. De grootste droogmakerij in dit gebied is de Purmer, terwijl kleinere droogmakerijen verspreid liggen tussen de veenpolders. Het gebied kent een rijke cultuurhistorie, waarbij de ontstaansgeschiedenis vanuit de ligging aan de voormalige Zuiderzee een belangrijke rol speelt. Dankzij de nabijheid van Amsterdam en de serene rust van het landelijke gebied, heeft het zich ontwikkeld tot een aantrekkelijk en geliefd gebied om te wonen en te recreëren. Het ensemble wordt gekenmerkt door weidse uitzichten over uitgestrekte veenweidegebieden met grote waterpartijen. De Lange Weeren bevindt zich op de grens van Waterland en wordt, net als de aangrenzende polders, gekenmerkt door een open landschap met langgerekte sloten.

Bij de ontwikkeling van De Lange Weeren wordt bijzondere aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing in het landschap. De kenmerkende verkaveling en waterhuishouding dienen als uitgangspunt en belangrijke zichtlijnen worden zo veel mogelijk in het plan opgenomen.

Daarnaast vormt De Lange Weeren in de toekomst de nieuwe dorpsrand van Volendam. Bij de ontwikkeling van de rand van het plan vormt het creëren van een nieuw dorps silhouette, optimaal verweven met het landschap, het uitgangspunt.

- De cultuurhistorisch kenmerkende slagenverkaveling vormt de basis;
- Bodem en water zijn sturend;
- Bijzondere aandacht voor de landschappelijke inpassing in het open veenweidelandschap en rol als nieuwe dorpsrand van Volendam.



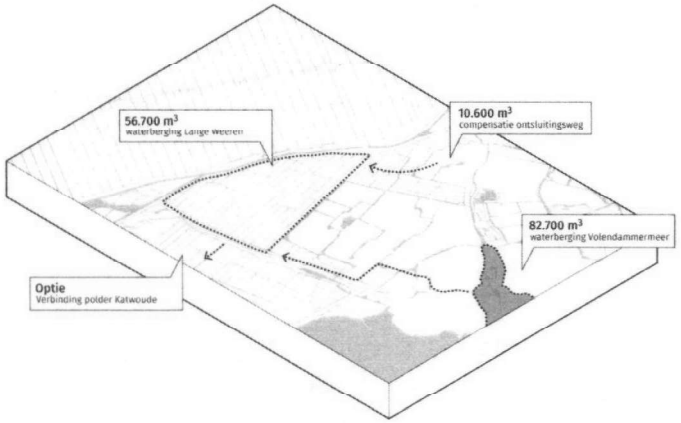
Bron Leidraad Landschap & Cultuurhistorie 2018

Bodem en water sturend

Een gezonde leefomgeving wordt gecreëerd door het bevorderen van een gezonde omgeving waarin natuur, biodiversiteit, waterbeheer en het proactief omgaan met de effecten van klimaatverandering samenkomen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de wijk. Juist hier is het dus van belang dat er integraal wordt gewerkt aan een programma op het gebied van onder andere natuur, cultuurhistorie, landschap en recreatie in relatie tot de bebouwde omgeving. We proberen daarbij bestaande risico's zo veel mogelijk op te lossen. Daarom zijn bij De Lange Weeren bodem en water sturend. We zetten bij de ontwikkeling in op een waterbufferingsgebied waarmee we ook de potentieel maatschappelijk ontwrichtende situatie in de 'Volendammer-meer' oplossen.

Binnen het huidige watersysteem van Volendam wordt overtollig oppervlaktewater afgevoerd naar polder De Lange Weeren. Wanneer de polder De Lange Weeren verzadigd raakt, bestaat het risico dat in de huidige situatie het dichtbevolkte en laaggelegen Volendammermeer overstroomt. Om dit in de toekomst te voorkomen, wordt de kade rondom het Volendammermeer verhoogd. Daarnaast wordt ten noorden van De Lange Weeren momenteel de Zuiderzeeweg aangelegd, wat gevolgen heeft voor het functioneren van het huidig en toekomstig watersysteem van Volendam.

De eis vanuit het Hoogheemraadschap HHNK voor de ontwikkeling van de wijk De Lange Weeren is het integraal oplossen van de gecombineerde waterbergingsopgave van Volendam, die wordt geschat op 150.000 m3.



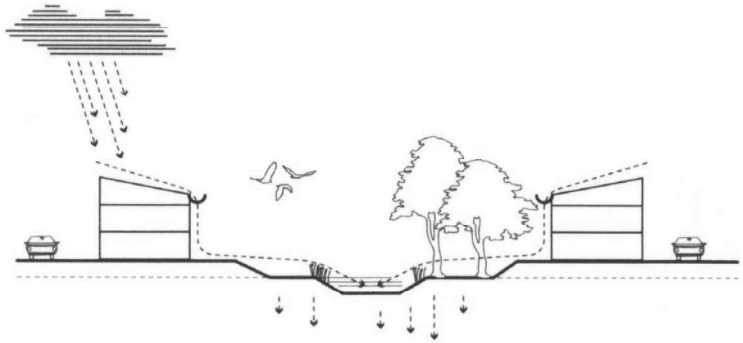
Theoretische waterbergingsopgave
De theoretische waterbergingsopgave voor De Lange Weeren bedraagt 150.000 m3.

Duurzaamheidsopgave

De Lange Weeren draagt bij aan de doelstelling van Edam-Volendam als klimaatneutrale gemeente in 2050. In de Lange Weeren zijn woningen aardgasvrij en worden nul-op-de-meter (energieneutraal) gebouwd. Er wordt duurzaam gebouwd. Per ontwikkelfase wordt minimaal 20%, en bijvoorkeur meer, van het aantal woningen in houtbouw uitgevoerd met registratie in een materialenpaspoort. Natuurinclusieve maatregelen zijn integraal onderdeel van de architectuur.

Bij de aanleg van de wijk is bodem en water sturend en wordt beperkt opgehoogd. Hierdoor wordt de aanvoer van zand geminimaliseerd en wordt het effect op het ecosyteem en waterhuishouding beperkt.

De wijk wordt groen, nodigt uit tot bewegen en biedt verkoeling in het warmer wordende klimaat. Voor de inrichting van de openbare ruimte geldt de 3-30-300 regel.
Zie voor de nadere uitwerking van de duurzaamheidsopgave het hoofdstuk duurzaamheid.



Principe beperkt ophogen
In de Lange Weeren wordt enkel opgehoogd waar nodig, zo kunnen bestaande watergangen, waterhuishouding en natuurwaarde behouden blijven.

Mobiliteitsopgave

Parallel aan dit ontwikkelkader is het Mobiliteitsprogramma van Eisen De Lange Weeren door Goudappel opgesteld. Dit MPvE toetst het ontwikkelkader aan de eisen van Goudappel voor mobiliteit en is gebruikt om het stedenbouwkundig plan verder aan te vullen. Hierbij wordt rekening gehouden met de kenmerken van het gebied en de inwoners om tot een plan te komen dat gedragen wordt door de gemeente, de provincie en de Vervoerregio Amsterdam.
De ontwikkelingen in De Lange Weeren bieden een unieke kans voor het creëren van een aantrekkelijk en duurzaam woon-, werk- en leefmilieu. Door aan de voorkant al te sturen op duurzaam mobiliteitsgedrag biedt De Lange Weeren ook sterke kansen voor versnelling van de mobiliteitstransitie wat een van de hoofdlijnen uit de Omgevingsvisie Edam-Volendam (2023) betreft.

Om de verkeerskundige en ruimtelijke aspecten optimaal in samenhang te brengen is er gefocust op de vijf V's binnen het 'smart mobility wiel'.
1. Verdichten: meedenken over differentiatie in ruimtelijke dichtheden, functiemix en ambitieniveaus per mobiliteitsmilieu. Immers: verstedelijkingskeuzes vormen de bron van mobiliteitsgedrag.

2. Verbinden: zorgen dat (de deels bovenplanse) structuren voor wandelen, fietsen, OV en autoverkeer optimaal aansluiten op de gebiedsambities, vanuit het principe van duurzame mobiliteit waarbij elke vervoerwijze de juiste plek krijgt.

3. Veraangenamen: zorgen dat de uitstraling en prioriteiten aansluiten op het gewenste mobiliteitsgedrag. Denk aan fijnmazige wandel- en fietsroutes, sociale veiligheid en levendigheid in het ontwerp (rust, ruis en reuring) en de omgang met gemotoriseerd verkeer.

4. Verknopen: het is belangrijk om nieuwe vormen van mobiliteit goed te faciliteren. Denk hierbij aan de opkomst van deelmobiliteit en MaaS, het realiseren van community-voorzieningen in mobiliteitshubs, het faciliteren van nieuwe e-vervoerwijzen en logistieke ontwikkelingen (o.a. pakketbezorging, e-micrologistiek).

5. Verleiden: het is mogelijk om met gedragsprikkels het mobiliteitsgedrag aan de voorkant te beïnvloeden. Denk hierbij aan parkeerbeleid, parkeernormen, aantrekkelijke fietsstallingen en afspraken over selectieve toegankelijkheid, bijvoorbeeld rondom logistiek en pakketbezorging.

'Smart mobility wiel'

Langzaam verkeer & recreatief netwerk

Waterland staat bekend om zijn uitgebreide recreatieve netwerk, dat niet alleen functionele verbindingen tussen verschillende kernen mogelijk maakt, maar ook het landschap toegankelijk maakt voor diverse vormen van recreatie. Zowel de centra van Edam als Volendam maken deel uit van verschillende fietsroutes. Momenteel is De Lange Weeren echter niet openbaar toegankelijk. Met de komst van de Zuiderzeeweg en de stedelijke ontwikkeling in De Lange Weeren ontstaan er mogelijkheden om zowel op gemeentelijk als regionaal niveau het recreatieve netwerk te versterken.

Het is noodzakelijk om een doorgaande fietsroute aan te leggen die een verbinding legt tussen de Zuiderzeeweg en de noordzijde van de polder van Katwoude. Het implementeren van deze verbinding betekent dat er een fietstunnel wordt aangelegd, waardoor een gelijkvloerse kruising met de Zeddeweg wordt vermeden. Daarnaast wordt de toekomstige wijk op drie plekken voor langzaam verkeer verbonden met de aangrenzende Blokgouw, waardoor de voorzieningen in Volendam lopend en met de fiets binnen handbereik zijn voor de nieuwe bewoners van De Lange Weeren.

Recreatief netwerk De Lange Weeren

Openbaar vervoer

Op dit moment zijn er diverse buslijnen actief in en rondom de gemeente Edam-Volendam. Ook binnen de woonwijk wordt een buslijn geïmplementeerd zodat De Lange Weeren volgens het principe duurzame mobiliteit optimaal wordt ontsloten. Deze buslijn zal fungeren als het kloppende hart van de toekomstige wijk, waarbij tevens verschillende openbare voorzieningen aan de route worden verbonden.

De voorzieningen van deze buslijn zijn opgenomen in het plan. De voorkeur gaat uit naar een route via de Zuiderzeeweg en de Zeddeweg. Verschillende scenario's voor de aanleg van deze buslijn worden overwogen:

- Het verleggen van een bestaande buslijn vanuit de naburige Blokgouw (wat niet haalbaar blijkt binnen het bestaande stedelijke weefsel van de Blokgouw);
- Het omleiden van de regionale buslijn 614 (wat als ongewenst wordt beschouwd, omdat dit aanzienlijke vertraging zou opleveren voor deze regionale lijn).

Samen met de Busvervoerder EBS en de Vervoerregio Amsterdam moet in het vervolgtraject in overleg worden getreden met de openbaarvervoersdienst om de juiste inpassing van deze buslijn te realiseren.

Openbaar vervoer De Lange Weeren

Autobereikbaarheid

Op dit moment wordt De Lange Weeren begrensd door twee beeldbepalende doorgaande autowegen: de Zeddeweg en de N247. Met de toevoeging van de Zuiderzeeweg is ook de noordzijde van De Lange Weeren afgebakend door grootschalige infrastructuur. De toekomstige ontsluiting van De Lange Weeren vindt plaats via de Zuiderzeeweg. De gemeente heeft de wens om een secundaire aansluiting te creëren op de Zeddeweg, zodat het verkeer zowel in de wijk als in de rest van Volendam gelijkmatiger wordt verdeeld. Vooralsnog blijkt uit onderzoek dat een secundaire ontsluiting een minimale impact heeft op het regionale netwerk. De Zeddeweg is in eigendom van de provincie. Er vindt dan ook een inspanning plaats om hiervoor van de provincie toestemming te verkrijgen.

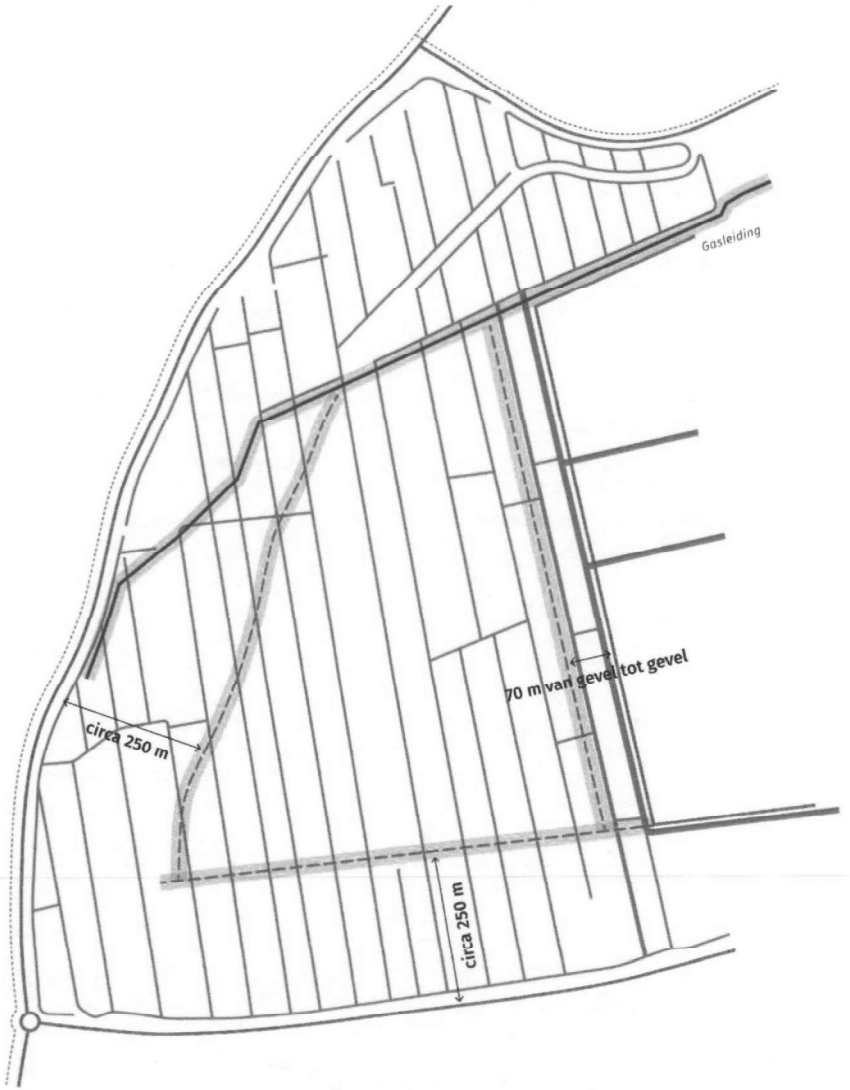
Er wordt geen autoverbinding aangelegd met de aangrenzende Blokgouw. Dit bevordert langzaam verkeer en voorkomt een toenemende verkeersbelasting in de Blokgouw.

Autobereikbaarheid De Lange Weeren

3. Opgave

Belemmeringen

Voor de ontwikkeling van de Lange Weeren gelden enkele belemmeringen. Ten opzichte van de omliggende wegen (de Zeddeweg en de N247) geld een vrijwaringszone in verband met een richtafstand geluid van circa 250 meter. De overgang richting de naastgelegen woonwijk de Blokgouw wordt gevormd door een vrijwaringszone van 70 meter van gevel tot gevel. Aan de noordzijde van de Lange Weeren ligt een ondergrondse gasleiding met de bijbehorende vrijwaringszone.



Programma

< *Belemmeringen*

> *Woningbouwprogramma*

De Lange Weeren biedt plaats aan 1160 woningen met een verdeling van 1/3 sociaal, 1/3 betaalbare woningen (tot €390.000) en 1/3 vrije sector woningen. Hiermee sluit het programma aan bij de Nationale Woon-en Bouwagenda en maakt de gemeente zich hard voor een evenwichtige woningvoorraad en een gezonde doorstroming op de woningmarkt, zodat we inwoners de mogelijkheid bieden op een 'wooncarrière' in eigen gemeente. De wijk wordt opgebouwd uit circa 70% grondgebonden woningen en 30% gestapeld. Daarnaast wordt er in een publiek programma voorzien in de vorm van een school, sporthal, buurtsupermarkt, huisartsenpost en een ontmoetingsruimte.

De Lange Weeren wordt een diverse woonwijk, met een aaneenschakeling van diverse woonbuurtjes. De buurtjes hebben een gedifferentieerd woonprogramma en zijn gegroepeerd rondom een gezamenlijke openbare ruimte waardoor ontmoeting en sociale cohesie wordt gestimuleerd. Binnen het programma wordt ruimte geboden aan zorg- en levensloopbestendige woningen.

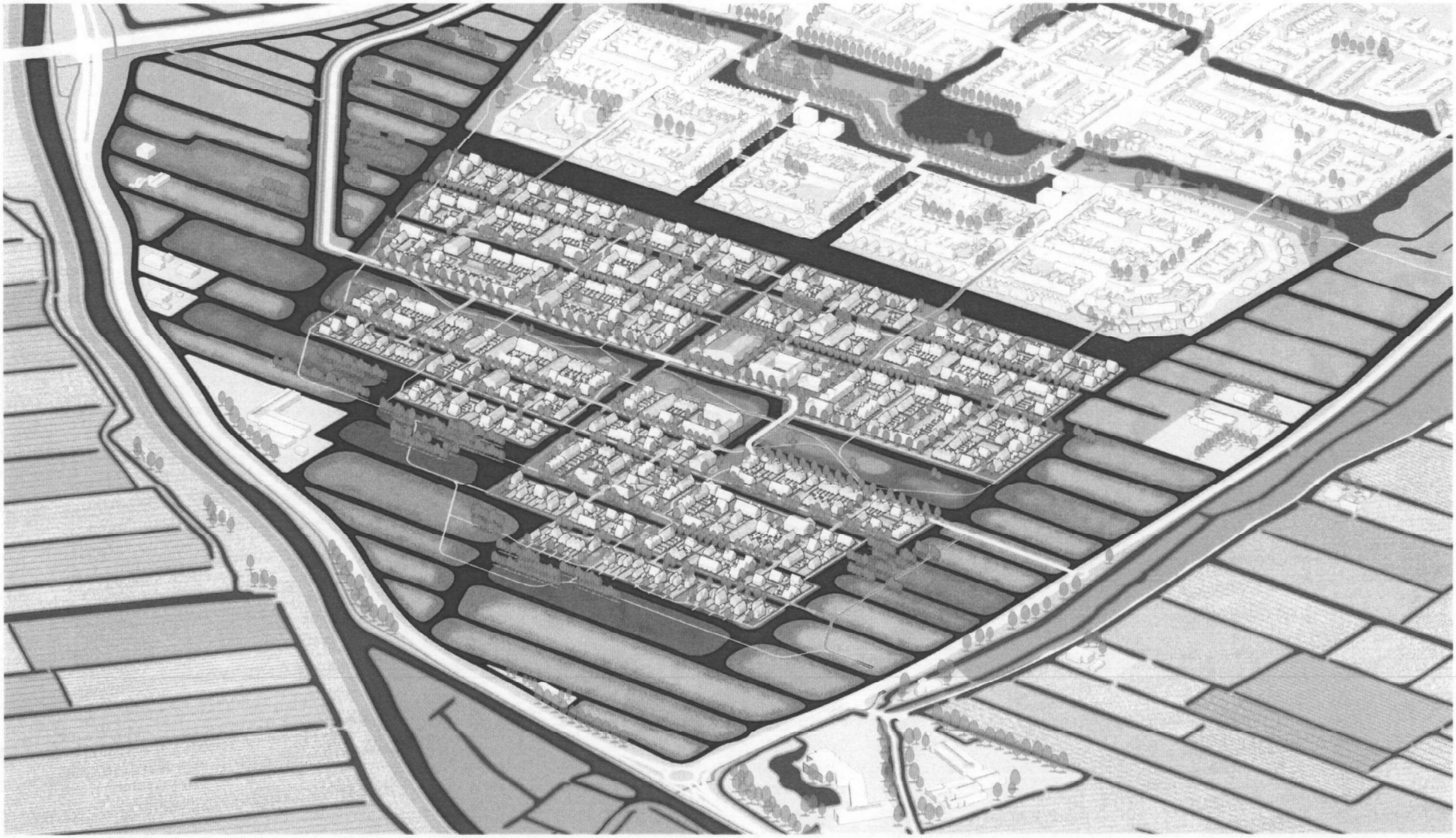
Binnen de exploitatiegrens wordt een groot deel van de flank meegenomen. Het omliggende landschap samen met de bebouwingsopgave bepalen het nieuwe aanzicht van Volendam. Daarom wordt een extra investering gelegd ten behoeve van extra kwaliteit voor natuur, water, landschap en recreatie. Het laat zien dat een ontwikkeling met wonen in datzelfde landschap hand in hand gaat en elkaar zelfs enorm kan versterken.

Parkeernormen Lange Weeren

Wonen	Parkeernorm bewoners	Parkeernorm bezoekers	Parkeernorm totaal
Sociaal eengezinswoning	0,96 pp/won.	0,3 pp/won.	1,26 pp/won.
Sociaal meergezinswoning	0,75 pp/won.	0,3 pp/won.	1,05 pp/won.
Koop eengezinswoning tot 80% betaalbaarheidsgrens	1,60 pp/won.	0,3 pp/won.	1,9 pp/won.
Koop eengezinswoning tot 100% betaalbaarheidsgrens	1,60 pp/won.	0,3 pp/won.	1,9 pp/won.
Koop appartement tot 80% betaalbaarheidsgrens	1,39 pp/won.	0,3 pp/won.	1,69 pp/won.
Koop appartement tot 100% betaalbaarheidsgrens	1,39 pp/won.	0,3 pp/won.	1,69 pp/won.
Huur eengezinswoning	1,28 pp/won.	0,3 pp/won.	1,58 pp/won.
Huur appartement	1,07 pp/won.	0,3 pp/won.	1,37 pp/won.
Koop rij- en hoekwoning	1,60 pp/won.	0,3 pp/won.	1,9 pp/won.
Koop twee-onder-een-kapwoning	1,70 pp/won.	0,3 pp/won.	2 pp/won.
Vrije kavel	1,90 pp/won.	0,3 pp/won.	2,2 pp/won.

4| Stedenbouwkundig plan

De Lange Weeren



Identiteit De Lange Weeren

De Lange Weeren onderscheidt zich van aangrenzende polders door zijn rol als nieuwe dorpsrand van Volendam, wat het een unieke betekenis geeft in vergelijking met andere agrarische polders in Waterland. De transformatie tot nieuwe dorpsrand heeft ook ruimtelijke gevolgen: in de toekomstige situatie zal De Lange Weeren het einde markeren van panoramische uitzichten over het open landschap van Waterland. De bestaande vergezichten van Katwoude tot aan de noordzijde van de Purmer zullen deels worden begrensd door deze nieuwe dorpsrand. De inrichting van het polderlandschap en de nieuwe dorpsrand van De Lange Weeren zal dienen als visitekaartje voor de gehele gemeente.

De basis voor het ontwerp van het polderlandschap is het creëren van een integraal ontwerp voor De Lange Weeren waarin het bestaande slotenpatroon wordt gewaarborgd. Hierdoor behoudt De Lange Weeren zo veel mogelijk zijn eigen identiteit en fungeert het als een passende overgang tussen bebouwd gebied en het open polderlandschap.

De Lange Weeren is een optimaal in het landschap geïntergreerde klimaatrobuuste wijk van de toekomst met een focus op duurzame mobiliteit.

< *Illustratie De Lange Weeren*

> *De Lange Weeren, nieuwe dorpsrand van Volendam*

De nieuwe dorpsrand van Volendam aan het landschap

Het bestaande dorpsgezicht van Volendam aan het Markermeer

Ambities De Lange Weeren

De Lange Weeren onderscheidt zich van aangrenzende polders door zijn rol als nieuwe dorpsrand van Volendam, wat het een unieke betekenis geeft in vergelijking met andere agrarische polders in Waterland. De transformatie tot dorpsrand heeft ook ruimtelijke gevolgen: in de toekomst zal De Lange Weeren het einde markeren van panoramische uitzichten over het open landschap van Waterland. De bestaande vergezichten van Katwoude tot aan de noordzijde van de Purmer zullen deels worden begrensd door deze nieuwe dorpsrand. De inrichting van het polderlandschap en de nieuwe dorpsrand van De Lange Weeren zal dienen als visitekaartje van de gehele gemeente.

De basis voor het stedenbouwkundig ontwerp van het polderlandschap is het creëren van een integraal ontwerp voor De Lange Weeren waarin het bestaande slotenpatroon wordt gewaarborgd. Hierdoor behoudt De Lange Weeren zijn eigen identiteit en fungeert het als een passende overgang tussen het bestaande bebouwd gebied (Blokgouw) en het open polderlandschap.

Ambities De Lange Weeren

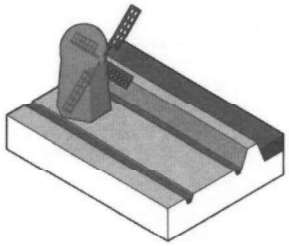
De Lange Weeren is een ambitieuze ontwikkeling. Een nieuwe woonwijk van 1160 woningen, een nieuwe dorpsrand voor het dorp, optimale verweving met het landschap en het water met als resultaat dat de wijk een sleutelrol vervult in de waterbergingsopgave van Volendam. Om deze doelen integraal en met hoge kwaliteit te kunnen laten samenkomen in een samenhangend plan, zijn zes ambities gedefinieerd.

Gezamenlijk leiden ze tot het stedenbouwkundig raamwerk. Aan de hand van dit raamwerk is de ontwikkeling van het plan ook uitvoerig besproken met de Provincie Noord-Holland, het Waterschap (HHNK), de partners en besproken met de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). De reacties die zijn opgehaald in deze gesprekken hebben de ambities gesterkt en deze zijn vervolgens uitgewerkt in concrete randvoorwaarden voor het plan. Op basis van deze ambities en randvoorwaarden is het ruimtelijke raamwerk verder uitgewerkt tot het stedenbouwkundig plan met proefverkaveling.

De ambities voor de Lange Weeren zijn:
- Herkenbaar cultuurhistorisch landschap;
- Klimaatrobuuste wijk van de toekomst;
- Versterken van de ecologie en biodiversiteit;
- Nieuwe dorpsrand van Volendam;
- Buurten met menselijke maat;
- Duurzame mobiliteit.

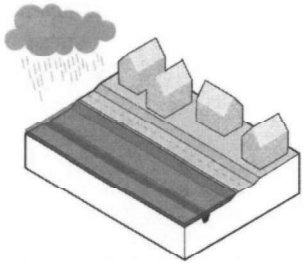
< *De Lange Weeren in haar context*

> *6 Ambities voor De Lange Weeren*



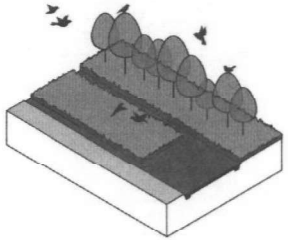
Herkenbaar cultuurhistorisch landschap

De cultuurhistorisch waardevolle slagenverkaveling van De Lange Weeren vormt de basis voor de ontwikkeling van de nieuwe wijk.



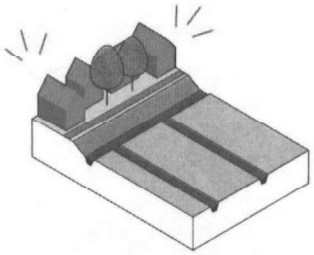
Klimaatrobuuste wijk van de toekomst

In De Lange Weeren komen wonen en water samen in een klimaatrobuuste wijk van de toekomst. Hierbij geldt het principe van bodem en water sturend. De wijk wordt enkel opgehoogd waar noodzakelijk, bestaande sloten worden gehandhaafd en de wijk voorziet in de waterbergingsopgave van Volendam.



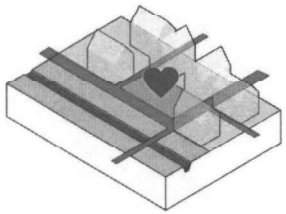
Versterken van ecologie en biodiversiteit

In De Lange Weeren worden de nieuwe woonwijk en het landschap optimaal verweven. Het veenweidelandschap in de flanken transformeert tot een divers veenlandschap met kansen voor ecologie. De sloten en dorpsweide verweven het landschap met de wijk.



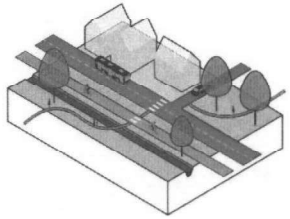
Nieuwe dorpsrand van Volendam

De Lange Weeren wordt de nieuwe dorpsrand van Volendam. Hierbij vormt het maken van een nieuw dorps silhouette, optimaal verweven met het landschap, het uitgangspunt.



Buurten met menselijke maat

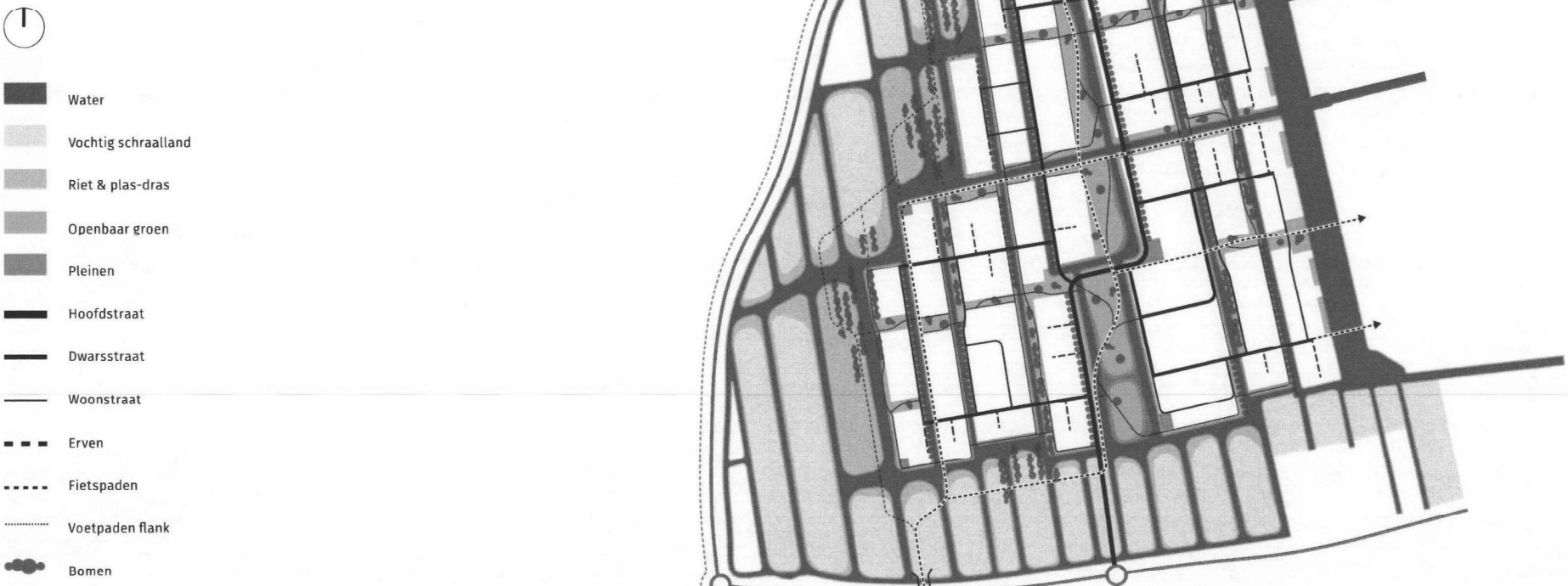
De nieuwe wijk, De Lange Weeren, zal bestaan uit verschillende buurten en woonsferen met een sterke sociale cohesie, geborgenheid en menselijke maat. Iedere buurt heeft zijn eigen collectieve ruimte in de vorm van een plein of een groene natuurlijke speelruimte.



Duurzame mobiliteit

De Lange Weeren wordt opgebouwd op basis van de principes van duurzame mobiliteit. Een fijnmazig netwerk van paden voor voetgangers en fietsers zorgen voor een comfortabele en veilige woonwijk. Een buslijn en auto-ontsluiting zorgen voor een goede verbinding met het dorp en de regio.

Stedenbouwkundig raamwerk



Ruimtelijke principes

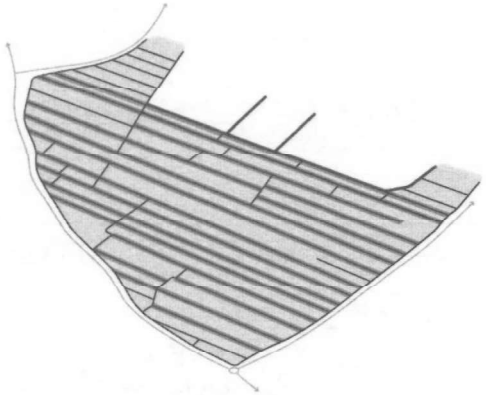
< Stedenbouwkundig plan

> Ruimtelijke principes

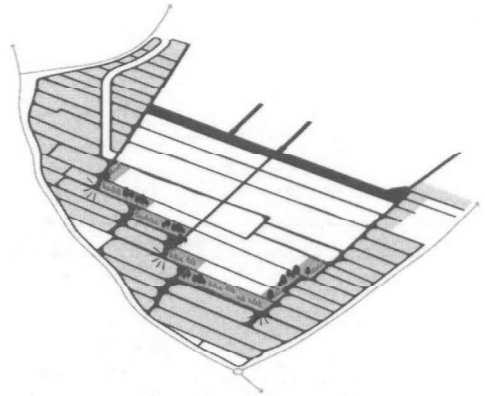
De nieuwe wijk De Lange Weeren kenmerkt zich door de opbouw gebaseerd op het onderliggende slagenlandschap. De verschillende buurten liggen landschappelijk verankerd in een landschap van sloten, rietvelden en weides. Een rijk netwerk van recreatieve paden maakt het landschap recreatief toegankelijk. De rand van de wijk presenteert zich als nieuwe dorpsrand van Volendam. Een gedifferentieerde rand toont soms een nieuw markant dorps silhouette en ligt dan weer verscholen achter de kenmerkende singelbeplanting. Een groen-blauw raamwerk dooradert de wijk met sloten, singels en dorpsweides. Elke buurt heeft directe toegang tot deze fijnmazige groenstructuur en is zo verbonden met het landschap van De Lange Weeren.

De hoofdstraat, het buurtcentrum en de dorpsweide vormen het hart van de wijk. Hier is ruimte voor ontmoeting, vindt het Lange Weeren wijkfeest plaats en herinneren lange zichtlijnen aan de nabijheid van het landschap, ook in het hart van de wijk. Hier zijn ook de voorzieningen te vinden; school, sporthal en winkel(s). Een aaneenschakeling van diverse woonbuurtjes vormt vier onderscheidende woonmillieus; wonen aan het water, wonen aan de hoofdstraat, wonen aan de dorpsweide en wonen aan het landschap. De buurtjes zijn gegroepeerd rondom een gezamenlijke openbare ruimte. Dwars door de wijk loopt het kindlint dat de vier kwadranten van de wijk met de centraal gelegen school en sportvoorzieningen verbindt. Via een fijnmazig netwerk van fiets- en voetpaden zijn de buurten, het hart en de flank optimaal verbonden.

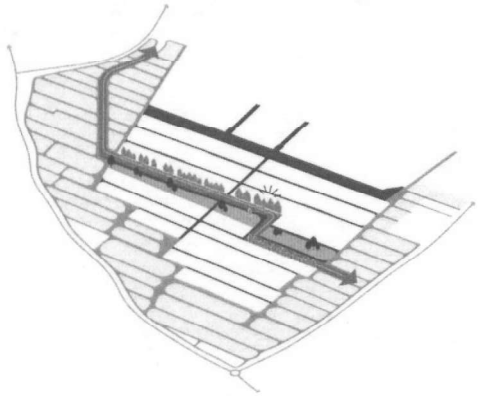
- Het onderliggende landschap bepaalt de stedenbouwkundige structuur van De Lange Weeren;
- Met De Lange Weeren wordt er gewerkt aan een nieuwe dorpsrand;
- De dorpsrand is een afwisseling van bebouwing en landschapselementen zoals singelbeplanting;
- Centraal ligt de dorpsweide waar zich woonfuncties, voorzieningen en de hoofdontsluiting bevinden. Van hieruit worden lange vergezichten naar het landschap buiten toe gegarandeerd;
- Een fijnmazig groen- en waterstructuur zorgt ervoor dat het wonen verbonden is met het landschap.



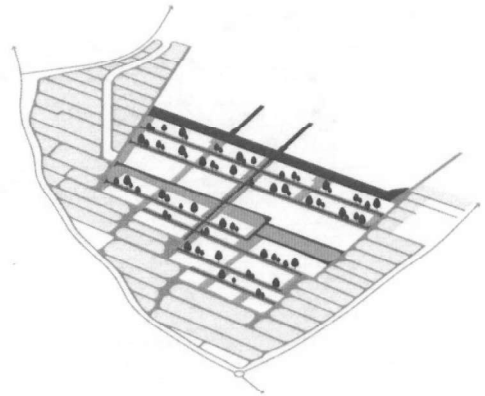
Gebaseerd op het onderliggende landschap



Een nieuwe afwisselende dorpsrand

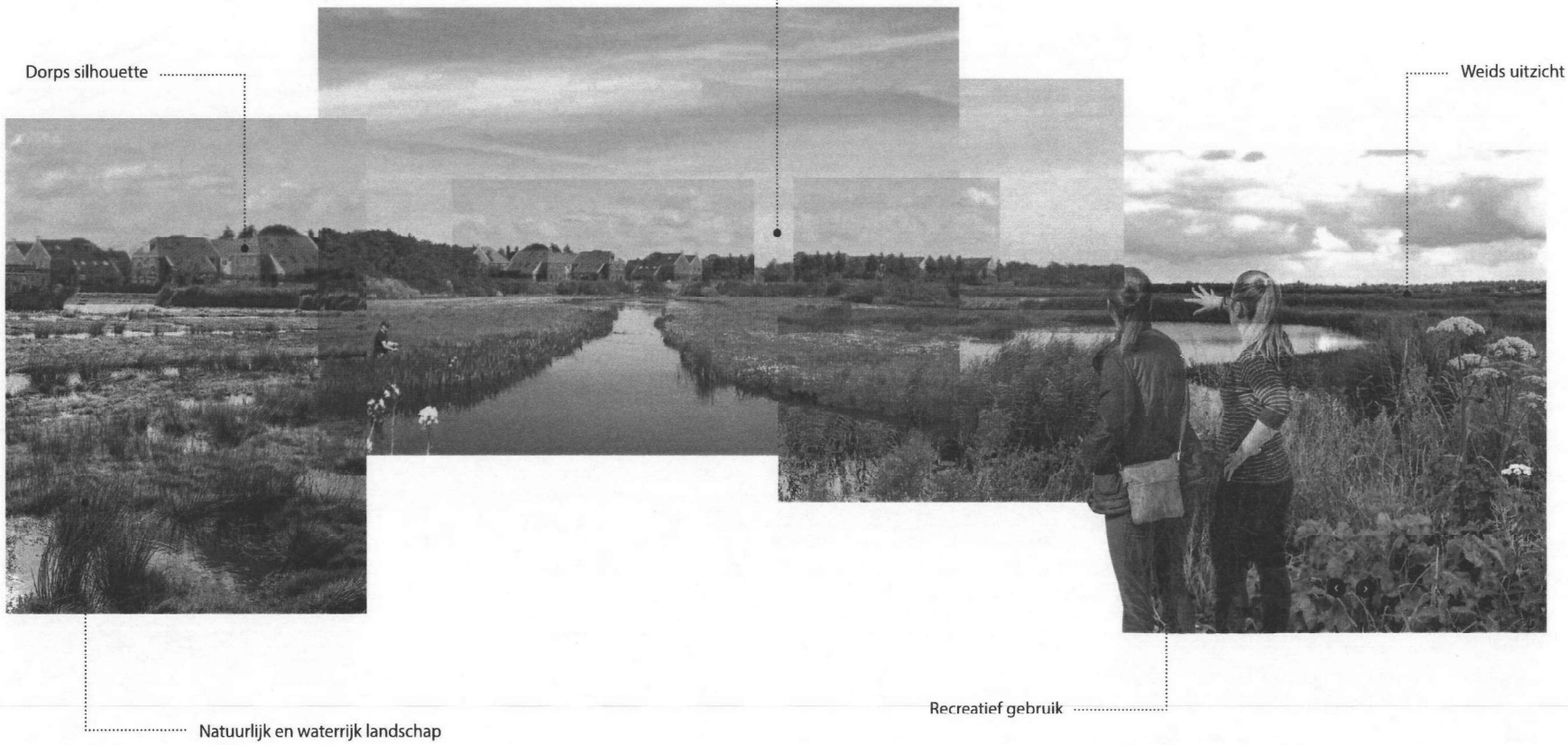


De centrale dorpsweide en hart



Raamwerk van groenblauwe dooradering en het kindlint

Nieuwe dorpsrand, wonen aan en in het landschap



Nieuwe dorpsrand, wonen aan en in het landschap

Rondom de wijk ligt de landschappelijk flank. Hier transformeert het huidige veenweidelandschap naar een divers veenlandschap met afwisselend kruidenrijk grasland, schraalland, rietlanden en open water. Op verschillende kavels wordt het maaiveldpeil verlaagd. Hierdoor onstaat een divers beeld, ontstaan kansen voor de ontwikkeling van diverse natuurlijke biotopen en wordt extra capaciteit gerealiseerd voor de waterbergingsopgave.

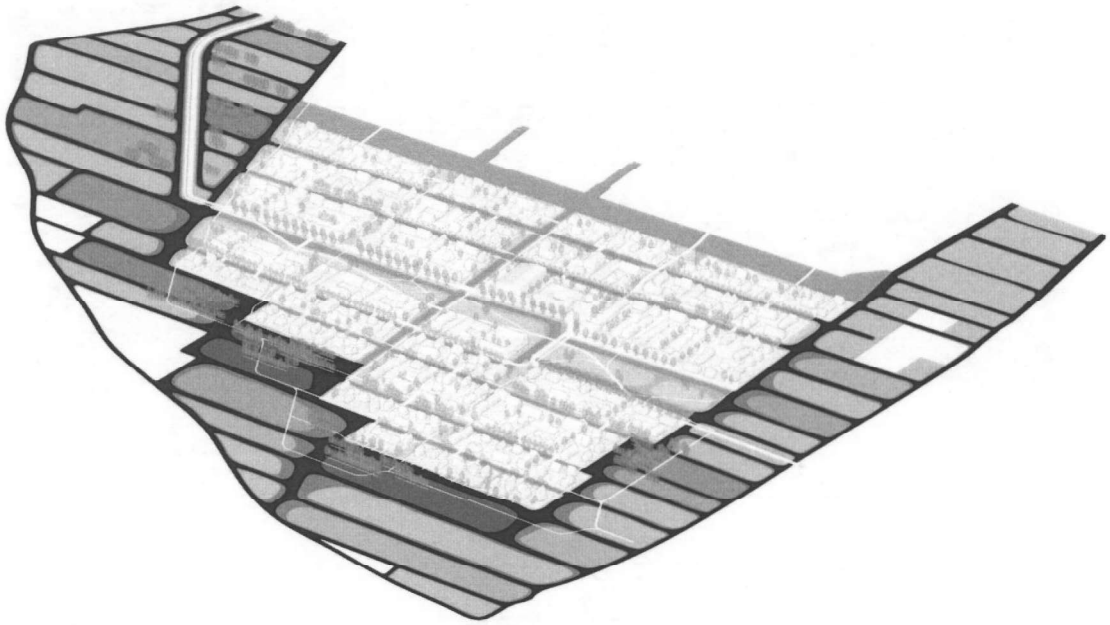
De landschappelijke flank wordt recreatief toegankelijk door middel van een netwerk van paden. Aangezien de wijk en de flank hetzelfde waterpeil hebben is ook recreatief gebruik van het water mogelijk.

De nieuwe rand van de wijk wordt ook de nieuwe dorpsrand van Volendam. De vertanding die voortkomt uit het onderliggende slagenlandschap zorgt voor een gedifferentieerde nieuwe dorpsrand. Op sommige plekken toont de dorpsrand zich als een nieuw markant dorps silhouette. Elders ligt de bebouwing meer verscholen achter de kenmerkende singelbeplanting. Aan de dorpsrand liggen de tuinen en terrassen zo dicht mogelijk bij het peil van het landschap om zo de wijk en het landschap optimaal met elkaar te verweven.

- Het landschap rond De Lange Weeren is onderdeel van de dorpsrand;
- Een rijk veenlandschap met een diversiteit van landschapstypes wordt vormgegeven;
- Dit landschap draagt bij aan de waterbergingsopgave, biodiversiteit en is recreatief toegankelijk.

< *Impressie landschappelijke flank en dorpsrand*

> *Illustratie*



De landschappelijke flank

Gebiedseigen landschap en beplanting

Rietkragen en open water

Recreatief padennetwerk

Suppen en varen vanuit de achtertuin

Nieuwe dorpsrand met dorps silhouette

Recreatieve bestemming

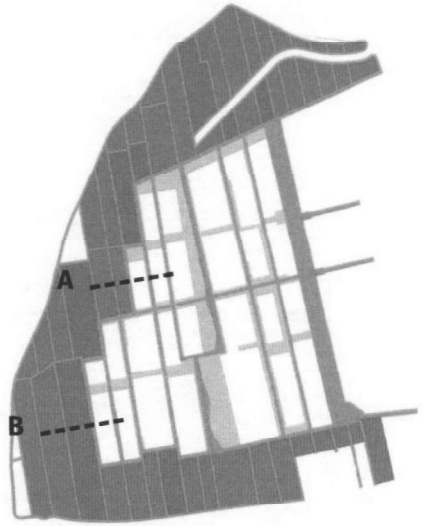
De landschappelijke flank

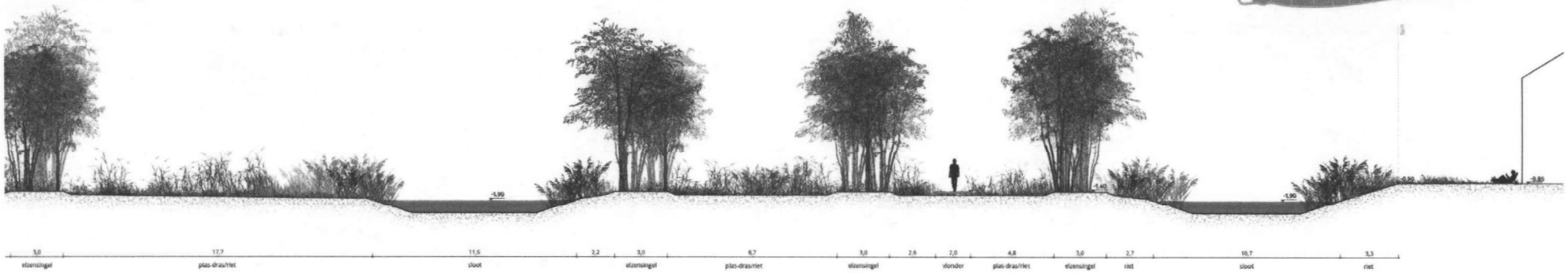
De landschappelijke flank wordt getransformeerd tot een extensief groen- en recreatiegebied. De inrichting is natuurlijk van karakter, draagt bij aan het herstel van biodiversiteit en past bij de bodemgesteldheid, waterbergingsfunctie en natuurlijke biotoop.

Overgangen van de dorpsrand naar de landschappelijke flank zijn geleidelijk en gaan zo veel mogelijk in elkaar over. Tussen de privétuinen ligt een openbaar pad en natuurlijke oever. Er zijn geen beschoeiingen te zien. Er zijn geen hoge erfafscheidingen op de overgang met het landschap. In de landschappelijke flank zorgen wilgen- en elzensingels voor coulissevorming.

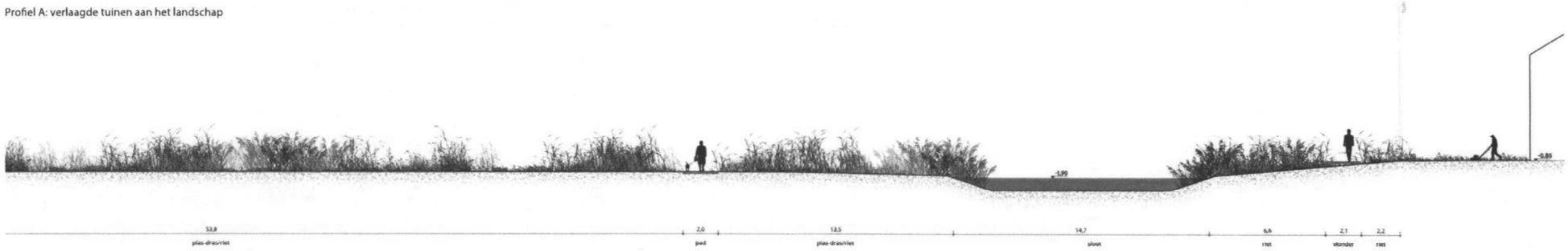
< *Referenties*

> *De landschappelijke flank - profielen*



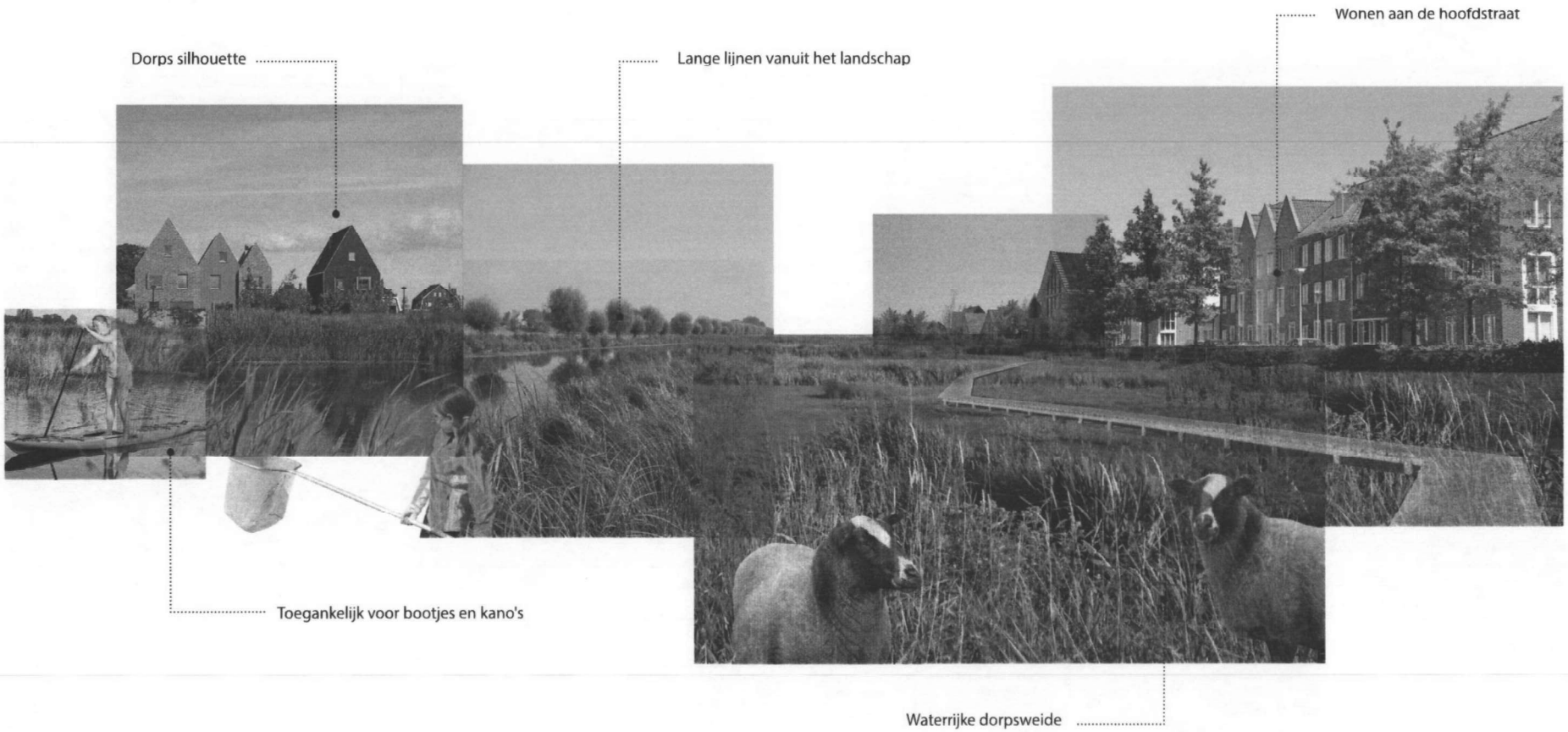


Profiel A: verlaagde tuinen aan het landschap



Profiel B: openbare paden en pleintjes aan het landschap

De dorpsstraat, wonen aan de weide



De dorpsstraat, wonen aan de dorpsweide

Het landschappelijke karakter van de flanken wordt verankerd in de wijk. Dit wordt bereikt door zowel bestaande als nieuwe watergangen een ruim profiel te geven en veel ruimte te reserveren voor groenvoorzieningen zoals rietkragen, ecologische oevers en openbaar groen. Deze groenstructuur dient niet alleen als groene omgeving, maar vervult ook een belangrijke rol als waterbergingsgebied, met name in tijden van hevige neerslag, dankzij het trapsgewijze hoogteprofiel van het terrein.

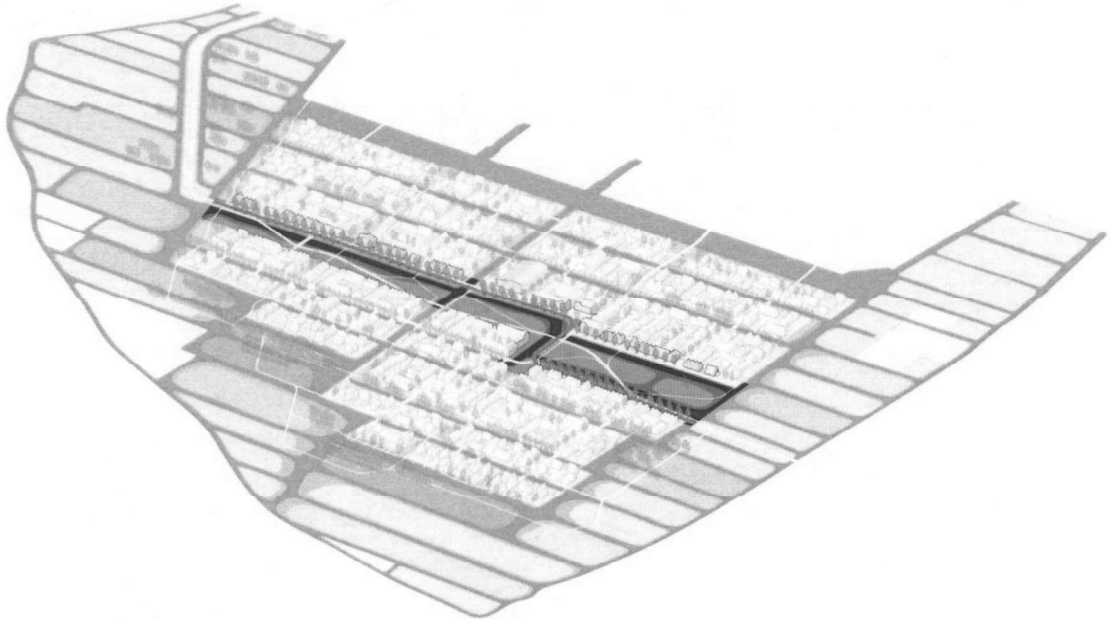
Een prominente groen-blauwe ader is de groene scheg die centraal in het plan is opgenomen. Deze groene uitloper van de wijk fungeert als verbindende dorpsweide en biedt zelfs in het centrum van de wijk open vergezichten over het landschap. Deze dorpsweide heeft een aanzienlijke waterbergingscapaciteit en voert grijs water af richting de flanken. Deze groen-blauwe aders worden verder versterkt door het aanplanten van verspringende wilgenlanen en elzensingels. Deze boomstructuren maken deel uit van de landschappelijke integratie van de Zuiderzeeweg en worden consequent doorgetrokken in het ontwerp van de Lange Weeren.

Langs de dorpsweide loopt de hoofdstraat. De hoofdstraat vormt de centrale as en hoofdontsluiting van de wijk. Desondanks is de hoofdstraat een ontspannen dorpsstraat waar aan gewoond wordt, waar de wijkvoorzieningen aan zijn gelegen en waar op de bus gestapt kan worden.

- Het landschappelijke karakter van de flank wordt door middel van een uitgebreid groen- blauwstructuur verankerd in De Lange Weeren;
- Centraal gelegen ligt de dorpsweide. Prominent onderdeel van de groen- blauwe structuur;
- De dorpsweide verbindt, draagt bij aan de waterbergingsopgave en biedt vergezichten naar buiten.

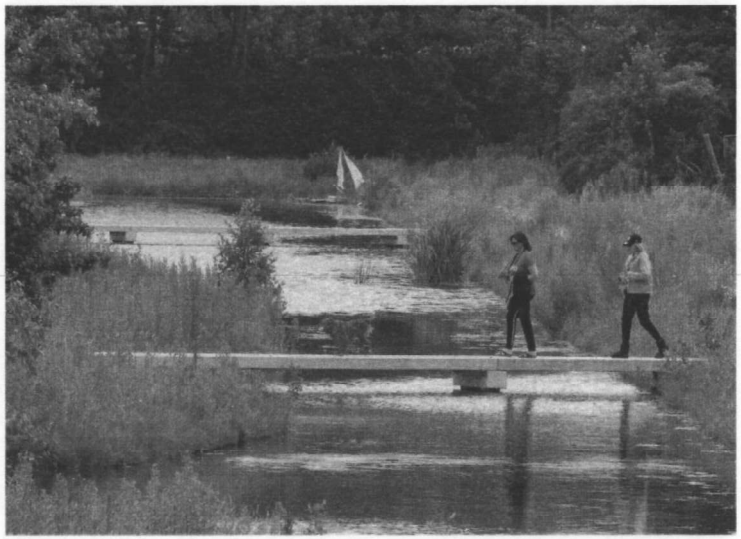
< *Impressie dorpsweide*

> *Illustratie*



De centrale dorpsweide

Groene scheg met natuurlijk karakter



Beleving van het water

Wonen aan de dorpsweide

Extensief natuurlijk landschapsbeheer

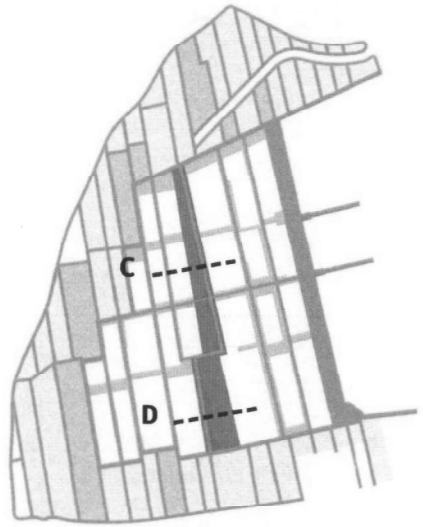
De centrale dorpsweide

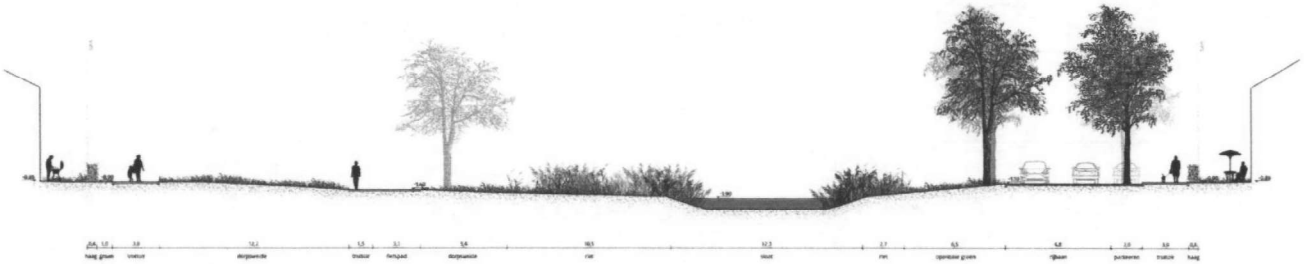
< *Referenties*

> *De centrale dorpsweide + profielen*

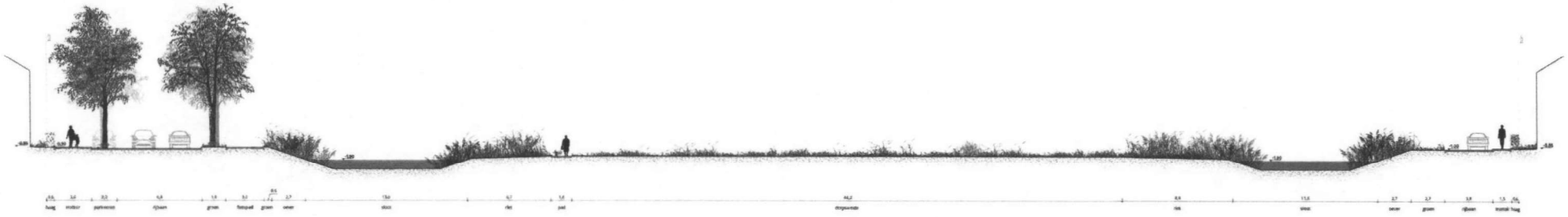
De dorpsweide is een landschappelijke voortzetting van het omliggende landschap (de landschappelijke flank) in de wijk. De inrichting is natuurlijk van karakter en wordt extensief beheerd. In de dorpsweide zijn door middel van paden, speelplekken en uitgemaaide vlakken plekken voor recreatie voorzien. De dorpsweide draagt voor een groot deel bij aan de waterbergingsopgave in de wijk. In de dorpsweide is ruimte voor kleinschalige buurt- en wijkevenementen.

De dorpsweide heeft een royale maat en zorgt ervoor dat vanuit het hart van de wijk open zichtlijnen ontstaan tot in het omliggende landschap. De dorpsstraat vormt de hoofdas in het plan en flankeert de dorpsweide. De bebouwing aan weerszijde van de dorpsweide is representatief van karakter en oriënteert zich op de dorpsweide.





Profiel C



Profiel D

Woonbuurten

4. Stedenbouwkundig plan

Woonbuurten

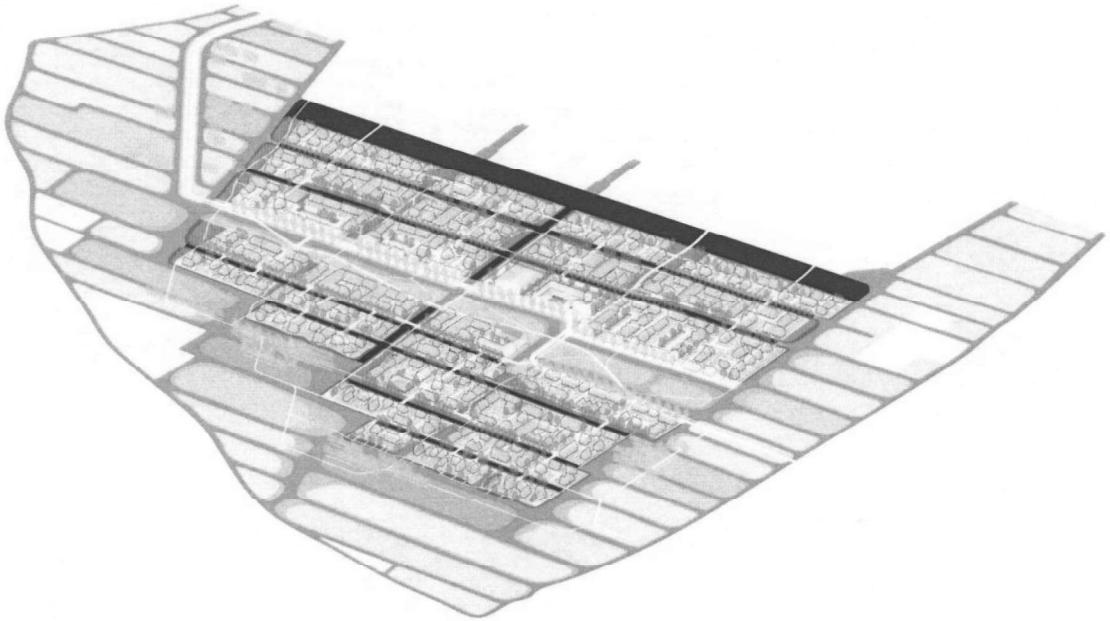
Tussen de landschappelijke lijnen van sloten en buurtparken zijn de woonbuurten gelegen. Ontspannen woonstraten waar voetgangers en fietsers volop ruimte hebben vormen het hart van de woonbuurten. Op de kruispunten zijn buurtpleintjes gelegen waar groene buurtparken met vrijliggende wandelpaden leiden tot de centrale dorpsweide en het dorpshart.

Op de wooneilanden is een rijke variatie aan woningen te vinden. Gezamenlijk vormen ze een gevarieerd straatbeeld en een dorps silhouette. Dikwijls zijn de woningen georiënteerd aan de voor De Lange Weeren kenmerkende sloten of groene hoven. Zowel vanuit de tuin als vanaf de openbare waterkant kunnen kano's of kleine bootjes te water worden gelaten. Ontspannen wonen in een landelijke sfeer. Langs de tuinen staan groene hagen die samen met de bomen en natuurlijke oevers het straatbeeld en de wijk een groene aanblik geven.

- Gelegen tussen de landschappelijke lijnen van sloten en groen liggen de woonbuurten;
- De woonbuurten hebben een rijke variatie aan woningen;
- Ontspannen wonen in een landelijke sfeer.

< *Impressie woonbuurten in De Lange Weeren*

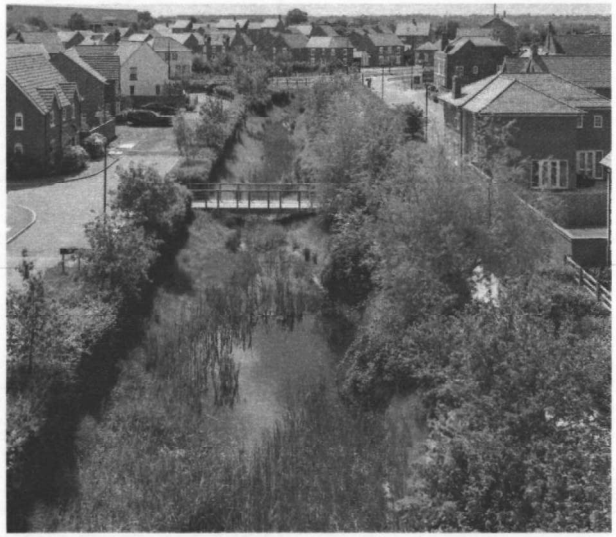
> *Illustratie*



De groenblauwe dooradering

Markante bruggen over de sloten

Recreatief netwerk



Groenblauwe dooradering met plas-dras zones

Natuurvriendelijke oevers

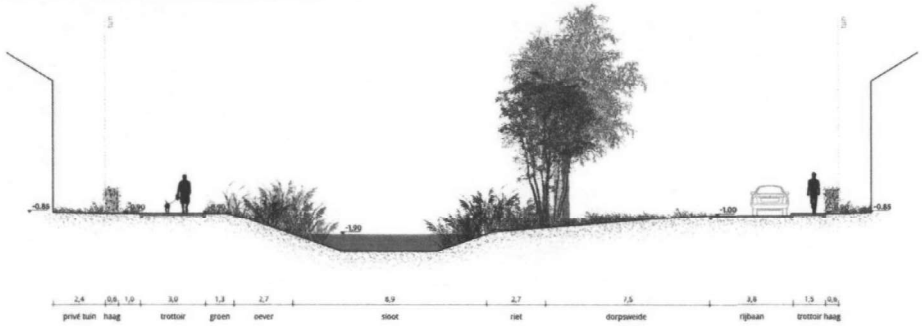
Openbare oever met wandelpad tegenover private oever

De groenblauwe dooradering - publieke oevers

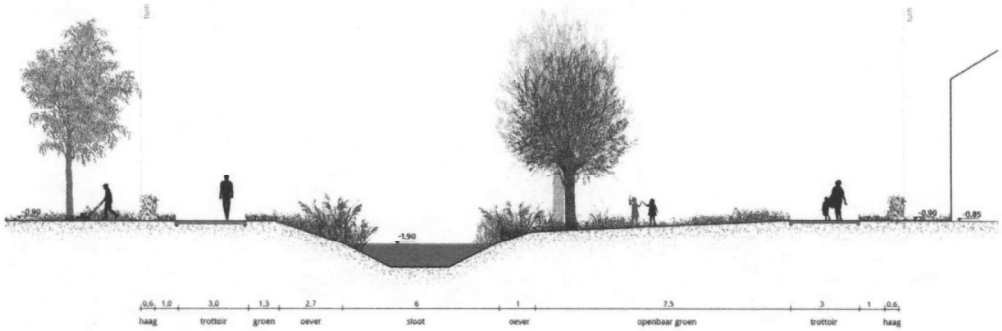
< Referenties

> De groenblauwe dooradering + profielen

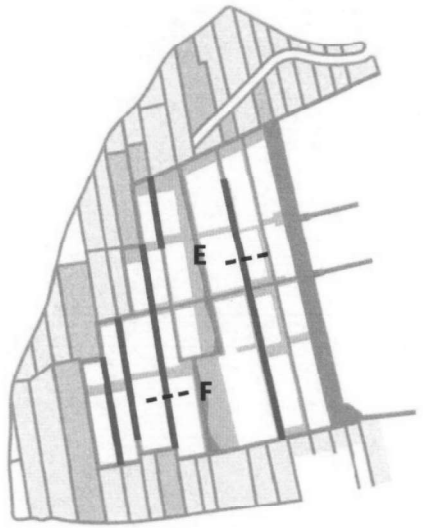
De groenblauwe dooradering vormt het raamwerk van de wijk De Lange Weeren. Het water in de wijk is doorvaarbaar voor zowel recreatief gebruik als onderhoud. De groen-blauwe landschappelijke lijnen worden gevormd door in het plan geïntegreerde bestaande sloten geflankeerd met publieke groenvoorziening. De inrichting van het groenblauwe raamwerk is natuurlijk van karakter. Er zijn voornamelijk natuurlijke oevers. Het groenblauwe raamwerk is onderdeel van de waterbergingsopgave in de wijk. Het groenblauwe raamwerk is voor het grootste deel publiek toegankelijk en vormt een belangrijk onderdeel in het langzaam verkeersnetwerk in de wijk. De watergangen zijn minimaal 6 meter breed en voor ongeveer de helft van de lengte van de sloot breder (9m.) t.b.v. een verbeterde waterkwaliteit en doorvaarbaarheid.



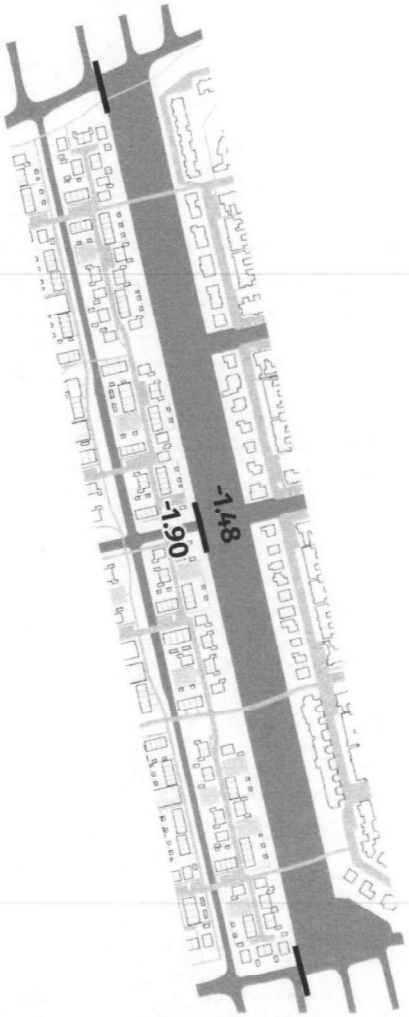
Profiel E



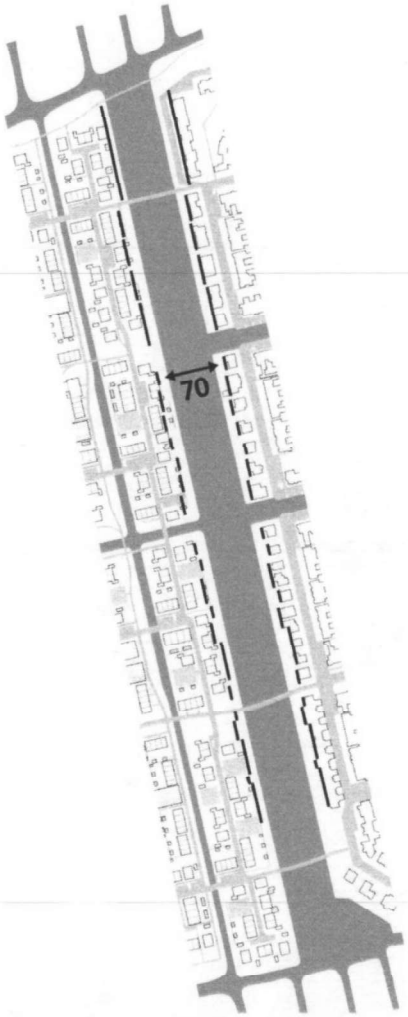
Profiel F



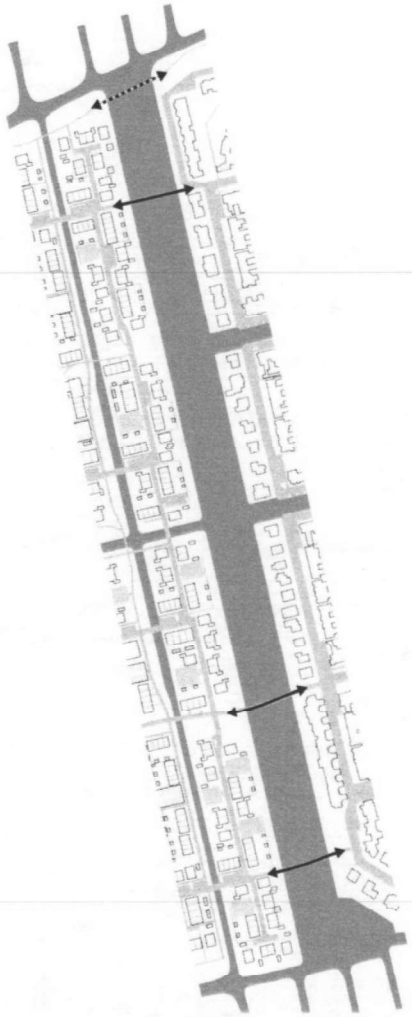
De groenblauwe dooradering



Grens waterpeilverschil tussen Blokgouw en De Lange Weeren



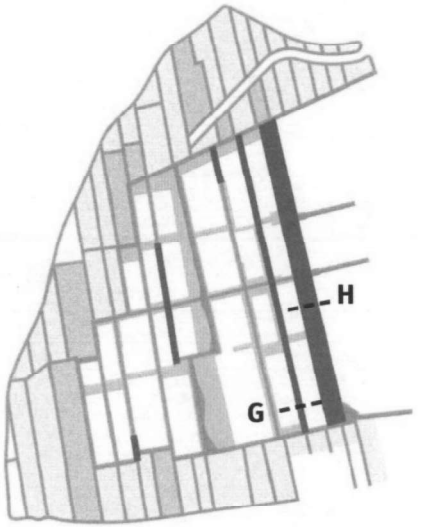
70 meter afstand van gevel tot gevel in bufferzone

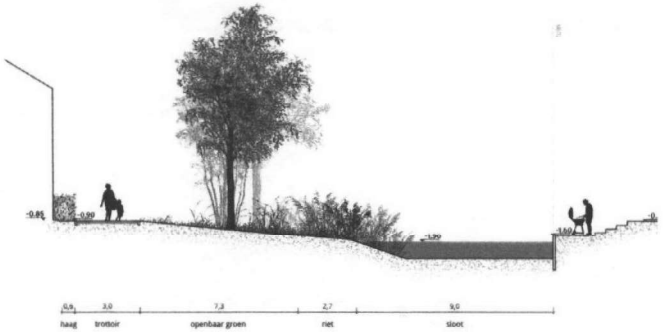


Vier verbindingen tussen de Blokgouw en De Lange Weeren in bufferzone

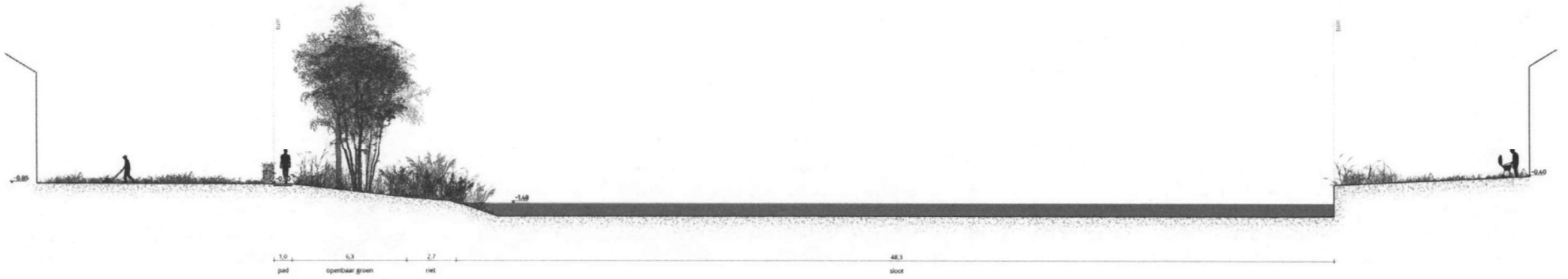
De groenblauwe dooradering - oevers privétuinen

Daar waar private tuinen grenzen aan het water hebben deze een lage beschoeiing. Er is altijd minimaal een zijde van het water openbaar toegankelijk. De overgang tussen De Lange Weeren en de naastgelegen wijk de Blokgouw wordt gevormd door een brede watergang met aan weerszijden achtertuinen en plaatselijk een publiek pad. De breedte van deze bufferzone bedraagt 70 meter van gevel tot gevel.





Profiel G



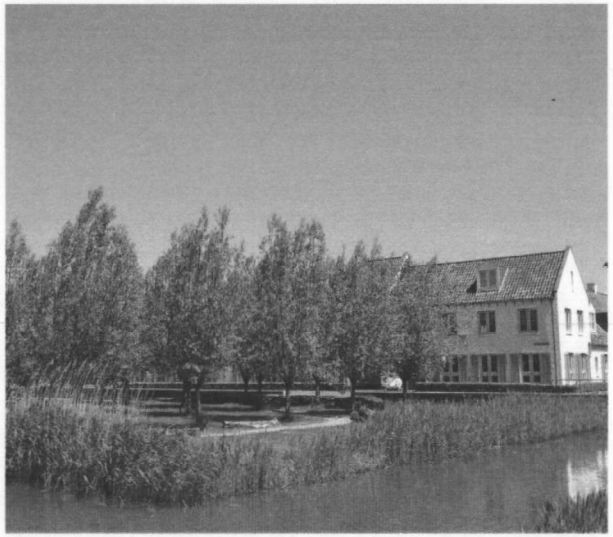
Profiel H

De buurtparken en -pleinen

Groene buurtparken vormen routes door de wijk

Speelvoorzieningen

Fijnmazig netwerk van doorsteekjes en routes



Groene buurtpleintjes

Buurtpleintjes aan het landschap

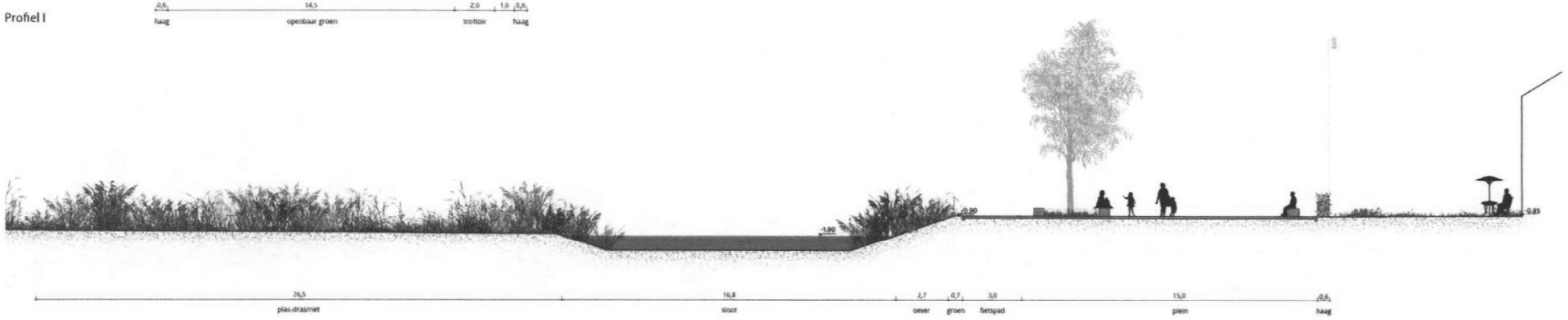
De buurtparken en -pleinen

Dwars op het groenblauwe raamwerk liggen de buurtparken. Deze parken lopen dwars over de wooneilanden en maken de wijk in de oost-west richting verbonden. De buurtparken vormen hiermee een belangrijk onderdeel in het langzaam verkeersnetwerk in de wijk. In de buurparken is ruimte voor speelplekken, ontmoetingsruimten en verblijfsplekken. De inrichting van de buurtparken is natuurlijk van karakter gecombineerd met gemaaid gazon voor gebruiksruimte.

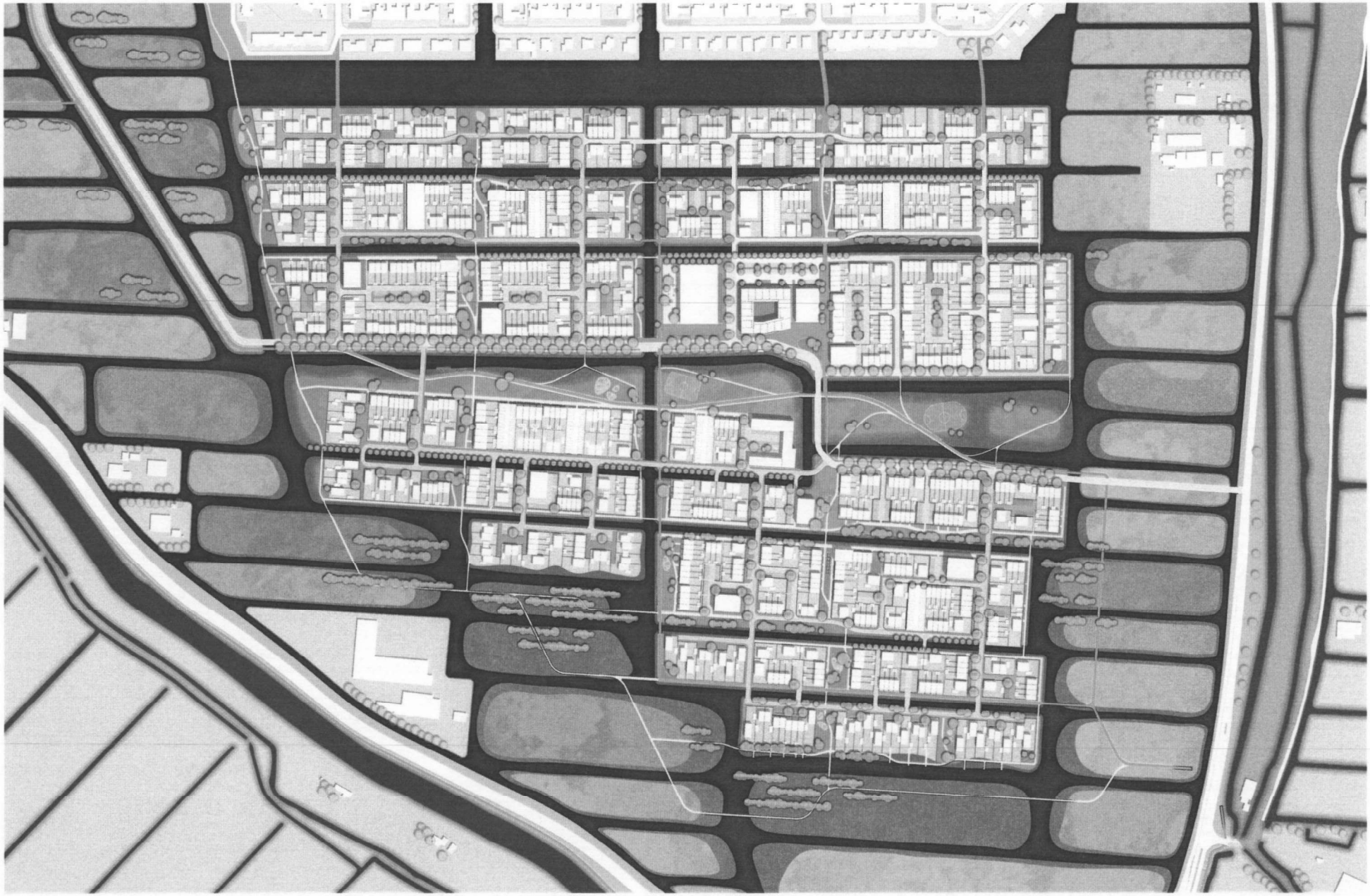
< Referenties

> De buurtparken en pleinen + profielen

Profiel I



Profiel J



Voorbeeld verkaveling

Ter verkenning en voorbereiding van het beeldkwaliteitsplan is een gedetailleerde voorbeeldverkaveling gemaakt. Deze is nodig om een exploitatieberekening te kunnen maken, maar ook praktische zaken op te kunnen lossen zoals de inpassing van de waterstructuur, waterberging en stroken voor kabels en leidingen. Daarnaast zijn verkeerskundige uitwerkingen gemaakt om vast te kunnen stellen of het mogelijk is aan de verkeerskundige eisen en de parkeernormen van de gemeente te voldoen. Aan de hand van deze voorbeeldverkaveling kunnen gemeente en ontwikkelaars overeenstemming bereiken over allerlei praktische zaken. Deze voorbeeldverkaveling is niet bindend maar toont de gewenste kwaliteiten in de verkaveling. Daarnaast is het een praktisch hulpmiddel bij het onderzoeken van de haalbaarheid van het ruimtelijke programma. Deze voorbeeldverkaveling maakt inzichtelijk welk effect wijzigingen in dit programma kunnen hebben en wat de daarbij horende ruimtelijke consequenties en oplossingsrichtingen bij de gefaseerde stedenbouwkundige uitwerking van De lange Weeren kunnen zijn.

Op de volgende pagina's worden de verkavelingsprincipes in de voorbeeldverkaveling nader toegelicht.

< Voorbeeldverkaveling De Lange Weeren

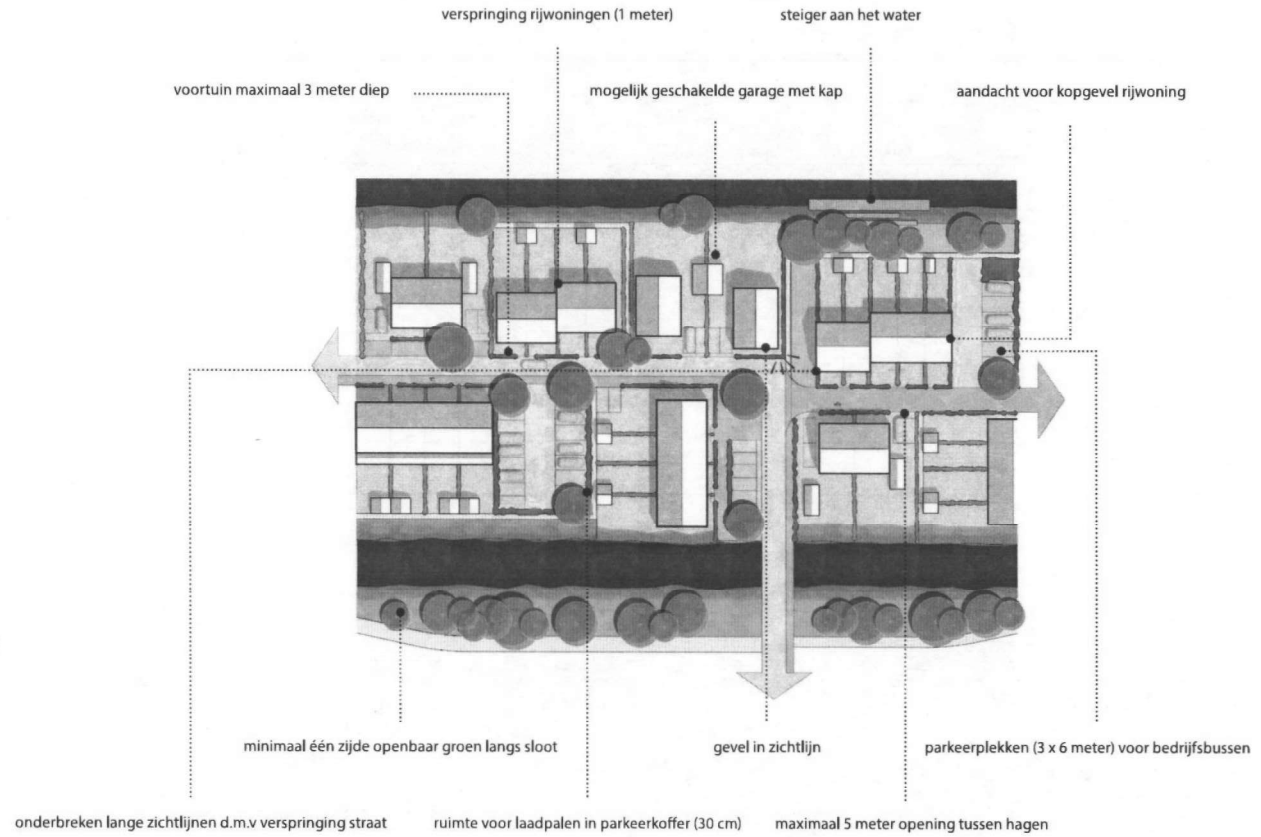
> Legenda

Voorbeeld verkaveling

Voorbeeld verkaveling

<
Artist impression
Woonstraat

>
Voorbeeldverkaveling



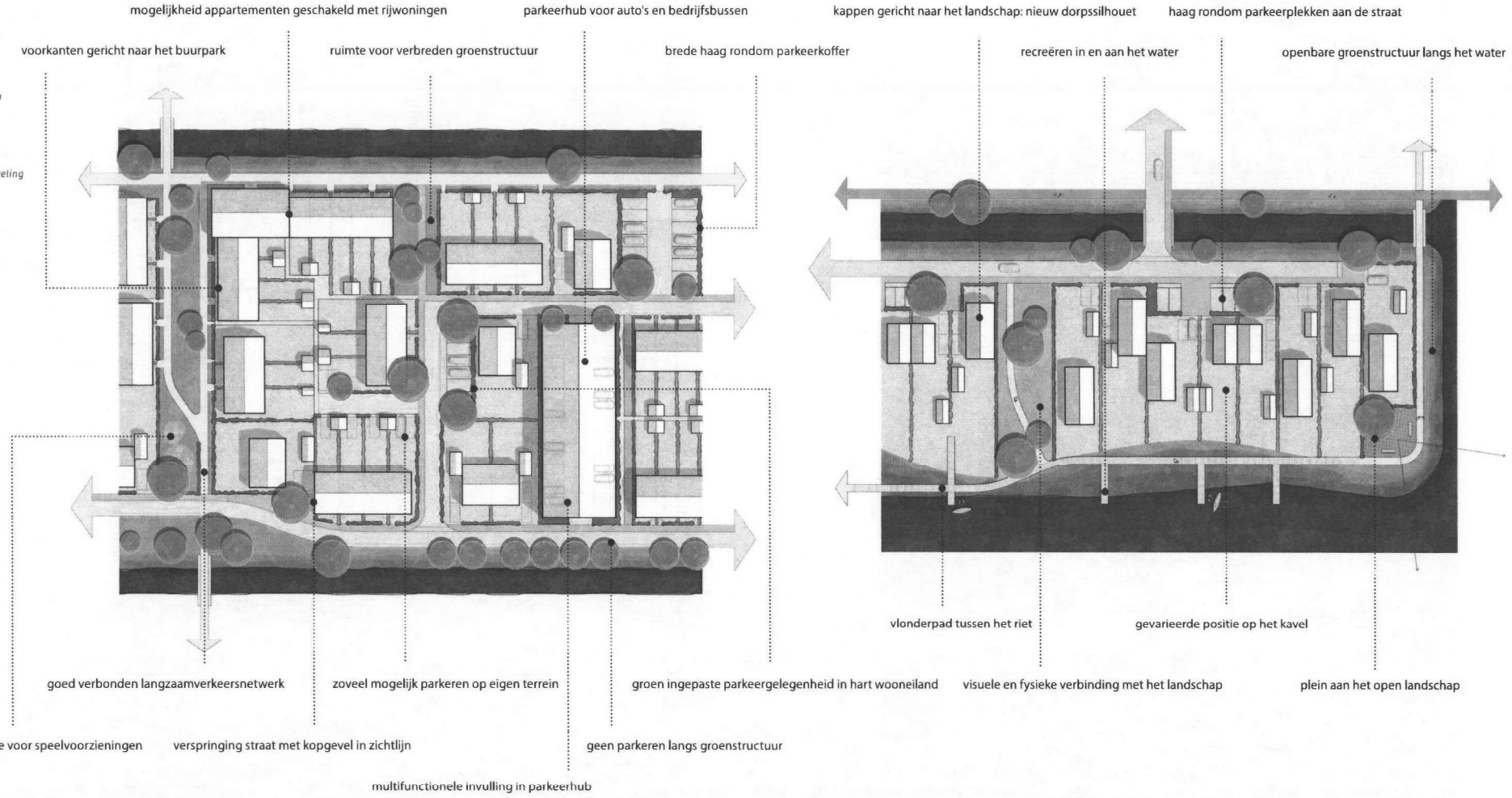
1. Voorbeeldverkaveling wooneiland smal

Voorbeeld verkaveling

Voorbeeld verkaveling

< *Artist impression Dorpsweide*

> *Voorbeeldverkaveling*



2. Voorbeeldverkaveling wooneiland breed

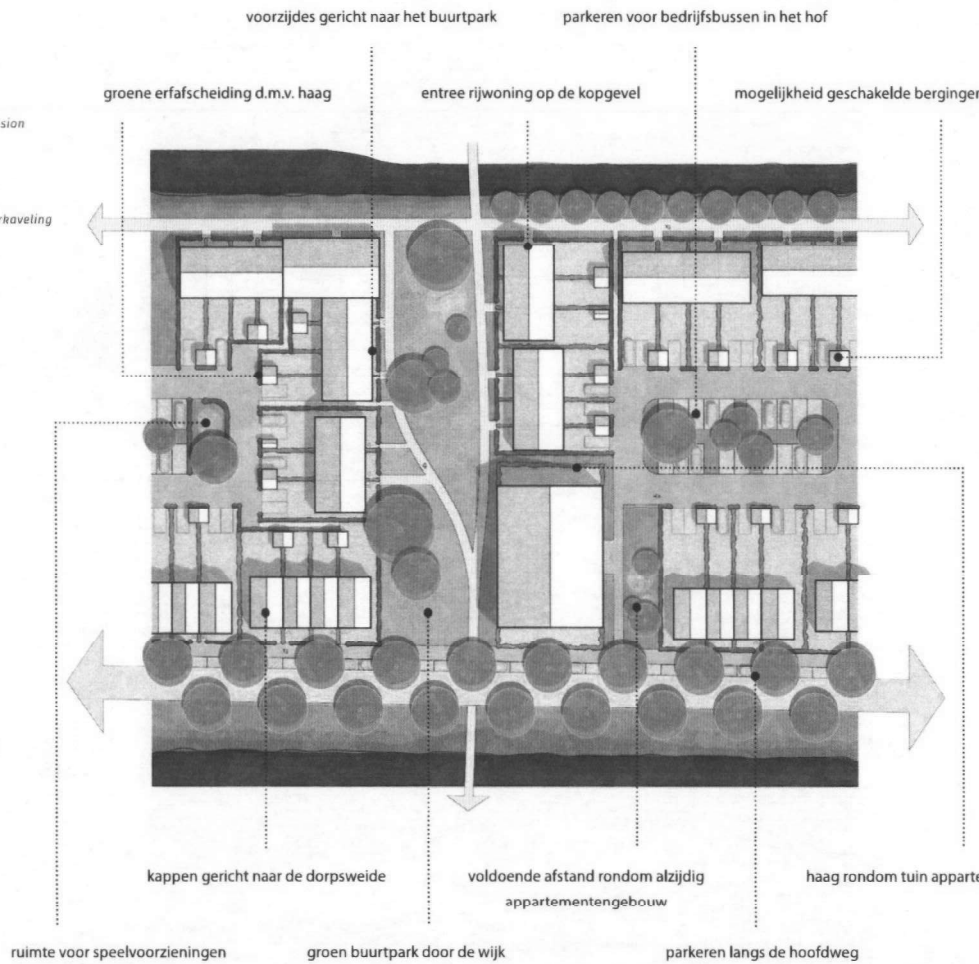
3. Voorbeeldverkaveling wooneiland dorpsrand

Voorbeeld verkaveling

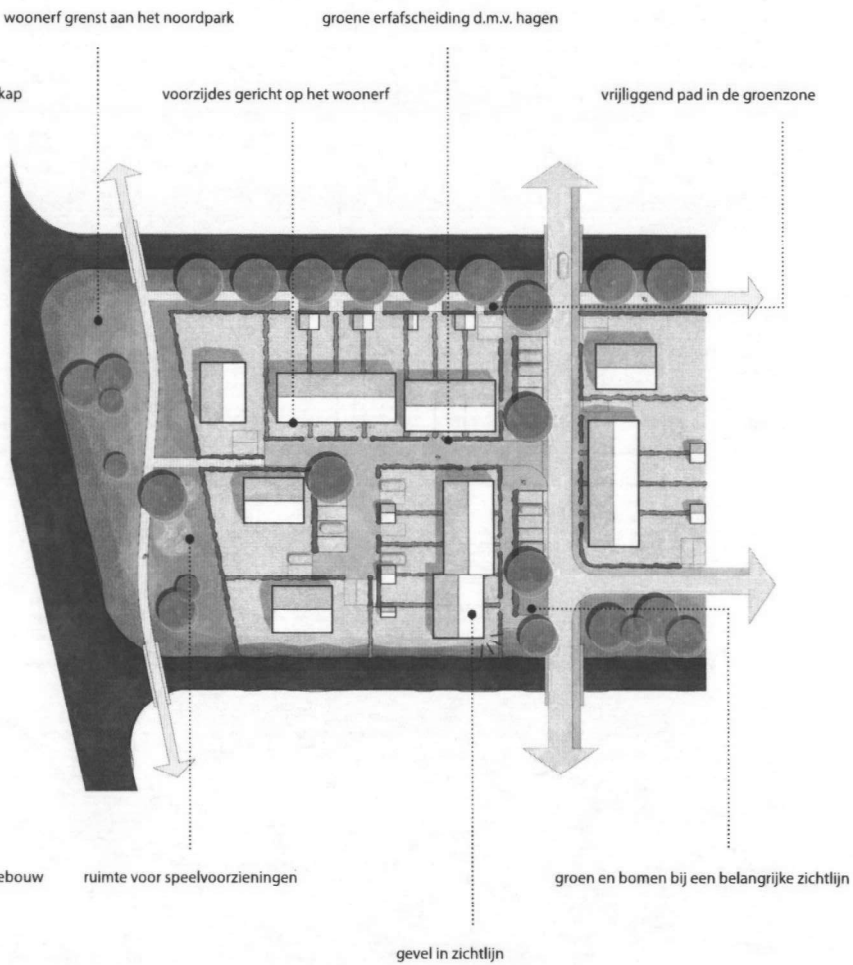
Voorbeeld verkaveling

< *Artist impression Dorpsrand*

> *Voorbeeldverkaveling*



4. Voorbeeldverkaveling wooneiland dorpsstraat



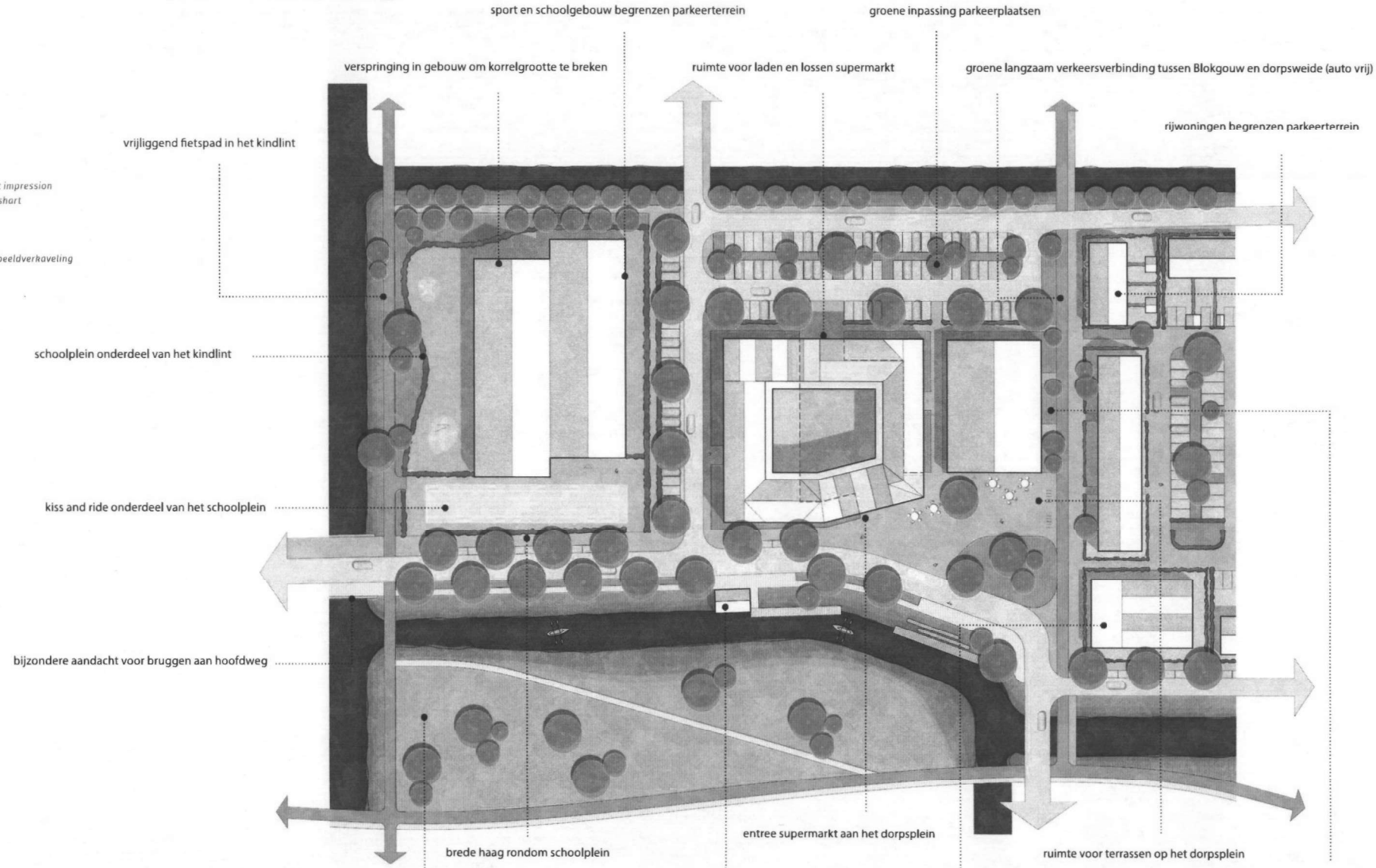
5. Voorbeeldverkaveling wooneiland erf

Voorbeeld verkaveling

Voorbeeld verkaveling

< *Artist impression Dorpshart*

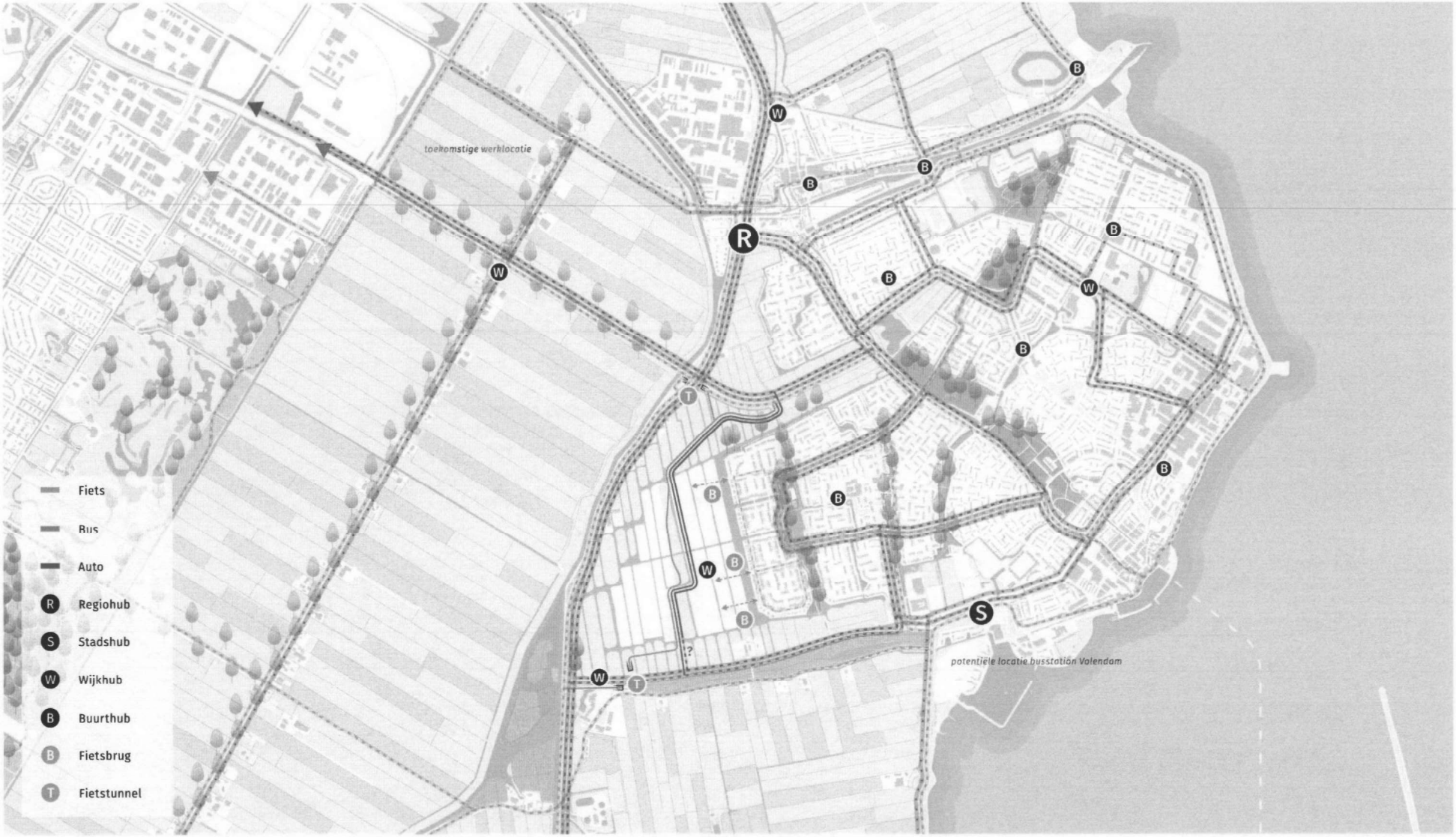
> *Voorbeeldverkaveling*



6. Voorbeeldverkaveling dorpshart

5| Mobiliteit

Mobiliteitsvisie



Mobiliteitsvisie

< *Kaart mobiliteitsvisie*

> *Impressie*

Om te komen tot duurzame mobiliteit gelden onderstaande mobiliteitsambities voor De Lange Weeren. Deze ambities zijn gerangschikt conform de vijf thema's van het 'smart mobility wiel'. Zie ook het Mobiliteitsprogramma van Eisen De Lange Weeren van Goudappel.

1. Verdichten:
• In de Lange Weeren is er ruimte voor een mix van verschillende voorzieningen (woningen, supermarkt, zorg, onderwijs, sport). De mix aan functies maakt het gebied aantrekkelijk en (sociaal) veilig.
• Daarnaast zorgt de mix aan voorzieningen in het gebied ervoor dat inwoners geen lange afstanden hoeven af te leggen om hun dagelijkse bestemmingen te bereiken. Voetgangers en fietsers hebben hiermee prioriteit binnen de Lange Weeren.
• Het gebied bevat een gedifferentieerd aanbod dat iets toevoegt aan de huidige type woningen in de woningvoorraad. De ontwikkeling levert een belangrijke bijdrage aan de behoefte aan betaalbare woningen. Een goede mix aan type woningen biedt plaats voor mensen uit verschillende levensfases, en biedt doorgroeimogelijkheden binnen de buurt.

2. Verbinden:
• Het principe van duurzame mobiliteit is leidend binnen de Lange Weeren. Dit betekent de aanwezigheid van een fijnmazig, toegankelijk en (sociaal) veilig voetgangers- en fietsnetwerk met goede aansluitingen op de bestaande infrastructuur. Er zijn goede routes richting de belangrijke voorzieningen in de omgeving, zoals de HOV-knoop.
• Met de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk wordt de rol van de HOV-halte aanzienlijk belangrijker. De HOV halte is makkelijk en goed te bereiken voor voetgangers en fietsen waardoor OV-gebruik wordt gestimuleerd.
• Er is sociale cohesie tussen de Lange Weeren en de Blokgouw. Lange Weeren is geïntegreerd in het bredere netwerk van Volendam en wordt niet alleen beschouwd als een aparte wijk, maar als een integraal onderdeel van de gemeenschap.
• De fietsroutes naar het centrum van Volendam zijn aanzienlijk korter dan autoroutes, waardoor duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd.
• De wegen binnen de Lange Weeren worden ingericht als autoluwe woonstraten en erftoegangswegen met een lage snelheid van het autoverkeer. Kruispunten op de bestaande infrastructuur worden robuust en veilig vormgegeven met voldoende afwikkelingskwaliteit.

3. Veraangenamen
• De openbare ruimte in de Lange Weeren is aantrekkelijk om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling) met een goede balans tussen de verblijfs-, stallings- en verkeersruimte.
• De inrichting van het gebied geeft prioriteit aan actieve mobiliteit. Voetgangers en fietsers hebben prioriteit op straat. Straten zijn autoluw en auto's worden snel aan de randen afgevangen. Parkeren vindt met name uit het zicht plaats.

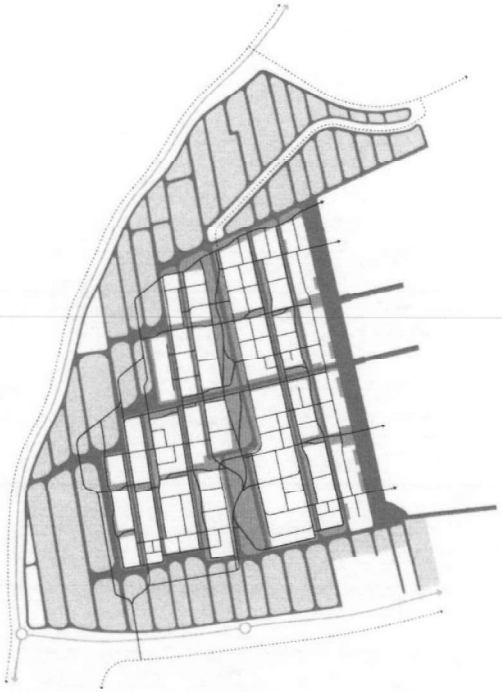
4. Verknopen
• De HOV-halte krijgt een cruciale rol in het gebied en moet een veilige en sociale omgeving worden om het gebruik ervan aan te moedigen. Het streven is naar een omgeving waar mensen zich comfortabel voelen en waar de sociale veiligheid gewaarborgd is.
• Er worden duurzame alternatieven aangeboden om het autobezit van de inwoners te beperken. Dit gebeurt onder andere door het realiseren van een mobiliteitshub waar verschillende vormen van deelmobiliteit worden aangeboden op flexibele wijze.
• Het gebruik van deelmobiliteit wordt gestimuleerd. Toekomstige bewoners worden in een vroeg stadium geïnformeerd en meegenomen.

5. Verleiden
• In de Lange Weeren wordt een passende parkeernorm gehanteerd om overlast te voorkomen en de leefbaarheid van de wijk te waarborgen. Dit zorgt ervoor dat het aantal parkeerplaatsen in verhouding staat tot de behoeften van de bewoners en bezoekers.
• Om de impact van parkeren tot een minimum te beperken, worden tweede auto's en bestelbusjes op afstand aan de rand van de deelgebieden opgevangen. Dit helpt om de straten vrij te houden van overmatig geparkeerde voertuigen.
• Ruimtegebruik door parkeren wordt zoveel mogelijk beperkt. De parkeervoorzieningen van verschillende functies worden samengebracht om het dubbelgebruik te stimuleren.
• Het stallen van de fiets in de Lange Weeren is makkelijk. De fietsparkeervoorzieningen zijn goed bereikbaar, op korte afstand van voorzieningen en bieden veel comfort en veilige opties tot stallen.

Openbaar vervoer in de wijk

Mobiliteitshubs in de vorm van multifunctionele parkeerschuren en groene parkeerhoven met ruimte voor elektrische laadvoorzieningen en stalling bedrijfsbussen

Verkeersstructuur



Voetgangers

Fijnmazig netwerk van wandelpaden en trottoirs, op vier plekken verbonden met de Blokgouw.

Ontspannen wandelpaden met natuurlijk karakter

Fietsnetwerk

Fijnmazig fietsnetwerk, op drie plekken verbonden met de Blokgouw en middels voet-fietstunnels verbonden aan het regionaal fietsnetwerk.

Gecombineerde wandel-fietspaden met recreatief karakter door de wijk

Hoofdstraat, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en deelmobiliteit

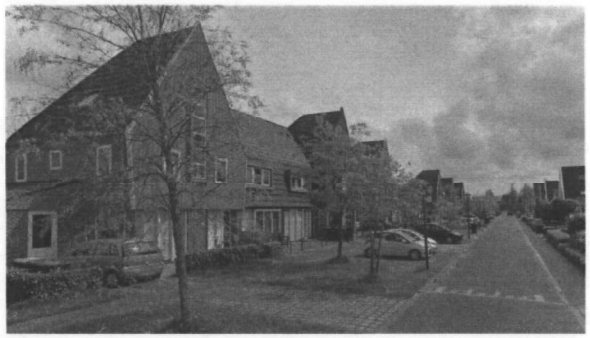
Hoofdstraat als voorrangsstraat in twee richtingen, 30 km/u , gelegen aan het park.

Hoofdstraat uitgevoerd in klinkerverharding, afgewisseld langsparkeren en bomen

Verkeersstructuur

Hoofdontsluiting gemotoriseerd verkeer

Hoofdstraat en dwarsstraten in twee richtingen, 30 km/u met trottoirs aan weerszijden.

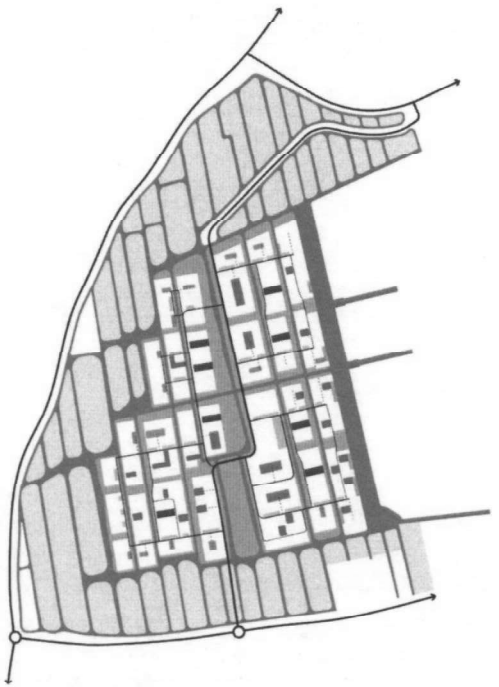


Groene parkeerstroken en trottoirs aan weerszijden

Woonstraten en erven

Woonstraten in éénrichting en woonerven.

Ontspannen woonstraten, trottoir aan een zijde



Parkeren

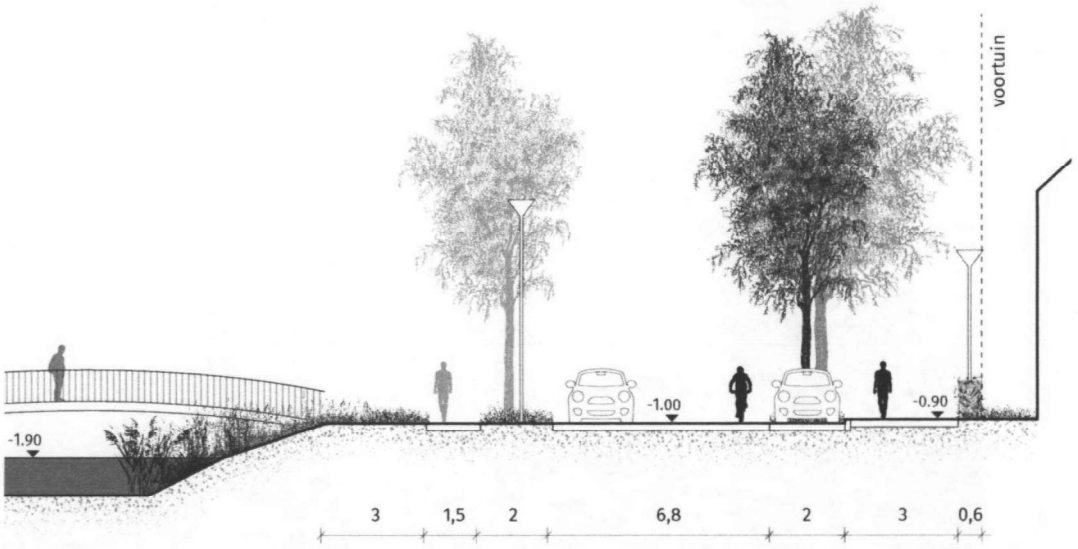
Divers aanbod aan parkeeroplossingen waaronder straatparkeren, groene parkeerhoven en parkeerschuren.

Groene parkeeroplossingen in parkeerkoffers en parkeerhoven

Profiel hoofdstraat

De hoofdstraat vormt de centrale as en hoofdontsluiting van de wijk. Desondanks is de hoofdstraat een ontspannen dorpsstraat waar aan gewoond wordt, waar de wijkvoorzieningen aan zijn gelegen en waar op de bus gestapt kan worden. De hoofdstraat is een erftoegangsweg met voorrangsregeling waar fietsers en gemotoriseerd verkeer, inclusief de bus, in twee richtingen gedeeld gebruiken maken van de rijbaan. Op de hoofdstraat geldt een maximale snelheid van 30 km/u. Parallel aan de hoofdstraat, in het aanliggende park ligt een vrijliggend fietspad. De woningen staan aan een trottoir met bomen en langsparkeervakken. De rijbaan is uitgevoerd in klinkerverharding. Voor materialisatie zie hoofdstuk Beeldkwaliteitsplan. Aan de parkzijde ligt een smal voetpad van minimaal 1.5 m.

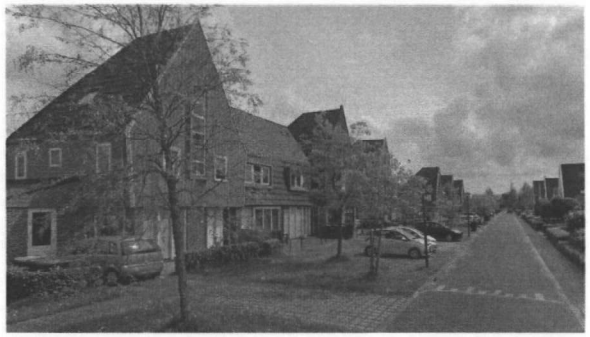
Ontspannen hoofdstraat met woningen



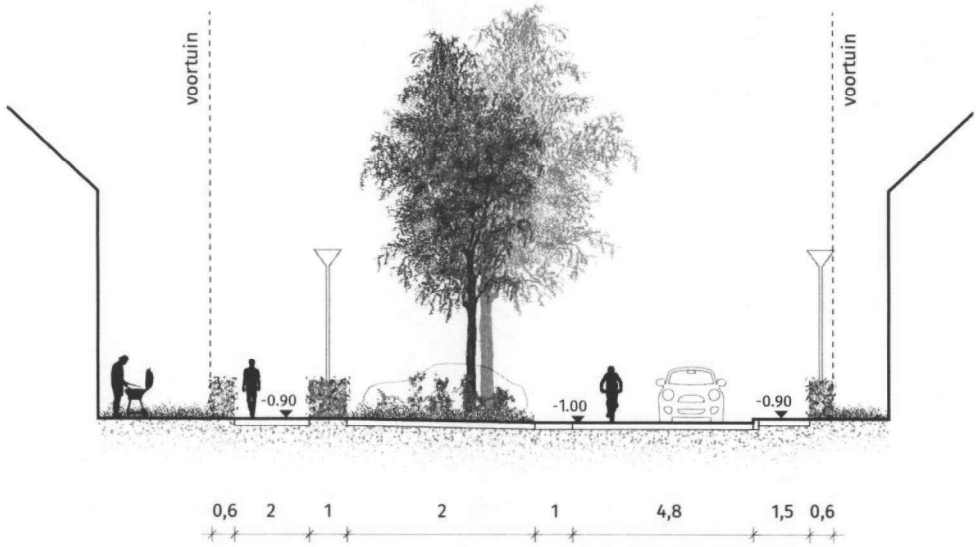
Profiel dwarsstraten

De dwarsstraten vormen samen met de hoofdstraat de ontsluiting van de verschillende woonbuurten. De dwarsstraten zijn erftoegangswegen met een maximale snelheid van 30 km/u.

Aan weerszijden van de rijbaan is een trottoir. Parkeren gebeurt op groene parkeerstroken afgewisseld met plantvakken met bomen. De overgang tussen tuinen en het openbaar gebied wordt gemarkeerd met een haag. Ter plaatse van de parkeerstroken voorkomt een haag dat de koplampen de woningen inschijnen bij in- en uitparkeren.



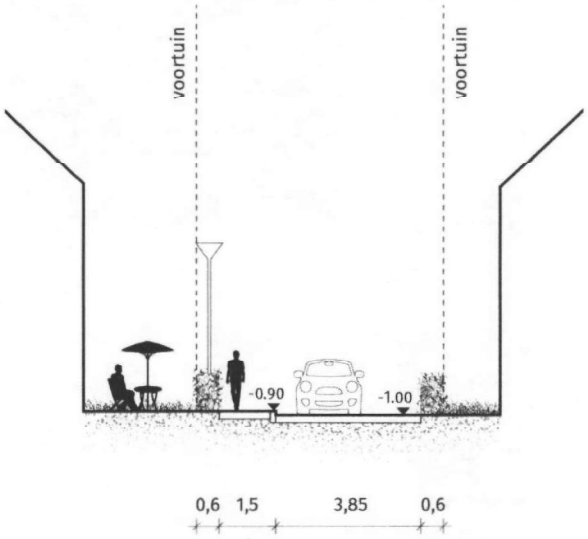
Groene parkeerstroken en trottoirs aan weerszijden



Profiel woonstraten

De woonstraten zijn erftoegangswegen in éénrichting met een maximale snelheid van 15 km/u. Aan één zijde is een trottoir van 1.5m aanwezig. De overgang tussen tuinen en het openbaar gebied wordt gemarkeerd met een haag.

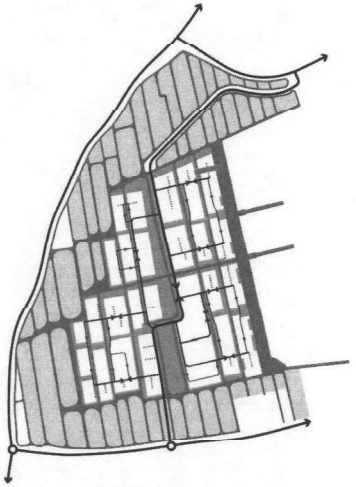
Ontspannen woonstraten, trottoir aan één zijde

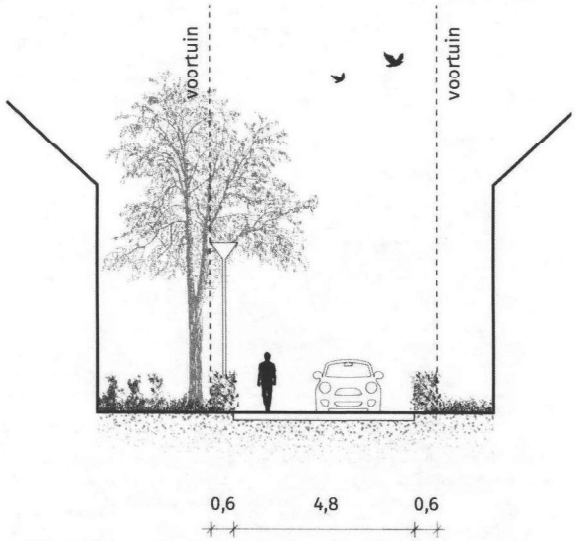


Profiel erven

De erven worden ingericht als woonerf met een maximale snelheid van 15 km/u. Fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer delen de ruimte. Molgoten regelen de afwatering en geleden de ruimte. De overgang tussen tuinen en het openbaar gebied wordt gemarkeerd met een haag. De maximale weglengte van een erf mag 40 m. bedragen.

Groen woonerf





6| Duurzaamheid

Klimaatbestendig bouwen

Op basis van de principes van bodem en water sturend, en in samenhang met de integrale waterbergingsopgave, kiezen we ervoor om De Lange Weeren beperkt op te hogen. Hierdoor kan de bestaande kavelstructuur, de ecologie en het waterhuishouden zo veel mogelijk behouden blijven, is er minder zand nodig voor ophoging en ontstaat er meer bergingscapaciteit in de wijk.

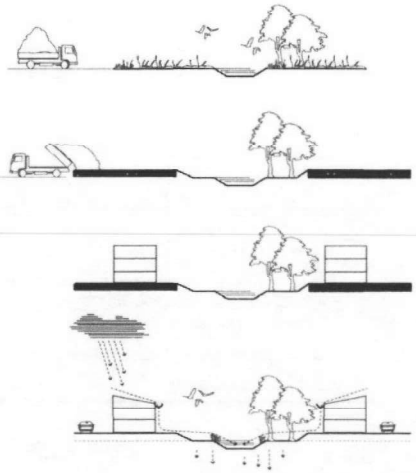
De bouwvelden zijn zo veel mogelijk bepaald aan de hand van het bestaande slotenpatroon. Binnen de bouwvelden worden enkel de benodigde oppervlaktes opgehoogd. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om de openbare straten met daarin de kabels en leidingen en de bouwkavels. De sloten blijven zo veel mogelijk gehandhaafd. Het openbaar groen komt zo veel mogelijk op huidige maaiveld te liggen.

Door middel van voorbelasting wordt voor de opgehoogde delen de benodigde stabiliteit bereikt. Na de zettingsperiode wordt het overtollige zand afgegraven en waar mogelijk hergebruikt binnen het project. Vervolgens worden de sloten verbreed tot een streefbreedte van 8 meter en plaatselijk tot minimaal 6 meter.

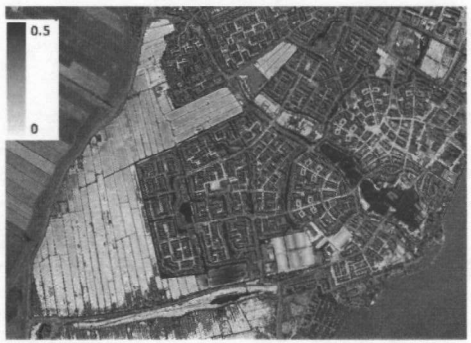
De bouwvelden zullen bestaan uit een getrapt profiel waarbij in het openbaar groen het huidige maaiveld (-1.40 m NAP) behouden blijft. De openbare straten komen te liggen op -1,00 m NAP om zo de benodigde drooglegging te kunnen realiseren. De tuinen en bebouwing liggen hoger ten opzichte van de straat. Zie hiervoor ook het gehanteerde hoogteprofiel op de volgende pagina.

Op deze manier voorzien de watergangen en het openbaar groen in de wijk in bergingscapaciteit. De openbare straten blijven ook bij hevige regenval droog.

Binnen het watersysteem van Volendam wordt overtollig oppervlaktewater afgevoerd naar polder De Lange Weeren. Wanneer de polder De Lange Weeren verzadigd raakt, bestaat het risico dat het dichtbevolkte en laaggelegen Volendammermeer overstroomt. Om dit te voorkomen, wordt de kade rondom het Volendammermeer verhoogd. Daarnaast is ten noorden van De Lange Weeren de Zuiderzeeweg aangelegd,



Principe beperkt ophogen, enkel waar noodzakelijk



Huidige situatie
Berging 100.000 m3
Schade; 20 miljoen

Waterdiepte T=1000 bui

Referentie

Nieuwe situatie
Berging potentieel 200.000 m3
Schade; 3 miljoen

Klimaatbestendig bouwen

< *Stedenbouwkundig plan*

> *Ruimtelijke principes*

wat gevolgen heeft voor het functioneren van het watersysteem van Volendam.

Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de wijk De Lange Weeren is het integraal oplossen van de gecombineerde waterbergingsopgave van Volendam, die wordt geschat op 150.000 m3.

Om te beoordelen of het ontwerp van De Lange Weeren bestand is tegen extreme neerslag, is er een integraal hydraulisch model opgesteld voor de gehele polder. Er zijn drie varianten gemaakt:

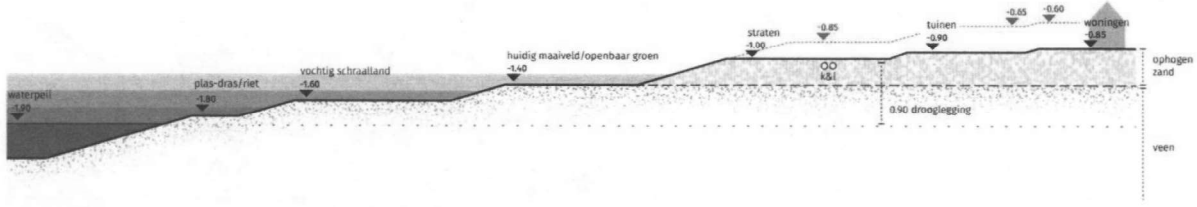
1. De huidige situatie;
2. De huidige situatie inclusief de Zuiderzeeweg en een verhoging van de kade rondom het Volendammermeer;
3. De toekomstige situatie waarin ook het verkavelingsplan van De Lange Weeren is opgenomen.

Voor deze situaties zijn verschillende extreme neerslagscenario's doorgerekend (T10, T100, T1000). Op de kaart op de vorige pagina wordt de maximale waterdiepte weergegeven bij een langdurige bui (twee dagen) met een herhalingstijd van 1.000 jaar. De verhoging van de kademuur zorgt ervoor dat de wateroverlast in het Volendammermeer wordt opgelost en dat het hemelwater afstroomt richting de Lange Weeren. Dit extra volume aan water veroorzaakt geen extra problemen in het omliggende gebied en kan grotendeels worden opgevangen in de flanken van De Lange Weeren. Op de kaart van De Lange Weeren (vorige pagina) is te zien dat het extra open water en de berging in de rietlanden voorkomen dat er wateroverlast optreedt in De Lange Weeren, zelfs niet bij het T1000-neerslagscenario.

Het berekende potentiële bergingsvolume in De Lange Weeren is met dit ontwerp circa 200.000 m3. Dit bergingsvolume wordt zelfs bij het T1000-neerslagscenario nog niet volledig benut, wat ruim voldoet aan de bergingsopgave.

Waterrijk waterbergingslandschap in de flank

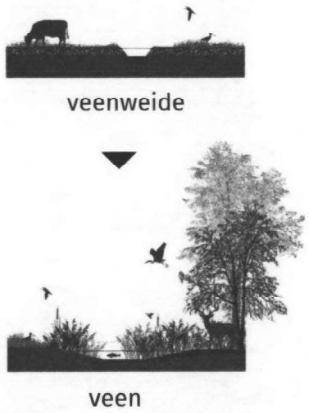
Wijk, landschap en waterberging optimaal verweven (Doornsteeg, Nijkerk, Bureau B+B)

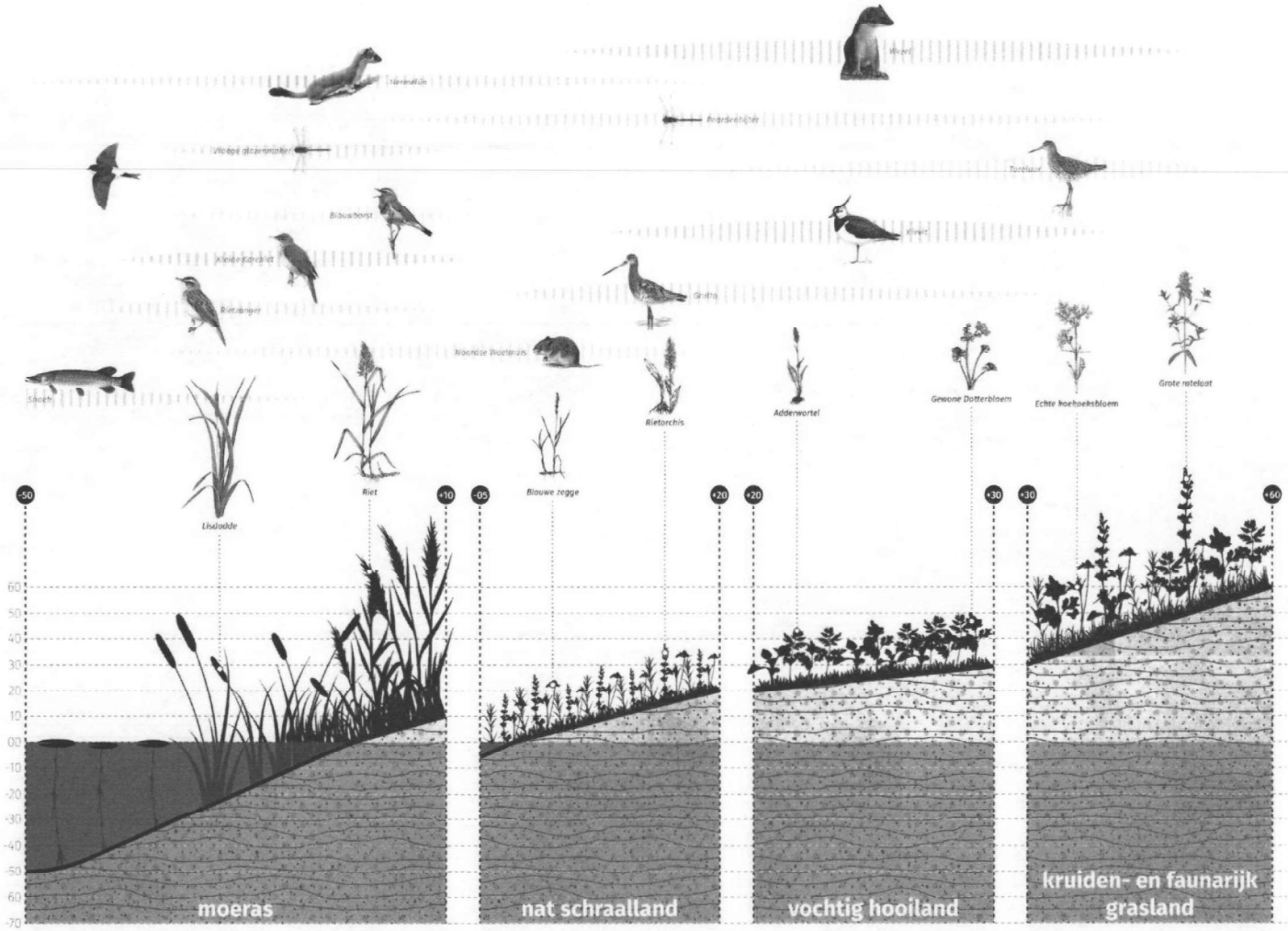


Gehanteerd hoogteprofiel de Lange Weeren

Ecologie en biodiversiteit

De Lange Weeren wordt niet alleen blauw, maar ook groen. Het plan voorziet in meer openbaar groen dan gemiddeld. Dat heeft meerdere redenen. Uiteraard is groen van hoge waarde voor de beleving van de wijk voor de toekomstige bewoners, maar daarnaast is groen van grote betekenis voor de klimaatbestendigheid van de wijk en de gezondheid van de inwoners. Binnen de nieuwe wijk komt dan ook een robuuste groenstructuur. We passen tevens de 3-30-300 regel toe: 3 bomen zichtbaar vanuit elke woning, 30% boombedekking en 300 meter tot het dichtstbijzijnde park. Dit is ook nodig voor onze ambities op het gebied van klimaatverandering. Water en hittestress spelen in toenemende mate een belangrijke rol in hoe wij onze leefomgeving ervaren.





Groenvoorziening, ecologie en biodiversiteit

< *Biotopen flanken De Lange Weeren*

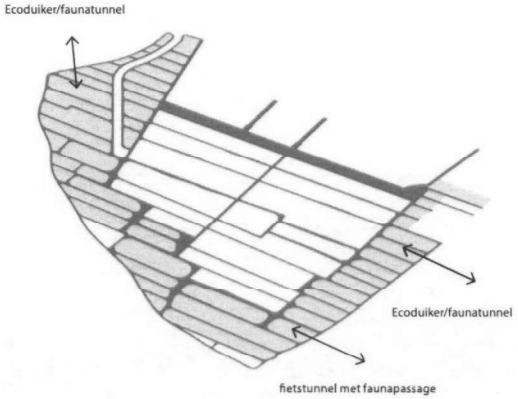
> *Ruimtelijke principes*

Door de wijziging in het beheer, de inpassing van waterberging en de ambities ten aanzien van ecologie en recreatie zal het huidige veenweidelandschap transformeren naar een divers veenlandschap. Voortbouwend op het huidige hoogteverloop van de percelen wordt een deel van de percelen deels afgegraven om een rijke schakering van biotopen te creëren. Aansluitend bij de landschappelijke inpassing van de Zuiderzeeweg worden, zowel in de flank als in de woonwijk, wilgen- en elzensingels toegepast.

De flanken zijn integraal onderdeel van de ontwikkeling van De Lange Weeren. Het landschapsbeheer van de flanken komt in beheer bij de gemeente. In samenwerking met een ecoloog van Anteagroep zijn de inrichtingsprincipes voor de flanken opgesteld.

Natte veenweiden als identiteitsdrager van de Lange Weeren

Rijke schakeringen van verschillende biotopen en (elzen)singels



Maatregelen voor natuurlijke verbindingen

Verbeteren ecologie onder water

Landschap en wijk optimaal verweven

Natuurinclusief bouwen

Naast groen wordt De Lange Weeren natuurinclusief ingericht. De natuur staat onder druk en dient in toenemende mate het uitgangspunt te vormen voor het ontwerpen van gebieden en gebouwen. Hierbij hoort dat onze stedelijke gebieden worden verdicht met aandacht voor 'ecologie'; dit betekent dat we meer ruimte geven aan ecologie om de biodiversiteit te ondersteunen.
We passen bijvoorbeeld in ons openbaar groen natuurvriendelijke oevers, ecologisch maaibeheer en andere ecologisch bevorderende maatregelen toe. Maar ook onze gebouwen moeten hier een rol in gaan spelen.

Het doel van Natuurinclusief bouwen is:
- Zo veel mogelijk ecologische waardevolle natuur in het gebied te behouden;
- Het gebied in te richten met voldoende ruimte voor natuur;
- Dat er een habitat wordt gerealiseerd passend bij de context van het gebied voor verschillende doelsoorten met een verscheidenheid aan natuurtypen.
- De horizontale en verticale inrichting van het plangebied aansluit bij groenblauwe structuren in de omgeving en zorgt voor behoud en versterking van groenstructuren.

Insecten, vogels en andere dieren die van nature voorkomen, krijgen ook hun plek in De Lange Weeren. In de bebouwde omgeving worden natuurinclusieve maatregelen getroffen om hiermee te voorzien in schuil, nest, foerageermogelijkheden voor fauna.

Om natuurinclusief te bouwen worden per kavel tenminste drie maatregelen uitgevoerd uit de uitgave 'Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën' (Gemeente Amsterdam, 2018, https://openresearch.amsterdam/nl/page/47014/handboek-natuurinclusief-bouwen). Voorbeelden van maatregelen zijn; nestkasten voor vogels, vleermuizen, insecten, bijenidylle, hagen etc.
De effectiviteit van de toegepaste maatregelen wordt getoetst door een expert uit het supervisieteam.

Daken met een flauwe hellingshoek (appartmenten gebouwen, voorzieningen, trafo's en bushaltes) worden zo veel mogelijk voorzien van een groen dak, in combinatie met zonnepanelen (PV).

Tuinen en erfafscheidingen in De Lange Weeren zijn groen:
- Erfafscheidingen bestaan uit hagen;
- Tuinen zijn maximaal 25% verhard.

Voorbeelden maatregelen Natuurinclusief bouwen; nestkasten en groene tuinen en erfafscheidingen

Duurzaam en circulair bouwen

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maken we richting 2050 in toenemende mate circulair en stemmen we af op een circulaire economie. In de uitwerking van De Lange Weeren wordt daarom rekening gehouden met het Convenant Houtbouw MRA en het Convenant Toekomstbestendige Woningbouw MRA . Per ontwikkelfase wordt minimaal 20%, en bij voorkeur meer, van het aantal woningen in houtbouw uitgevoerd met registratie in een materialenpaspoort. In De Lange Weeren zetten we daarmee grote stappen naar circulair bouwen en ontwikkelen.

Natuur en landschapswaarde is een belangrijk onderdeel van De Lange Weeren. We streven naar een unieke plek om te wonen. Dit vraagt om een respectvolle benadering van het landschap en het gebruik van ruimte en grondstoffen.

Daarom moet bouwen in De Lange Weeren duurzaam zijn, en wel in brede zin. Dit komt onder andere tot uitdrukking in de toe te passen materialen. Uitgangspunt is om duurzaamheid expliciet zichtbaar te maken in de architectuur, bouwtechniek en materiaalkeuze (indeling van de gevel en plattegrond, flexibiliteit, toepassing van circulaire materialen, energiebesparing en –opwekking).

Waterberging privaat terrein:
Elk kavel heeft een installatie om regenwater op te slaan voor hergebruik (watergeven beplanting, doorspoelen wc met grijswater) bufferen en vertraagd afvoeren. Hiervoor geldt de eis van de MRA;

Een groot deel van de neerslag (range 40-70 mm) van een hevige bui op het bebouwd deel van privaat terrein wordt verwerkt (geïnfiltreerd, opgevangen en/of vertraagd afgevoerd) op het terrein zelf of in extra (water) voorzieningen in of toegerekend aan het plangebied. De voorzieningen voeren de eerste 24 uur vertraagd af (niet extra naar riolering of watersysteem) en zijn in maximaal 60 uur weer beschikbaar.

- Het duurzame karakter van de gebouwen is herkenbaar in de bouwmassa doordat bijvoorbeeld het constructieprincipe van houtbouw afleesbaar is;
- Elk kavel heeft een installatie om regenwater op te slaan voor hergebruik (watergeven beplanting, doorspoelen wc met grijswater) bufferen en vertraagd afvoeren. Hiervoor geldt de eis van de MRA;
- Maak optimaal gebruik van natuurlijk licht. Dit is goed voor de gezondheid, welzijn en productiviteit. Maar het helpt ook om de energierekening te verlagen.

Voorbeelden van duurzaam bouwen; houtbouw en wateropvang

Duurzame energie en warmte

In de Lange Weeren zijn woningen gasloos en hebben nul op de meter (energieneutraal). Zonnepanelen worden gestimuleerd. Er komen voldoende mogelijkheden voor het opladen van elektrische voertuigen zowel bij de woningen als in de openbare ruimte. De ontwikkeling houdt - door een voldoende robuust elektriciteitsnetwerk en onder- en bovengrondse ruimtereserveringen - voldoende rekening met een nog te onderzoeken warmte- en koudenet en de aankomende energietransitie.

Energievoorzieningen
Het soort installaties en afgiftesystemen in de woning is nog niet bekend, de keuze is afhankelijk van de ontwikkelingen op het gebied van energie. Mogelijkheden zouden kunnen zijn individuele installaties, collectieve installaties voor 10, 100 of de gehele Lange Weeren, eventueel in combinatie met energie opslag systemen Afmeting en gewenste behuizing is nog niet bekend, echter installaties worden bij voorkeur in andere bebouwing ingepast. Als dit niet kan worden ze ondergronds ingepast (niet onder parkeervoorzieningen), en als dat niet kan terughoudend vormgegeven en passend bij de vormentaal van de wijk.

Openbare verlichting
Vanuit duurzaamheidoverweging wordt gekozen voor LED-verlichting of een vergelijkbare duurzame lichtbron. Voor de verlichting worden LED armaturen gebruikt. Het gebruik van straatverlichting wordt zoveel mogelijk gereduceerd en geoptimaliseerd om het energieverbruik laag te houden. Minder verlichting heeft een gunstige invloed op het nachtleven van dieren.

Laadvoorzieningen Electrische voertuigen (EV)
In De Lange Weeren wordt rekening gehouden met laadvoorzieningen voor elektrische auto's. In de openbare ruimte wordt rekening gehouden met 20% parkeerplaatsen met laadvoorzieningen. In de parkeerhubs (parkeerschuren) en in de parkeerkoffers zijn slimme combinaties zoals zonnepanelen/ solar carports gewenst.

Voorbeelden van duurzame energie en warmte, geintegreerde zonnepanelen (PV) en laadvoorzieningen voor eleketrische voortuigen (EV)

xx

7| Beeldkwaliteitsplan

Beeldkwaliteit De Lange Weeren

Overkoepelende beeldkwaliteit de Lange Weeren

De Lange Weeren
De Lange Weeren is wonen in een ontspannen dorps- en landelijk woonmillieu. De ruimtelijke opzet van de wijk is gebaseerd op het onderliggende landschap en dat uit zich door de gehele wijk. De sloten van het veenweidelandschap lopen door in de wijk en bieden een natuurlijk en waterrijk raamwerk waar rietkragen, natuurlijke oevers, wilgen- & elzensingels en een netwerk van paden de wijk dooradert. Tussen deze landschapslijnen liggen de wooneilanden en aan de rand vormt de nieuwe wijk een markante nieuwe dorpsrand met een dorps silhouet.

Een grote variatie in bebouwingstypologien, nokrichting en rooilijnen biedt een gevarieerd en dorps straatbeeld. Eenheid wordt gevormd door kapvorm (zadeldak), kleuren en materialenpalet en hagen als erfafscheidingen. Ontspannen woonstraatjes leiden van buurtplein naar groen woonhof en vormen het hart van de wooneilanden. Buurtparkjes, dwarsstraten en doorsteekjes leiden altijd naar het water waar markante witte bruggen blikvangers zijn.

Beeldkwaliteitsplan en toetsing
In dit beeldkwaliteitsplan worden de ontwerprichtlijnen voor De Lange Weeren omschreven. Het beeldkwaliteitsplan vormt de leidraad voor de verdere stedenbouwkundige en architectonische uitwerking. De definitieve uitwerking en verkaveling van de woonvelden is afhankelijk van de fasering. Dit beeldkwaliteitplan biedt voldoende zekerheid voor de kwaliteit en tevens voldoende flexibiliteit voor programmatische keuzes.
Fundamentele uitgangspunten zijn vastgelegd in dit plan.

Dit beeldkwaliteitplan is het instrument om de gewenste samenhang tussen de bebouwing en de openbare
ruimte vast te leggen. Daarnaast biedt het de handvaten voor het toetsingskader voor de verdere uitwerking van
de architectuur en de inrichting van de buitenruimte.

Aan de hand van dit beeldkwaliteitsplan zal de gemeente middels een supervisieteam de verdere uitwerking van de wijk toetsen.

Overkoepelende beeldkwaliteit sfeergebieden

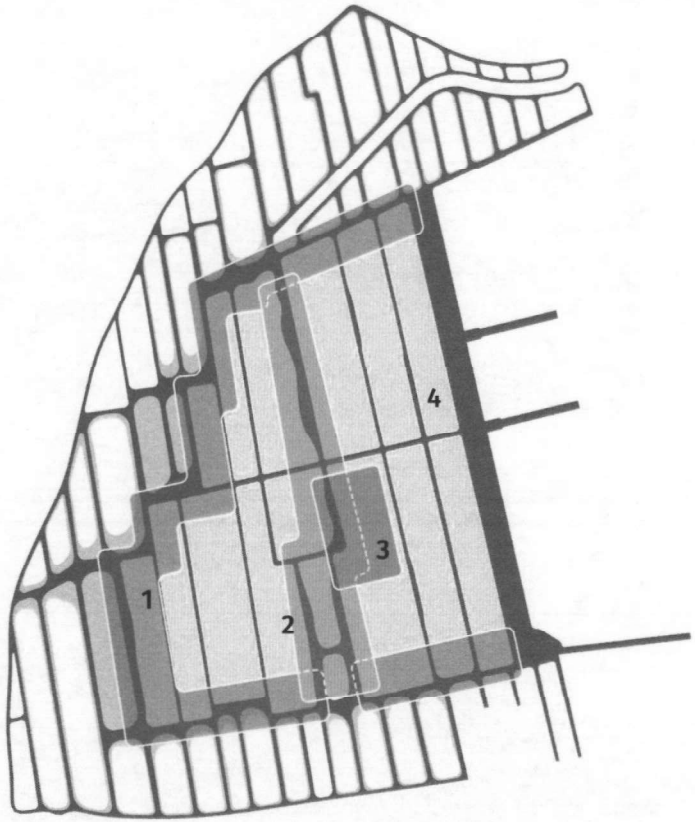
De Lange Weeren wordt een ontspannen dorps- en landelijk woonmilieu afgestemd met het omliggende landschap. Het verknopen van De Lange Weeren met het omringende landschap speelt een essentiële rol in het ontwerp voor de hele wijk.

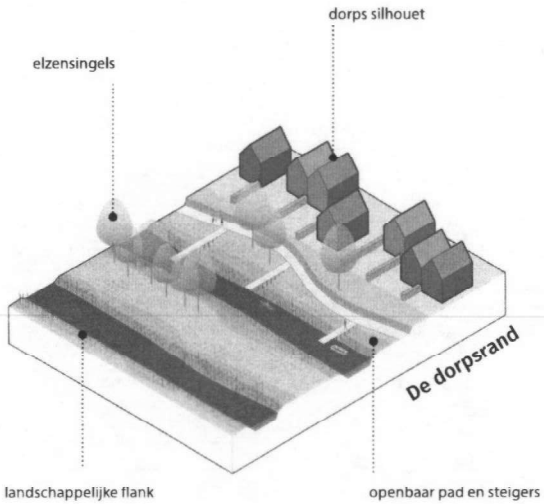
De samenhang tussen de wijk en het omliggende landschap, de verschijningsvorm van de nieuwe dorpsrand, de verweving van woonwijk en landschap in de wijk en een eigentijds bebouwingspatroon en beeldkwaliteit van de architectuur, passend bij de streekeigen bebouwing zijn hierbij van groot belang. Hiervoor worden specifieke beeldkwaliteitseisen omschreven.

Om de wijk zo goed mogelijk te kunnen laten aansluiten op haar omgeving is de wijk opgebouwd uit verschillende sfeergebieden.

1. De dorpsrand
2. De centrale dorpsweide
3. Het Dorpshart
4. De wooneilanden

De verschillende sfeergebieden bieden variatie en oriëntatie aan de wijk, maar vormen samen ook nadrukkelijk een eenheid.



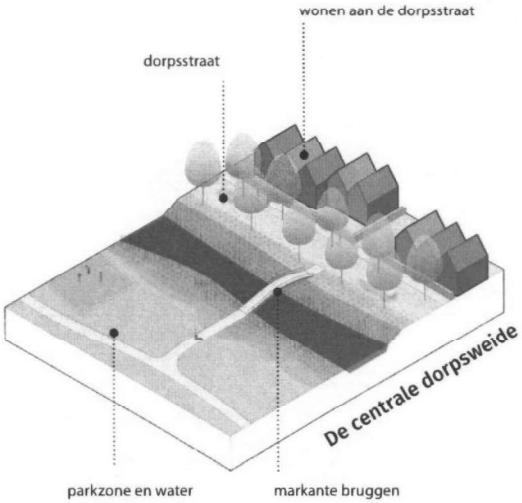


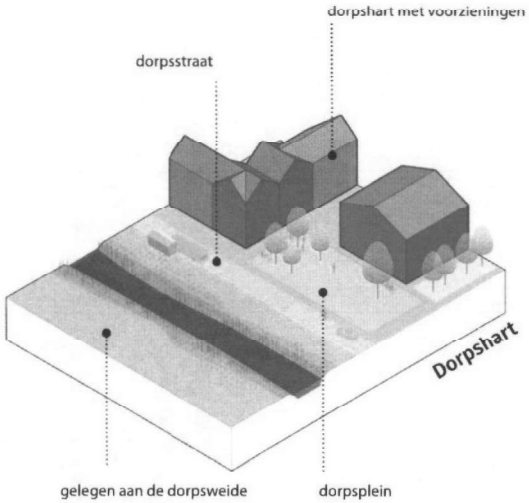
1. De dorpsrand

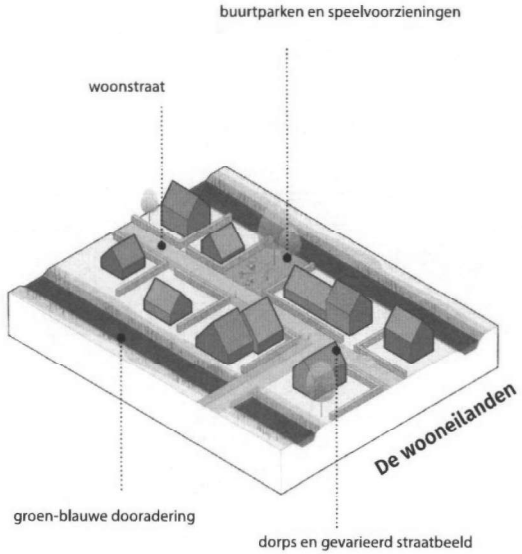
De overgang tussen wijk en landschap vormt de nieuwe dorpsrand van Volendam. Tussen de tuinen en het landschap ligt een openbare groenstrook met een wandelpad en een natuurvriendelijke oever. De bebouwing vormt door de smalle kavels en de nokrichting richting het landschap een markant dorps silhouet. De dorpsrand is afwisselend expressief en zichtbaar op markante plekken en op andere plekken gaat de dorpsrand verscholen achter wilgen en elzensingels.

Algemeen geldende regels sfeergebied:
- Nokrichting 90% richting het aangrenzende landschap om een herkenbaar silhouet te vormen;
- Vrijstaande woningen en twee-onder-een-kap woningen;
- Hier zijn schuren, uit- en opbouwen altijd vergunningsplichtig;
- Maximale bouwhoogte 12 meter;
- Geen hoge erfafscheidingen aan de zijde van de landschappelijke flank (maximaal 1m).

Overkoepelende beeldkwaliteit sfeergebieden







2. De centrale dorpsweide

De centrale dorpsweide is een waterrijke voortzetting van het omliggende landschap midden in de wijk. Fiets- en wandelpaden en natuurlijke speelvoorziening maken de dorpsweide het recreatieve hart van de wijk. Langs de dorpsweide loopt de dorpsstraat. Aan de dorpsstraat is de bebouwingswand half gesloten en is de nokrichting overwegend richting de dorpsweide gericht voor een representatief beeld.

Algemeen geldende regels sfeergebied:
- Nokrichting 75% dwars op de dorpsweide;
- 60-80% van de volumes zijn rijwoningen ;
- > 50% van de woningen staat met een stoepzone aan het trottoir;
- Maximale bouwhoogte 13 meter en maximaal 3 lagen en een kap;
- Woon-werkfuncties worden aangemoedigd.

3. Het dorpshart

Het dorpsplein met voorzieningen, gelegen aan het water en de dorpsweide is de centrale ontmoetingsplek in de wijk. In het dorpshart zijn de voorzieningen gecombineerd met appartementen. Daarnaast is de gecombineerde school en sporthal gesitueerd in het dorpshart. De bus halteert bij het dorpshart.

Algemeen geldende regels sfeergebied:
- Gecombineerde voorzieningen en appartementen;
- Maximale bouwhoogte 15 meter;
- Bebouwing in het dorpshart is markant en fungeert als herkenningspunt in de wijk.

4. De wooneilanden

De wooneilanden hebben een ontspannen en dorps karakter met een gevarieerd straatbeeld. De bebouwing is orthogonaal georiënteerd op de kavel (haaks op of parallel aan de sloot) en de nokrichting varieert. De bebouwingstypes zijn maximaal gemixt en er is maximale variatie in nok- en goothoogte. Eenheid wordt gevormd door kapvorm (zadeldak), kleuren en materialen palet en hagen als erfafscheidingen.

De sloten zijn een kenmerkend onderdeel van de wooneilanden. Waar achtertuinen grenzen aan sloten is de overzijde van de sloot publiek toegankelijk. Rietkragen, natuurvriendelijke oevers gebiedseigen bomen en markante witte bruggen zijn kenmerkende elementen.

Algemeen geldende regels sfeergebied:
- Maximale variatie in bebouwingstypologiën, nok- en goothoogten en positie op het kavel;
- Variatie in rooilijn;
- Oriëntatie bebouwing orthogonaal;
- Maximale bouwhoogte 12 meter.

Inrichtingsprincipes openbare ruimte

Kleur en materialen

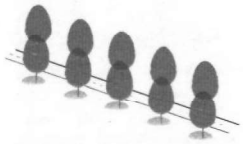
Het karakter van De Lange Weeren is robuust, eenvoudig en gebiedseigen. Bij het dorpse en landelijke karakter van Volendam passen robuuste, stoere materialen en gebiedseigen beplantingen. Materialen zijn kleurecht en kleurvast en het aantal toe te passen kleuren wordt beperkt. Warme bruin- en roodtinten voor de bestrating worden vergezeld door antraciete trottoirbanden, straatmeubilair in de kleur antraciet en daarnaast metaal en hardhout.

- Het straatbeeld is rustig en authentiek;
- Straten, stoepen, stegen en paden worden uitgevoerd in gebakken klinkers in een rood-bruine kleur;
- Gecombineerde fiets-wandelpaden worden uitgevoerd in gebakken klinkers. Vrijliggende doorgaande fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt. Er wordt gestreefd naar eenheid in materialisering binnen een tracé;
- Opsluitbanden uitgevoerd in beton, kleur antraciet;
- Recreatieve vrijliggende voetpaden in parken en landschap in halfverharding. De bus halteert op straat.

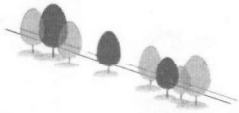
Bomen en beplanting

De bomen en beplanting in De Lange Weeren zijn afgestemd op de groeicondities op veen met hoge waterstanden.

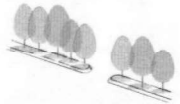
- Boomsoorten: wilg en els;
- Vegetatie: riet, nat grasland en gazon;
- Voor alle beplanting wordt groeiplaatsverbetering toegepast;
- Zie ook het Groenbeleidsplan van de gemeente en handboek Bomen van het Norminstituut Bomen.



Wilgenlanen



Groepen van wilgen en elzen



Elzensingels

Rijbaan en trottoir in gebakken klinkers

Ook de hoofdstraat wordt uitgevoerd in gebakken klinkers

Wilg (Salix sepulcralis, Salix alba)

Els (Alnus glutinosa, Alnus x cordinca 'Sipkes')

Recreatieve voetpaden halfverharding

Buurtpleintje in halfverharding

Rietkraag en bloemrijk grasland

Extensief beheerd grasland

Inrichtingsprincipes openbare ruimte

Oevers en beschoeiingen

De vele sloten in De Lange Weeren hebben overwegend een natuurlijk karakter.

Het water is heel belangrijk voor de beleving van de wijk. Het water brengt verkoeling in de wijk in warme periodes. Regenwater wordt zoveel mogelijk direct richting oppervlaktewater geleid zodat het water ook een bergingsfunctie heeft. Op het water kan geroeid, gekanood en geschaatst worden. Het kan aanleiding geven tot zwemmen, eendjes voeren en spelen.

Het water en de oevers worden al naargelang de plek in de hoofdstructuur stedelijk of informeler vormgegeven. De waterbreedte is minimaal 6m breed. De vrije doorvaarbaarheid minimaal 6m conform de eisen van het Hoogheemraadschap. Bruggen met een doorvaarhoogte van 1.10m en een doorvaartbreedte van 2.50m zorgen dat de doorvaarbaarheid mogelijk is.

Maaiboot tewaterlaatplaatsen dienen te worden opgenomen in het plan. De losplaatsten voor het af te voeren maaisel en bagger moeten bereikbaar zijn per vrachtwagen.

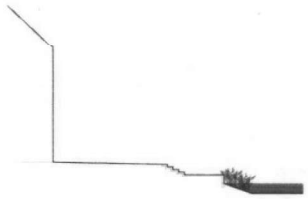
- Natuurvriendelijke oevers;
- Private en sommige publieke oevers hebben een lage (max 30 cm boven waterpeil) beschoeiing in (fsc) hardhout;
- Private oevers hebben altijd een publiek toegankelijke oever aan de overzijde (met uitzondering van de oever tegenover de Blokgouw).

Tuinen en erfafscheidingen

Alle tuinen in de Lange Weeren krijgen hagen als erfafscheiding. De hagen op de overgang tussen private kavels en openbaar gebied staan op gemeentegrond. Hagen hebben zo veel mogelijk een doorgaand karakter. Onderbrekingen zijn maximaal 4m breed ten behoeve van parkeerplaats(en) op eigen terrein. De erfafscheidingen aan de voorzijde van het kavel zijn maximaal 1m hoog. Hagen aan de zij- en achterzijde zijn maximaal 1.8 m hoog. Aan de voorzijde van het kavel kan voor de erfafscheiding tussen twee kavels gekozen worden voor een haag of een hekwerk met hedera van maximaal 1m hoog. Daar waar de rooilijn strak op het openbaar gebied ligt wordt een stoepzone toegepast.

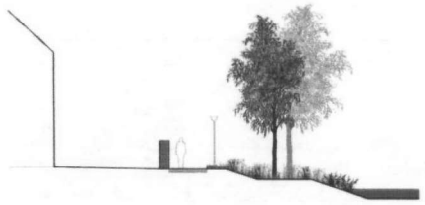
- Hagen van minimaal 60 cm, breed aangeplant in driehoeksverband;
- Hagen aan voorzijde kavel maximaal 100 cm hoog;
- Hagen aan zij- en achterzijde kavel maximaal 180 cm hoog;
- Erfafscheidingen tussen twee kavels aan de voorzijde van het kavel bestaan uit een haag of hekwerk met hedera van maximaal 100 cm hoog;
- Soorten: Haagbeuk, Beuk, Liguster en Meidoorn;
- De verplichting tot behoud en onderhoud van de hagen worden vastgelegd in de koop- en huurovereenkomst;
- Stoepzones worden uitgevoerd in gebakken klinkers, halfverharding of natuursteen;
- Bij hoek- en eindwoningen grenzend aan openbare ruimte wordt de erfafscheiding en berging zorgvuldig meeontworpen in de architectuur;
- Tuinen zijn maximaal 25% verhard.

Natuurvriendelijke oevers



Achtertuin met lage beschoeiing

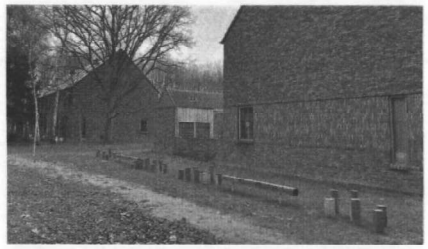
Openbare oever met wandelpad tegenover tuinen aan het water



Natuurvriendelijke oever met plas-draszone

Afwisselend hagen met tuinen en stoepzones

Hagen als tuinafscheidingen voor een eenduidig groen straatbeeld



Bij hoek- en eindwoningen wordt de erfafscheiding en berging zorgvuldige meeontworpen in de architectuur

Inrichtingsprincipes openbare ruimte

Meubilair, verlichting en inrichtingselementen

Inrichtingselementen worden samenhangend en terughoudend vormgegeven. De uitstraling is stoer en functioneel in een landelijke sfeer. Voor alle elementen geldt dat ze door de gehele wijk worden toegepast. Afstemming tussen de verschillende lichtmasten en armaturen zorgt voor een herkenbaar en rustig straatbeeld.

Meubilair op het dorpsplein en buurtpleintjes moeten enigszins verbijzonderd zijn. Standaard materialen voor de elementen in het algemeen zijn staal (of ander metaal) antraciet gepoedercoat en vergrijsd hout.

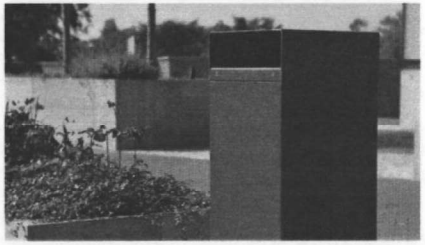
Zitbanken hebben een terughoudende vormgeving waarin het licht geknikte lijnenspel van de wijk terugkomt.
De afvalbak is van metaal, antraciet van kleur. De intentie is om bakken met een grotere inhoud te gebruiken en zo weinig mogelijk kleinere afvalbakken toe te passen.

De verlichting krijgt een eenvoudige uitstraling, passend bij het karakter van een erfontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De lichtmast is van metaal, antraciet gepoedercoat, met een neutrale strakke vormgeving. De uitvoering van de kap dient in dezelfde kleur als de mast dient te zijn.

Vanuit duurzaamheidoverweging wordt gekozen voor LED-verlichting of een vergelijkbare duurzame lichtbron. Het gebruik van straatverlichting wordt zoveel mogelijk gereduceerd en geoptimaliseerd om het energieverbruik laag te houden. Minder verlichting heeft een gunstige invloed op het nachtleven van dieren.

Paaltoparmatuur passend bij De Lange Weeren (KIO, Schreder)

Robuuste houten bank (Vista, Grijsen)



Antraciet stalen prullenbak in terughoudende vormgeving (Grijsen)

Natuurlijke speelaanleidingen

Parkeerplaatsen

In De Lange Weeren worden verschillende parkeeroplossingen aangeboden; straatparkeren, in parkeerkoffers, in parkeerhoven, in (eigen) parkeerschuren en op eigen erf. Voor alle oplossingen geldt dat de auto te gast is in de wijk en dat parkeerplaatsen zorgvuldig en groen worden geintegreerd in de wijk.

- Parkeerplaatsen waar mogelijk in waterdoorlatende verharding; grasstenen;
- Parkeerplaatsen langs de weg worden mee ontworpen in het wegprofiel en materialisering;
- Parkeerkoffers worden meeontworpen met het wegprofiel en materialisering:
  - worden omzoomd door hagen (minimaal 100 cm breed, aangeplant in driehoeks verband)
  - worden gemarkeerd met bomen
- De kruinen van de bomen vormen samen een (bomen) dak boven de parkeerkoffer;
- Er is voldoende ruimte langs de hagen voor onderhoud en in- en uitstappen.
- Er wordt rekening gehouden met laadvoorzieningen voor elektrische auto's. In de openbare ruimte wordt rekening gehouden met 20% parkeerplaatsen met laadvoorzieningen.
- Er wordt bij een deel van de parkeerplekken (24%) in de maatvoering rekening gehouden met het stallen van bedrijfsbusjes.

Groene parkeerkoffers

Parkeerhof met speelvoorziening

Groene parkeerstrook afgewisseld met bomen

Parkeerschuur meeontworpen in kappenlandschap

Inrichtingsprincipes openbare ruimte

Verkeersborden en verkeersremmende maatregelen

De profielen van de wegen zijn erop afgestemd om de snelheid in voldoende mate te kunnen afdwingen. Er wordt wel een aantal maatregelen getroffen om de snelheid op bepaalde locaties wat extra af te remmen. In het bijzonder waar de vrijliggende fietspaden kruisen met de wegen. Lange rechtstanden dienen daarom zoveel mogelijk te worden voorkomen, het maken van bochten remt af. Ook het op regelmatige afstand van elkaar plaatsen van kruisingen, en maatregelen die de weg optisch versmallen, hebben een snelheids verlagend effect. Bruggen vormen hiervoor een goed middel. Deze laatste maatregel krijgt vorm door de leuningen van bruggen op de aanlandingen om te zetten, waardoor de weg optisch versmald wordt. Aanvullende snelheidsremmende maatregelen worden in een gelijk materiaal en gelijke kleur als de rijbaan uitgevoerd.

Afzet-, zink en klappaaltjes
Paaltjes zijn van metaal, antraciet gespoten en bij voorkeur rvs, met rode reflectoren of ledverlichting. Het aantal paaltjes wordt minimaal gehouden.

Verkeersborden
Door de hele wijk wordt terughoudend omgegaan met het plaatsen van verkeersborden. Borden worden zoveel mogelijk gecombineerd op een paal geplaatst. De hele wijk is 30 km/u gebied. Aanduidingen hiervoor bij de wijktoegang maken dit duidelijk. Daar waar woonerven worden gerealiseerd wordt de bebording daarop aangepast. De abri's zijn vormgegeven afgestemd op of overeenkomend met de overige abri's in Edam-Volendam, de vlakken zijn transparant en licht.

Snelheidsremmende maatregelen in gelijk materiaal als rijbaan

Toogbrug werkt snelheidsremmend

Vlonderpaden en steigers

Op en aan het water zijn zowel publieke als private steigers en vlonders te vinden. Steigers en vlonders zijn uitgevoerd in vergrijsd FSC hardhout.

Vlonders projectmatig aangelegd
Langs de randen worden vlonders projectmatig aangelegd. Dit om hier eenheid in het beeld naar het buitengebied te creëren. Omdat een te hard beeld voor de oevers hier ongewenst is en natuurlijke erfafscheiding de voorkeur heeft, worden de vlonders niet over de hele breedte van de kavels toegepast en blijven de kavelgrenzen aan weerszijden 1m vrij van een vlonder. Hier is ruimte voor groene oevers.

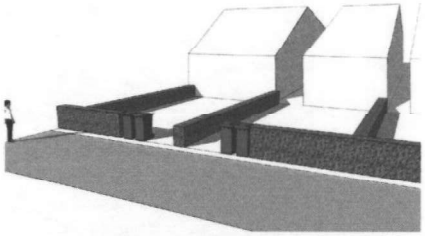
Private steigers
Op plaatsen waar het beeld informeler mag zijn, ter plaatse van priv é tuinen zijn privé steigers toegestaan en hebben een breedte van maximaal 1m. De doorvaartbreedte van de watergang blijft minimaal 6m.

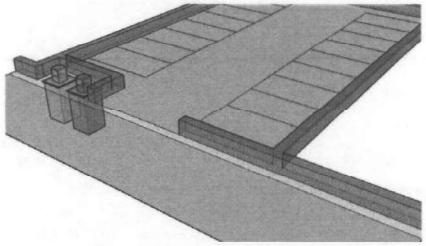
Vlonderpaden door de landschappelijke flank

Aanlegsteigers in vergrijsd hout

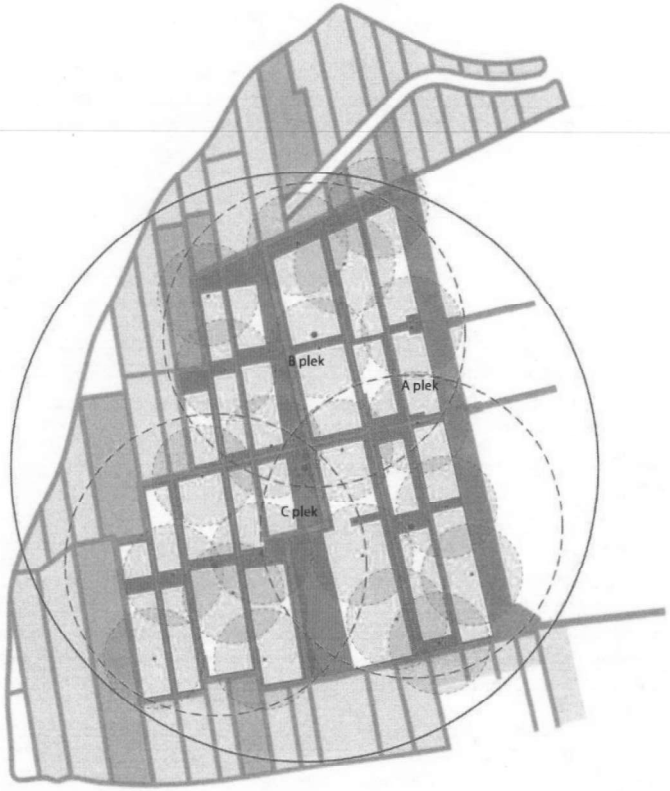
Afvalinzameling en technische voorzieningen

De afvalverzameling zal in overleg met de gemeente op basis van het Afvalstoffenplan worden afgestemd.
Het gaat daarbij zowel om rolcontainers, aanbiedplaatsen, diverse voorzieningen voor ondergrondse afvalinzameling als om de bereikbaarheid voor de vuilniswagens. Bij ondergrondse voorzieningen dient rekening te worden gehouden met het ruimtebeslag onder en boven de grond. Deze worden op goed bereikbare en strategische plekken in de parkeerkoffers ingepast, omgeven met een haag. De containers worden uitgevoerd in de kleur antraciet. Ook trafo's en overige technische voorzieningen worden op deze wijze verdekt ingepast.
Eventueel benodigde mini-containers van kavels grezend aan de openbare weg worden in de opening van de erfafscheiding opgesteld. Voor kavels die niet grenzen aan de openbare weg wordt een opstelplaats in het openbaar gebied voorzien (loopafstand gemiddeld 50 meter en max. 75 meter).


Plaatsing mini rolcontainers


Positie ondergrondse containers in parkeerkoffers

Inrichtingsprincipes openbare ruimte



Indicatieve locatie speelplaatsen in De Lange Weeren
maximale loopafstanden;
A plek - 0 t/m 6 jaar - 100 m
B plek - 7 t/m 12 jaar - 300 m
C plek - 13 t/m 19 jaar - 600 m

Speelplaatsen

Speelvoorzieningen worden conform de gemeentelijke eisen qua leeftijd en inrichting aangelegd. Zie hiervoor ook de Nota Speelruimte (gemeente Edam-Volendam. In de Lange Weeren komen A-plekken, B-plekken, gecombineerde AB-plekken en een C-plek. Een A-plek is een speelplek voor kinderen in de leeftijd van 0 t/m 6 jaar en een B-plek is een speelplek voor kinderen in de leeftijd van 7 t/m 12 jaar. C-plekken zijn er voor de categorie 13-19 jaar. Van belang is de sociale veiligheid. De speelvoorzieningen worden aan de voorkanten van bebouwingen geplaatst zodat er een vorm van toezicht en controle is.

In De Lange Weeren worden de speelplaatsen ingericht passend bij het natuurlijk karakter van De Lange Weeren. In de woonvelden zijn de speelfaciliteiten voor de jongere kinderen ondergebracht. Naast deze aangelegde speelplaatsen worden ook andere spelaanleidingen aangeboden, deze zijn met de locatie geïntegreerd.

Door de wijk kan recreatief worden gevaren (kleine bootjes en kano's), gefietst, geskated en gewandeld. Aansluitend op deze vormen van recreatie worden banken en picknickplaatsen aangebracht. Er zijn voldoende rustpunten op pleinen en in groengebieden voorzien.

Speelelementen en spelaanleidingen zijn gemaakt van natuurlijke materialen, zoals grillige boomstammen in combinatie met staal. Hout voert de boventoon, bij voorkeur ruw toegepast, gecombineerd met natuurlijke elementen zoals: beplanting, water, zand, bomen. Tevens aangevuld met objecten zoals bijvoorbeeld stapstenen, waterspeelelementen, glijbaan, een boomhut en klauterobjecten. De objecten worden gemaakt van natuurlijke materialen met een minimale levensduur van twintig jaar. Een valdempende ondergrond bestaat uit; zand of houtsnippers.

Schoolplein is na schooltijd publiek toegankelijk

Speeltuinen voor doelgroep 0 - 6 jaar zijn omheind met een haag

Groene parkeerstrook afgewisseld met bomen

Spelen in waterrijke omgeving

Inrichtingsprincipes openbare ruimte

Locatie bruggen en duikers
- brug langzaam verkeer
- brug gemotoriseerd verkeer
- vaarduiker gemotoriseerd verkeer

Bruggen

De voetgangers en fietsbruggen vormen blikvangers in De Lange Weeren. Het oversteken van de vele watergangen vormt zo een beleving in de wijk. De bruggen zijn geïnspireerd op de kenmerkende houten Waterlandse bruggen, zijn slank, hebben een open witte leuning en hebben zo veel mogelijk een expressieve toog. De leuningen zijn als familie van elkaar ontworpen.
De bruggen en vaarduikers voor gemotoriseerd verkeer zijn robuust in vormgeving. Op beeldbepalende plekken hebben ze een dichte leuning en zijn uitgevoerd in metselwerk.

Bij de vormgeving van de bruggen wordt extra aandacht besteed aan de brughoofden en aanlanding. De continuïteit van de watergang en de doorvaarbaarheid blijft gehandhaafd. Bruggen met een minimale doorvaarthoogte van 1.10m (voor langzaamverkeerbruggen wordt een grotere hoogte gewenst, minimaal 1.8m.) en een minimale doorvaartbreedte van 2.50m zorgen dat de doorvaarbaarheid mogelijk is.

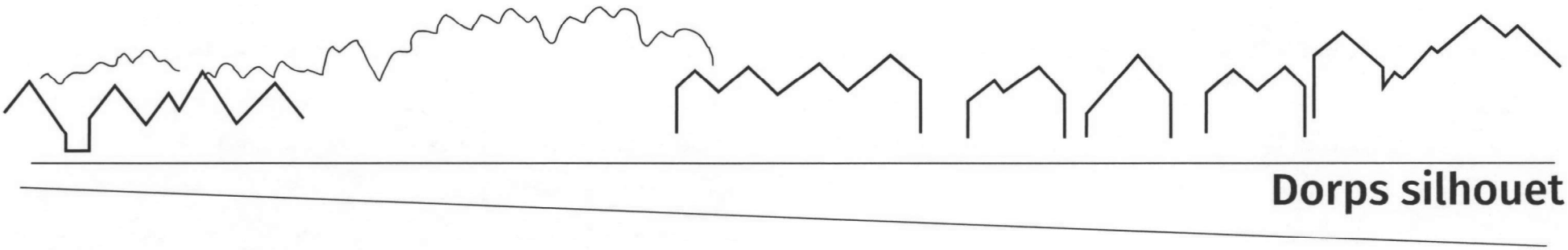
Markante langzaamverkeer bruggen met transparante witte leuningen

Langzaam verkeersbruggen hebben een expressieve toog of knik

Gemetselde autobruggen op beeldbepalende plekken

Overige bruggen met eenvoudige vormgeving

Overkoepelende beeldkwaliteit architectuur



Dorps silhouet

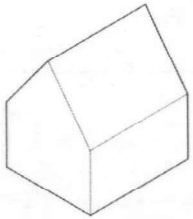
Overkoepelende beeldkwaliteit architectuur

Overkoepelend beeld architectuur

De Lange Weeren ligt landschappelijk verankerd in een landschap van sloten, rietvelden en weides.
Soms verscholen achter de kenmerkende singelbeplanting, soms duidelijk zichtbaar met een nieuw markant dorps-silhouet presenteert de Lange Weeren zich in het landschap. Ingetogen en passend, alsof het er altijd al is geweest.

Om hier goed bij aan te sluiten zoeken we in de bebouwing ook naar een ingetogen en passende invulling. Een invulling die logischerwijs hedendaags is maar die aansluit bij het dorp en het landschap.

Dit wordt gerealiseerd door afwisseling van kappen en rooilijnen waardoor een informele uitstraling ontstaat. Overeenstemming in kleurgebruik en materialisatie zorgt weer voor samenhang.



De vorm van het archetype huis

Soms verscholen, soms duidelijk zichtbaar is de bebouwing van De Lange Weeren onderdeel van het landschap

Informele uitstraling, verschillende rooilijnen

Eigentijdse vertaling van het dorps silhouet

Positie & oriëntatie bebouwing

De Lange Weeren zal overwegend bestaan uit een losse bebouwingsvorm. Van belang is dat dit een samenhangende maar ook afwisselende wand van losstaande bebouwing wordt die een duidelijke en dorpse relatie met de openbare ruimte aangaat.

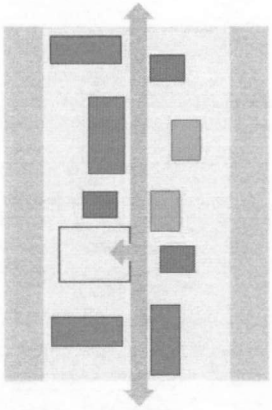
- Per woonveld zijn de bebouwingstypologien maximaal gemixt. Typologien staan zo min mogelijk naast elkaar en nooit meer dan 2;
- Per woonveld maximaal 50% van de volumes kan rijwoning zijn;
- Het straatbeeld kent een gevarieerde rooilijn, wat past bij een dorps en informeel karakter. Maximaal 2 volumes staan in dezelfde rooilijn;
- Maximale verspringende rooilijn; tussen de 1 en 4 meter vanaf de kavelgrens. Verspringing rooilijn minimaal 1 meter ten opzichte van naast gelegen kavel;
- De voortuin is, inclusief haagzone, maximaal 3m diep. Woningen staan georiënteerd op de straat. De naar de openbare ruimte gekeerde gevel(s) moet(en) een representatief karakter hebben. Deze gevels hebben een open karakter door middel van ramen, deuren, erkers en/of dakkapellen Hierdoor ontstaat een dorpse levendigheid op straat;
- Hoek- en eindpanden hebben altijd een tweezijdige oriëntatie. Dat betekent dat aan de openbare zijden voldoende relatie wordt gemaakt tussen de woning en de openbare ruimte door middel van ramen, deuren, erkers en/of dakkapellen. Dit wordt getoetst door de supervisor.

Variatie in typologien mix, positie en orientatie voor een divers straatbeeld

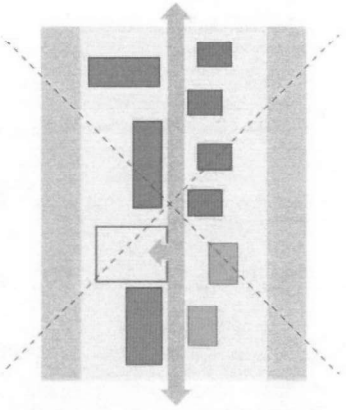
Langs groene zones variatie rooilijn groter

Doorsteekjes en doorkijkjes

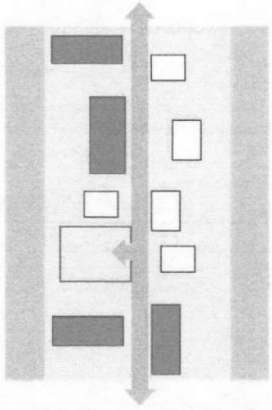
Typologieën mix



Maximale mix typologieën



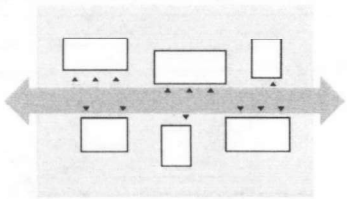
Geen herhaling van typologieën in het straatbeeld



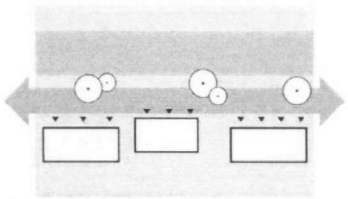
Maximaal 50% van de volumes op het eiland kan rijwoning zijn
(voor de dorpsrand en de dorpsweide gelden uitzonderingen)

Positie & orientatie bebouwing

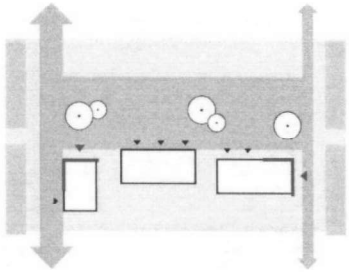
Oriëntatie



Voorgevel grenst aan de straat

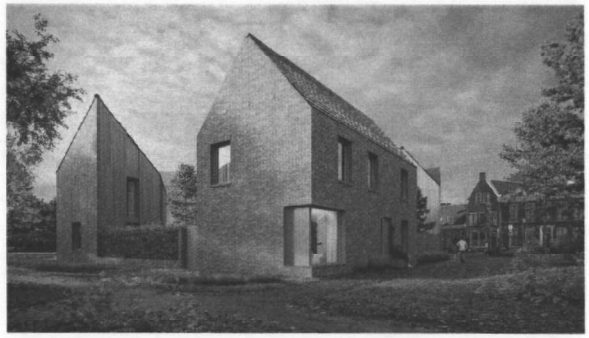


Voorgevel grenst aan de groenstructuur



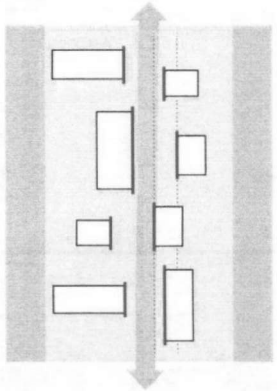
Ingang op de kopgevel als woning meerdere zichtzijdes heeft

Bebouwing staat afwisselend dicht op de stoep of verder op het kavel

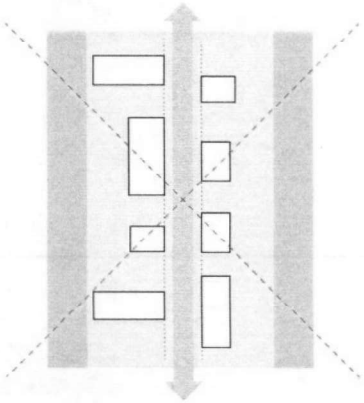


Hoek- en eindwoningen grenzend aan openbaar gebied hebben twee representatieve gevels

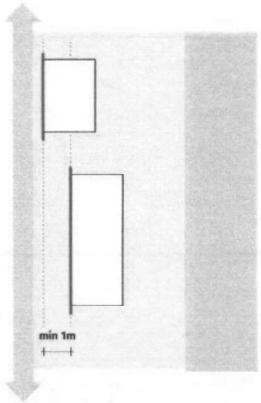
Rooilijn



Maximale verspringende rooilijn tussen de 1 en 3 meter



Niet gewenst op dezelfde rooilijn te bouwen



Verspringing rooilijn minimaal 1 meter ten opzichte van naast gelegen kavel

Oriëntatie woning aan straat, park of sloot

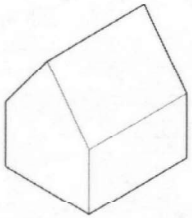
Vormgeving hoofdmassa algemeen

Vormgeving hoofdmassa

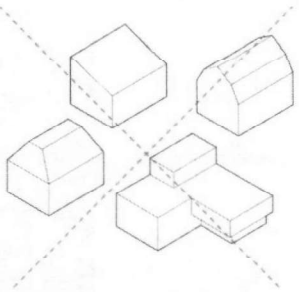
- De hoofdvormen van de woonhuizen zijn eenvoudig en zuiver en gebaseerd op het archetype huis (zadeldak) in hedendaagse vertaling;
- Het zadeldak wordt opgebouwd uit het principe 3-4-5 met een hellingshoek van 53°;
- 5% van de volumes mag een licht afwijkende kapvorm hebben. Ter goedkeuring van de supervisor;
- Dominant in het beeld van De Lange Weeren zijn woningen van één en twee bouwlagen en een kap;
- Er wordt terughoudend omgegaan met erkers en dakkapellen. Eventuele erkers en dakkapellen worden in de architectuur meeontworpen;
- De richting van de hoofdmassa is evenwijdig of juist haaks op de straat;
- Maximale afwisseling in nokrichting;
- 50% van de woningen heeft een lage goot van 3m;
- De maximale goothoogte voor grondgebonden woningen is 6m. Het maximale verschil tussen goothoogtes in een volume is maximaal 3m;
- Rijwoningen zijn maximaal 32m lang, dit ter voorkoming van te lange rijen in het straatbeeld;
- Rijwoningen met meer dan 4 woningen hebben een verspringing in de rooilijn van minimaal 0.5m.

Eenduidige hoofdvorm / zadeldak

Hoofdvorm



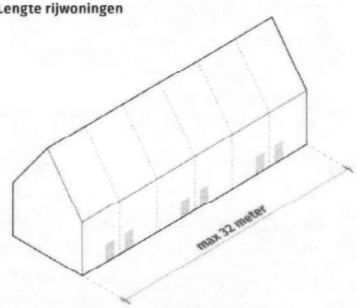
De vorm van het archetype huis



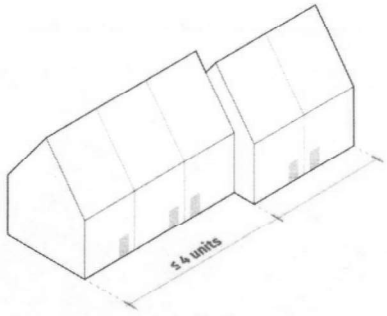
Afwijkende vormen woningen zijn niet gewenst

Variatie in oriëntatie en kaphoogte

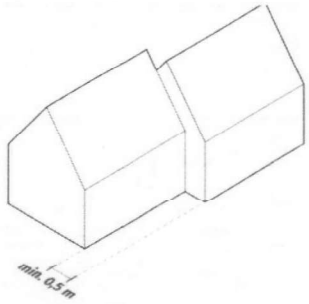
Lengte rijwoningen



Maximale lengte rijwoning is 32 meter



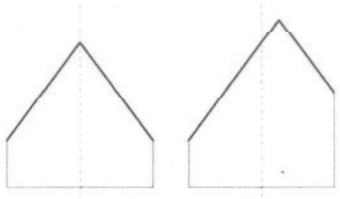
Verspringing rooilijn gewenst vanaf 4 woningen of meer



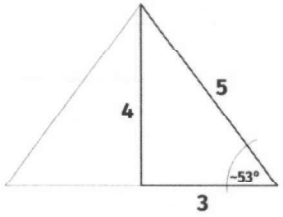
Minimaal 0,50 meter verspringing

Hedendaagse vertaling van het archetype huis met zadeldak

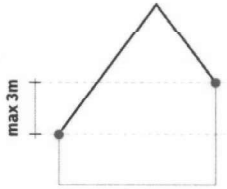
Vormgeving hoofdmassa algemeen



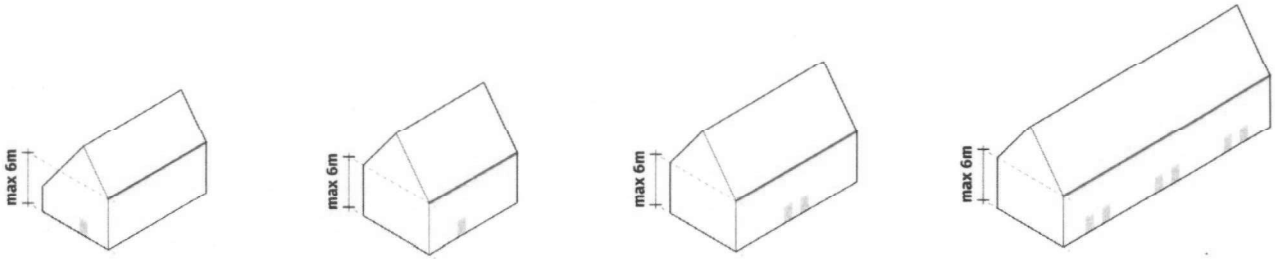
Symmetrische of asymmetrische zadeldak



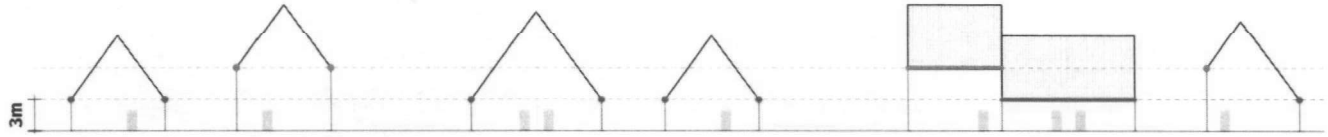
Voor alle daken van de grondgebonden woningen geldt het principe 3-4-5



Maximale verschil goothoogtes is 3 meter



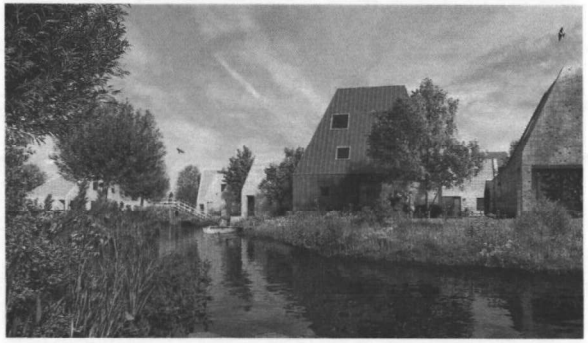
Maximale goothoogte grondgebonden woningen is 6 meter



50% van de woningen heeft een lage goot (3 meter) in het straatbeeld

Variatie in goothoogte binnen volume, uitbouw, dakkapel en berging zijn meeontworpen

Variatie in goothoogte in het straatbeeld



5% van de volumes mag een licht afwijkende kapvorm hebben

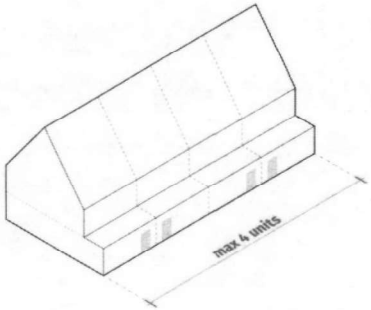
Vormgeving hoofdmassa bebo en sociale huur (aanvullend)

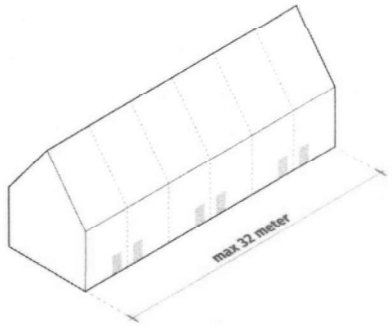
Beneden-boven woningen

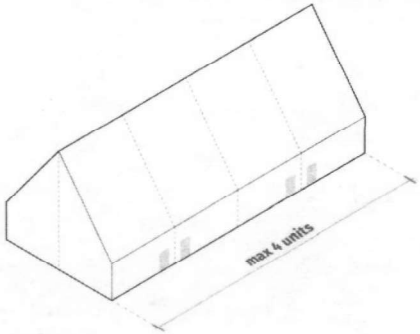
• De vormgeving van boven-benedenwoningen doet mee met de vormgeving van de rijwoningen;
- De boven-beneden woningen worden uitgevoerd met kap;
• Bij boven-beneden woningen wordt verder aandacht gevraagd voor voordeuren van de benedenwoningen, aan de straatzijde inclusief voortuin;
• De gevels worden zorgvuldig uitgewerkt met aandacht voor schaal, maat en detaillering;
• De zijgevels van dit type woningen zijn eveneens een belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige ruimte en worden integraal meeontworpen. Hier is een kwalitatieve uitwerking eveneens belangrijk;
• Eventuele tuinen bij benedenwoningen kennen een lage afscheiding (maximaal 120 cm) met de openbare ruimte die onderdeel is van het gebouw.

Rijwoningen sociale huur

• Rijwoningen in sociale huur mogen maximaal 32 meter breed zijn per rij;
• Beneden-bovenwoningen mogen maximaal 4 woningen per rij.
Rug-aan-rug woningen zijn toegestaan.

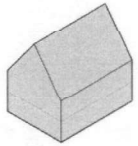




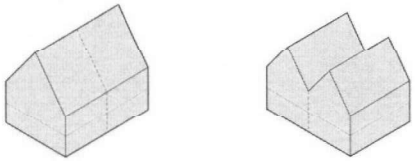


Beneden-bovenwoning 2 lagen en een kap

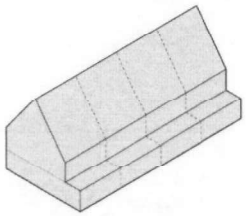
Vormgeving hoofdmassa



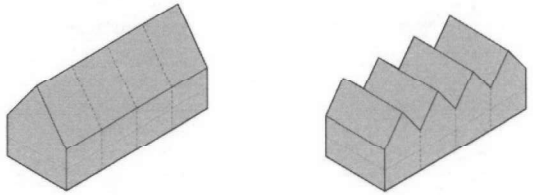
Basisvorm vrijstaande woningen met variaties



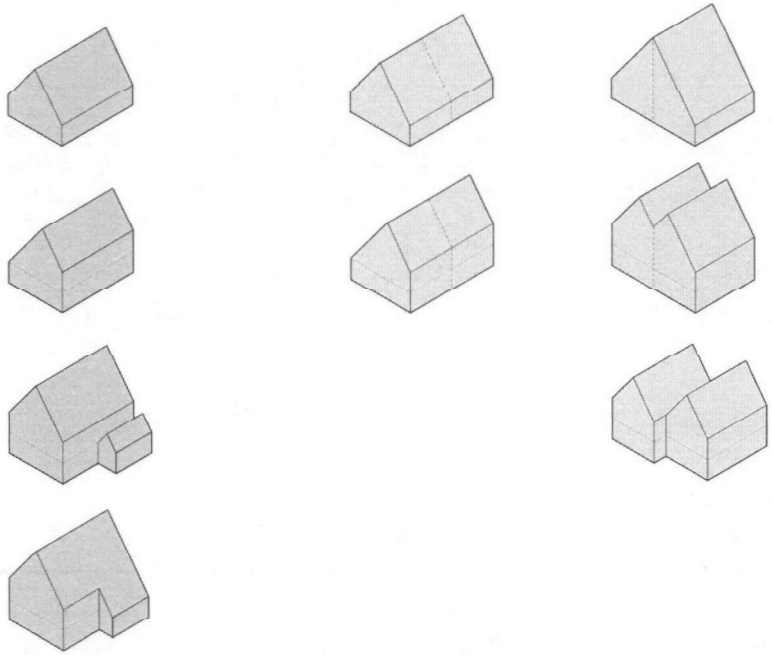
Basisvorm twee-onder-een-kapwoningen met variaties



Basisvorm beneden-bovenwoningen



Basisvorm rijwoningen met variaties



Toolbox verschillende gebouwvormen per typologie

Materiaal & kleurgebruik

Materiaal en kleurgebruik
Vroeger was dankzij de beperkte hoeveelheid beschikbare bouwmaterialen en technische mogelijkheden altijd sprake van een vanzelfsprekende samenhang tussen alle woningen. Vandaag de dag moet deze samenhang door middel van spelregels worden bereikt. Naast samenhang in positionering en vormgeving van hoofdmassa's is er ook samenhang in materialen en kleurgebruik.

- Uitgangspunt is duurzaam en functioneel materiaalgebruik;
- De gebruikte materialen zijn zo veel mogelijk kleureigen en verouderen mooi;
- Voor De Lange Weeren geldt een kleurenpalet;
- Kleurstelling is gelijk voor het gehele volume. Hout en metselwerk mag gecombineerd worden, maar dan in één kleur;
- Kleurstelling is ton sur ton;
- De toe te passen kleuren zijn hoofdzakelijk aardetinten. Metselwerk wordt uitgevoerd in warme en heldere aardetinten;
- In het kader van duurzaamheid wordt de toepassing uitlogende producten/ materialen niet toegestaan (teer, lood, onbehandeld zink, etc.)

Materialisatie gevels hout en/of metselwerk
De gevels in De Lange Weeren bestaan voor het grootste deel uit baksteen. Variatie in het metselverband wordt sterk aangemoedigd. Ook het gebruik van eenvoudige ornamenten bij deuren en kozijnen voegt kwaliteit toe aan gevels. Het type en de kleur van de voegen in het metselwerk zijn bepalend voor de sfeer van de woonbebouwing. De kleur van de voegen wordt afgestemd op het metselwerk. Grote contrasten tussen de kleur van het voegwerk en de kleur van de steen dienen te worden voorkomen: dus geen lichte voeg bij een donkere steen. Hout geeft ook het landschappelijk beeld waarnaar gestreefd wordt. Hierbij wordt het hout toegepast als vergrijsd hout of geschilderd in een kleur binnen het kleurenpalet.

Daken
Daken worden uitgevoerd in de kleur rood of zwart. Zonnepanelen worden geïntegreerd meeontwerpen op een wijze waarin ze harmoniseren met het dakvlak. Daken krijgen overwegend gebakken (keramische) dakpannen. Dakpannen zijn mat (tot 10% engobe). Houten daken zijn enkel toegestaan bij houten gevels.

Kleur en materialisatie kozijnen, rolluiken, boeiboorden, goten en HWA
De kozijnen en boeiboorden dragen bij aan het beeld van de woonwijk, daarom. geldt om deze reden een ingetogen kleurstelling. Kozijnen zijn bij voorkeur van hout. Overige materialen worden voorgelegd aan supervisie. De kozijnen en eventuele rolluiken zijn gebroken wit of antraciet. Accenten kunnen in een donkere kleur worden aangegeven. Witte dakranden en boeidelen zijn niet toegestaan. Goten en HWA zijn onopvallend gedetailleerd. Alle onderdelen zijn integraal mee-ontworpen in de architectuur.

Kleureigen materialen

Houtbouw wordt aangemoedigd

Eenheid in kleurgebruik en samenstelling

Variatie aan kleur en materiaalgebruik in het straatbeeld

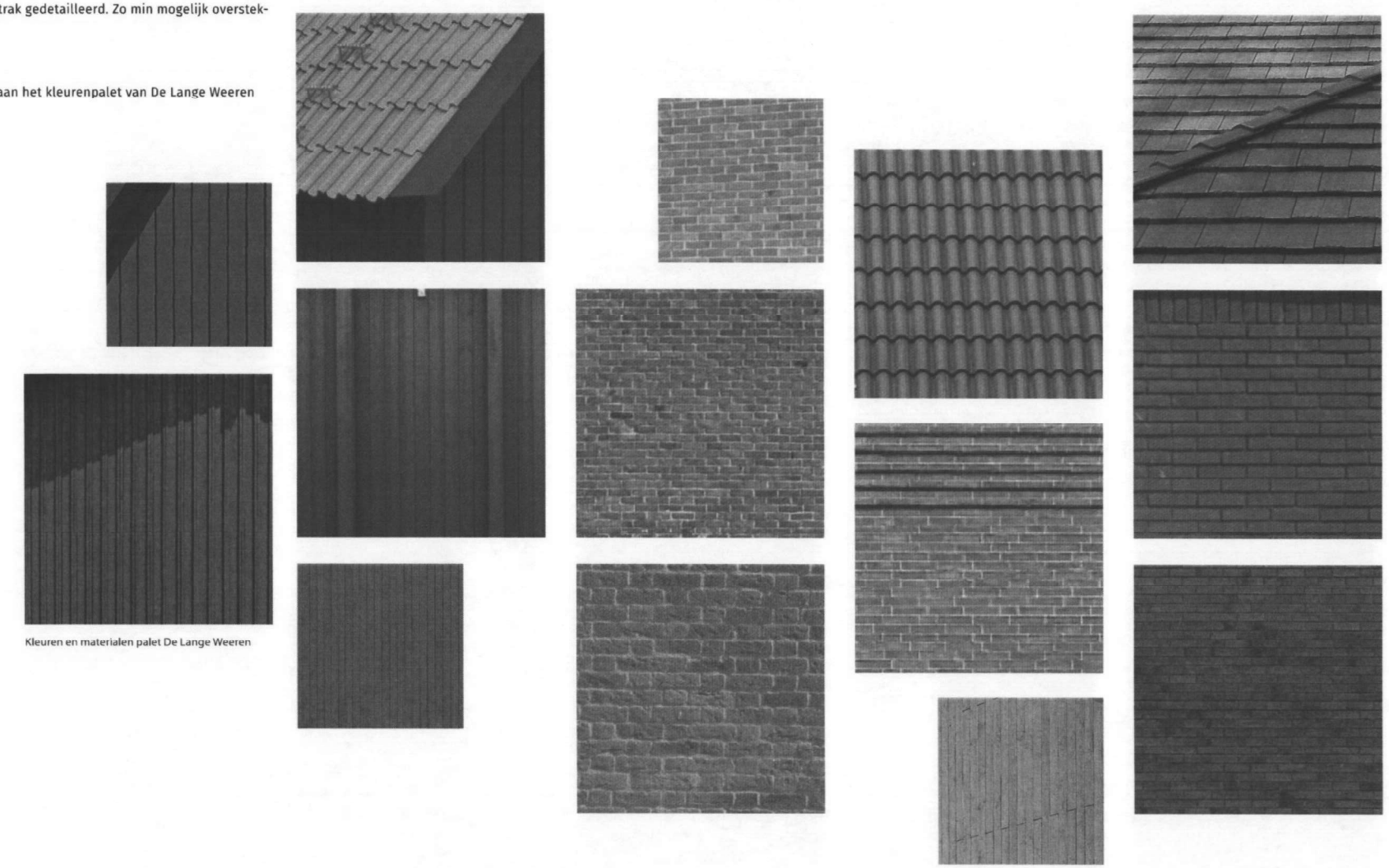
De vormgeving van het volume is eenvoudig en strak gedetailleerd, zo min mogelijk overstekken

Kleur wordt toegepast voor het gehele volume

Materiaal & kleurgebruik

Detaillering
Detaillering is subtiel en verfijnd. Geen historiserende details. De vormgeving van het volume is eenvoudig en strak gedetailleerd. Zo min mogelijk overstekken.

De Lange Weeren kleurenpalet
De architectuur dient te voldoen aan het kleurenpalet van De Lange Weeren



Kleuren en materialen palet De Lange Weeren

Specials

Binnen De Lange Weeren zijn ook enkele 'andersoortige' gebouwen gepositioneerd. Naast de vrijstaande woningen, de twee-onder-een- kappers en rijwoningen worden er ook onder andere appartementengebouwen, een supermarkt met appartementen en een school in combinatie met een sporthal gerealiseerd. Deze gebouwen zijn qua schaal en maat groter dan de standaard woningen. Het is deze grotere schaal die in de vormgeving zorgvuldig naar voren mag worden gebracht. Voor de grotere gebouwen geldt een eenduidige vormgeving, een moderne architectonische interpretatie van een archetypische vorm zoals schuur en/of zadeldak. Zonnepanelen en installaties worden meeontworpen in de architectuur.

Appartementenblokken

- Gebouwen hebben een architypische basis (gebouw met kap) met een moderne interpretatie, bv in daklijnen;
- De kap heeft minimaal een hellingshoek van 25 graden;
- Gebouwen hebben een alzijdige uitstraling;
- Een gezamenlijke fietsenstalling in het gebouw in combinatie met een opbergruimte in de woning wordt nagestreefd, de Amsterdamse bouwbrief van is toepassing;
- Ontsluiting middels corridor, geen gallerij ontsluiting.
- Buitenruimten zijn essentiële en prominente onderdelen van het gebouw en dienen integraal mee-ontworpen te worden;
- Benedenwoningen hebben tuinen waarbij de afscheiding met de openbare ruimte onderdeel is van het gebouw;
- Installaties zijn niet zichtbaar vanaf het maaiveld.

Sporthal & school

In de wijk wordt een brede school gerealiseerd. In de school worden de meeste voorzieningen voor de wijk geclusterd. Vanwege deze clustering van voorzieningen en vooral uit het oogpunt van het halen en brengen van de kinderen naar school, wordt hier een 'kiss and ride' zone gepland. Deze zone wordt samen met het ontwerp van de school en het schoolplein verder uitgewerkt.

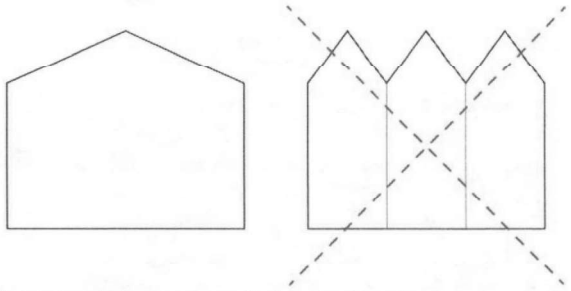
De sporthal inclusief diverse maatschappelijke voorzieningen en de school worden geclusterd, waarbij de sporthal boven de school kan worden gepositioneerd. Gezamenlijk is dit een groot programma, die op een goede wijze in het plan moet worden gepositioneerd. Het schoolplein is buiten schooltijden publiek toegankelijk en vormt zo nadrukkelijk onderdeel van de openbare ruimte.

Supermarkt, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen

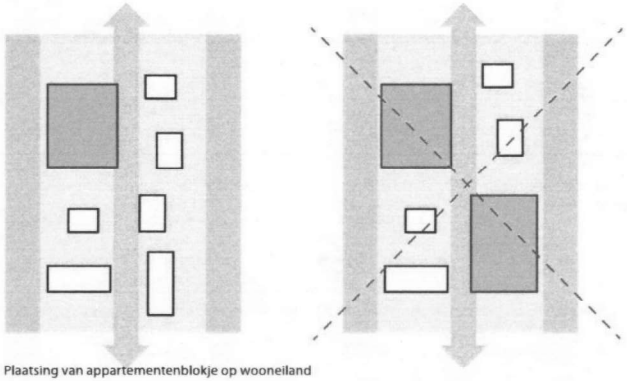
De diverse voorzieningen in De Lange Weeren vormen onderdeel van het centrumcluster en worden gecombineerd met woonprogramma (appartementen).
Functies met een groot vloeroppervlak zoals de supermarkt worden (met uitzondering van de entree / representatieve voorzijde) omzoomd met representatief programma dat levendigheid aan het plein toevoegt.

Parkeergarage

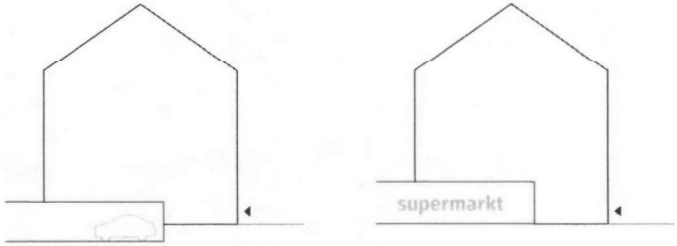
Een halfverdiepte parkeergarage is toegestaan. Een eventuele halfverdiepte parkeergarage wordt in de plint omzoomd met representatief programma.



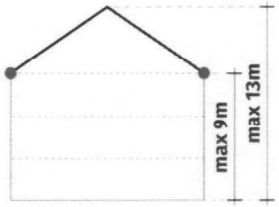
Bebouwing is eenduidig, geen samengesteld volume of pandje, pandje



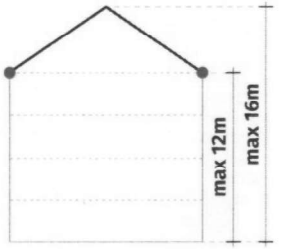
Plaatsing van appartementenblokje op wooneiland



Eventuele halfverdiepte parkeergarage wordt in de plint omzoomd met representatief programma. Functies met een groot vloeroppervlak zoals de supermarkt worden (met uitzondering van de entree / representatieve voorzijde) omzoomd met representatief programma.



Maximale nok en goothoogte op woonveld



Maximale nok en goothoogte in dorpshart

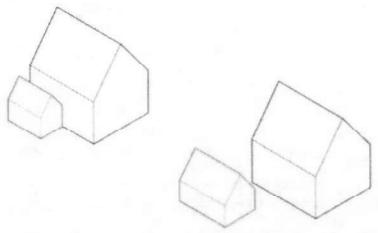
Bijgebouwen en overige bebouwing

Bijgebouwen
Bijgebouwen in De Lange Weeren hebben een zadeldak en doen mee in het kappenlandschap van de wijk. Schuren, garages en overige bijgebouwen zijn vrijstaand, geschakeld met het hoofdgebouw of geschakeld met het bijgebouw van de buren. Bijgebouwen zijn integraal meeontworpen met de architectuur van het hoofdgebouw.

Overige bebouwing
Op een aantal plaatsen in het gebied zullen voor onder andere water-, elektriciteit- en kabelaansluitingen schakelkasten, transformatorhuisjes en afvalinzamelingspunten etc. moeten worden geplaatst. Hiervoor geldt als algemene aanwijzing dat de uitstraling eenvoudig en functioneel is. Een afstemming met het overige meubilair wordt gezocht, waarbij de voorkeur uit gaat naar een uitvoering in de kleur antraciet.

Als het technisch en ruimtelijk mogelijk is worden deze voorzieningen in gebouwen opgenomen en ze worden waar mogelijk gecombineerd. Als dit niet kan worden ze indien mogelijk ondergronds uitgevoerd en als dat niet kan goed weggewerkt in het ontwerp van de openbare ruimte en bijvoorbeeld opgenomen in heggen en erfafscheidingen.

Een wildgroei aan losse objecten en obstakels wordt voorkomen. Tijdige inpassing voorkomt beeldbepalende obstakels in de openbare ruimte.



Schuren, garages en bijgebouwen hebben een zadeldak en doen mee in het kappenlandschap

Meeontworpen en in de architectuur geïntegreerde bijgebouwen

Garages en schuurtjes hebben een zadeldak en doen mee in het kappenlandschap

Ook de parkeerschuren hebben een zadeldak en doen mee in het kappenlandschap

Streefbeeld architectuur de Lange Weeren

Inspiratiebeelden architectuur

Eenduidige vorm

Eenduidige gevel

Groot programma door verspringing van gevel en daklijn optisch verkleint

Bijzondere kapvorm schoolgebouw

Schoolplein aan het kindlint

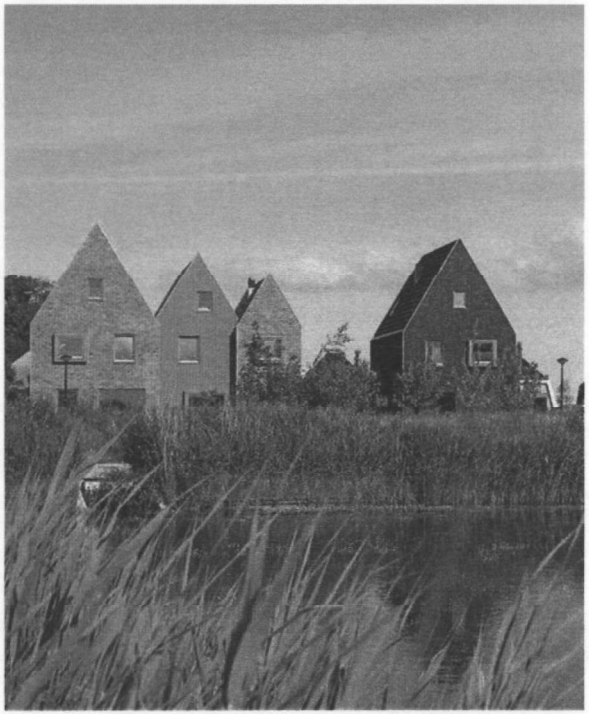
Supermarkt met appartementen

Appartementengebouw verbijzonderd

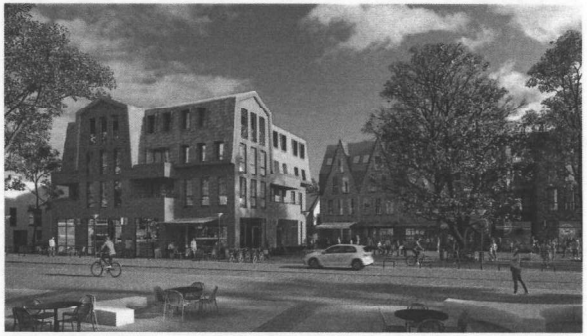
Variatie in kappen

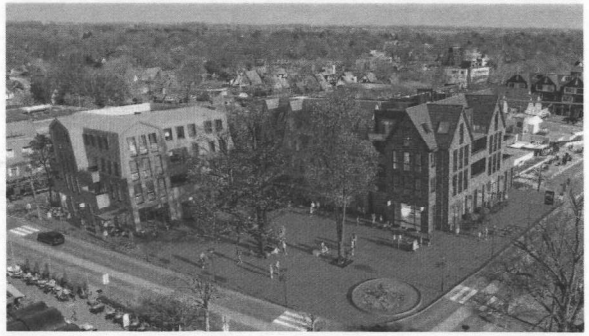
Kreekrijk blokje

Inspiratiebeelden architectuur



Inspiratiebeelden architectuur





9. Vervolgproces en toetsing

< Artist impressie De Lange Weeren

Planproces en uitwerking
Het beeldkwaliteitsplan – en het nog op te stellen omgevingsplan - vormen straks de leidraad voor de verdere stedenbouwkundige en architectonische uitwerking. De definitieve uitwerking en verkaveling van de woonvelden zal pas plaats vinden als er ontwikkeld gaat worden. Per woonveld kan hier enkele jaren tussen zitten. De tijd die dan verstrijkt kan bepalend zijn voor de programmatische keuzes die op dat moment gemaakt worden. Het beeldkwaliteitsplan biedt voldoende zekerheid voor de kwaliteit en tevens voldoende zekerheid voor programmatische keuzes. Fundamentele uitgangspunten zijn vastgelegd in dit plan. Het beeldkwaliteitsplan is het instrument om de gewenste samenhang tussen de bebouwing en de openbare ruimte vast te leggen. Daarnaast biedt het de handvaten voor het toetsingskader voor de verdere uitwerking van de architectuur en de inrichting van de buitenruimte.

Toetsingsinstrument en inspiratiebron
Het beeldkwaliteitsplan is een toetsingsinstrument en inspiratiebron. In dit document worden ambities doorvertaald naar concrete criteria en spelregels die sturen op de ruimtelijke samenhang en het straatbeeld; de positie van bebouwing op de kavel, de onderlinge samenhang tussen de bouwwerken, de overgangen naar de openbare ruimte en de materialiseren van bestrating en groen. De nadere (stedenbouwkundige)uitwerking van de verschillende woonvelden, met daarbij de openbare ruimte en de architectuur van de woningen en overige gebouwde voorzieningen zal getoetst worden aan de uitgangspunten die beschreven zijn in het Ontwikkelkader De Lange Weeren, het Technisch Programma van Eisen De Lange Weeren, de gemeentelijke handboeken en beleidsnota's en de criteria en spelregels in dit beeldkwaliteitsplan. Naast het kader voor de beeldkwaliteit van de openbare ruimte en de bebouwing, beoogt het beeldkwaliteitsplan ook een inspiratiebron te zijn voor alle betrokkenen om een ontspannen woonmilieu te creëren.

Uitwerking en ontwikkeling
Er is gekozen om het beeldkwaliteitsplan van De Lange Weeren stapsgewijs uit te werken aan de hand van de diverse kaderstellende documenten. De ontwikkeling en oplevering van het gehele project zal vele jaren duren. In die periode kan veel veranderen. Dit kan onder andere invloed hebben op de haalbaarheid, kwaliteit en duurzaamheid van het plan.

Toetsing van het beeldkwaliteitsplan
Het 'Toetsdocument De Lange Weeren' (nog op te stellen) van de gemeente stelt het proces van toetsing vast. De inhoudelijke basis voor de toetsing van plannen wordt gevormd door het 'Technisch Programma van Eisen De Lange Weeren en het 'Ontwikkelkader De Lange Weeren'. Het plan moet voldoen aan al de gestelde eisen, gemeentelijke handboeken en beleidsdocumenten. Dit wordt getoetst in een zogenaamd Toetsteam. Dit team zal gedurende de verschillende bouwfasen de stedenbouwkundig uitwerkingen van de plandelen goedkeuren. Ook de Gemeentelijke adviescommissie fysieke leefomgeving E-V (welstand) zal geraadpleegd worden om tot een goede beoordeling van de ruimtelijke en gebouwde kwaliteit te komen. Er wordt ook een supervisor ingeschakeld voor het project De lange Weeren. De gemeente stelt ook voor aan te haken bij het maken van de (ontwerp)producten. Daarmee ziet zij haar rol bij het tot stand komen van het plan in een ruimere context. Het proces wordt vergemakkelijkt, meer inzichtelijk en het product is grotendeels afgestemd voordat het Toetsteam het (integrale) gemeentelijke standpunt inneemt aangaande de producten. De door de gemeente voorgestane aanpak is proactief en voorkomt een papieren circuit van documentuitwisselingen.

De voorbeeldverkaveling
Ter verkenning en voorbereiding van het beeldkwaliteitsplan is een gedetailleerde voorbeeldverkaveling gemaakt. Deze is nodig om een exploitatieberekening te kunnen maken, maar ook praktische zaken op te kunnen lossen zoals de inpassing van de waterstructuur, waterberging en stroken voor kabels en leidingen. Daarnaast zijn verkeerskundige uitwerkingen gemaakt om vast te kunnen stellen of het mogelijk is aan de verkeerskundige eisen en de parkeernormen van de gemeente te voldoen. Aan de hand van deze voorbeeldverkaveling kunnen gemeente en ontwikkelaars overeenstemming bereiken over allerlei praktische zaken. Deze voorbeeldverkaveling is niet bindend maar toont de gewenste kwaliteiten in de verkaveling. Daarnaast is het een praktisch hulpmiddel bij het onderzoeken van de haalbaarheid van het ruimtelijke programma. Deze voorbeeldverkaveling maakt inzichtelijk welk effect wijzigingen in dit programma kunnen hebben en wat de daarbij horende ruimtelijke consequenties en oplossingsrichtingen bij de gefaseerde stedenbouwkundige uitwerking van De lange Weeren kunnen zijn.

Bureau B+B
Stedebouw en
Landschapsarchitectuur

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17431
Extern Zaak ID	2356263
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	10.f
Titel	RO: Verlenging samenwerkingsovereenkomst Spoorzone Haarlemmermeer (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/WSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

De Overeenkomst tot Samenwerking Gebiedsontwikkeling Spoorzone Hoofddorp van 27 februari 2024 loopt op 31 december 2024 af. Gemeente Haarlemmermeer, de Staat der Nederlanden (ministerie van VRO) en provincie wensen gezamenlijk deze overeenkomst te verlengen tot en met 30 september 2025.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. E.J.A. Renders
BEL/WSO

Telefoonnummer 0652750533
sabine.renders@noord-holland.nl

Verzenddatum
– 6 JAN. 2025

Kenmerk
2356263/2356270

Uw kenmerk

Betreft: verlenging SOK Spoorzone Hoofddorp

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons collegebesluit van 17 december jl. om de overeenkomst aan te gaan met gemeente Haarlemmermeer en de Staat der Nederlanden (ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening) tot verlenging van de Overeenkomst tot Samenwerking Gebiedsontwikkeling Spoorzone Hoofddorp van 27 februari 2024. Voornoemde overeenkomst liep op 31 december 2024 af. Gemeente Haarlemmermeer, de Staat der Nederlanden (ministerie van VRO) en provincie wensen gezamenlijk deze overeenkomst te verlengen tot en met 30 september 2025.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

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	16961
Extern Zaak ID	2339171
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	11.a
Titel	Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam hebben met de gemeenten in Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden voor beide gebieden een Regionale Agenda Mobiliteit opgesteld. Het doel is om samen de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. De agenda's zijn een bundeling van de projecten waar de provincie, vervoerregio en gemeenten mee aan de slag zijn en gaan.

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Regionale agenda mobiliteit Amstelland Meerlanden 2024-2028

14 november

Inhoudsopgave

Voorwoord 3

Inleiding 4
- Aanleiding 4
- Aanpak 4
- Vaststellen en vervolg 4
- Leeswijzer 4

Omgevingsbeschrijving Amstelland Meerlanden 5
- Beschrijving 5
- Mobiliteit in het gebied 5
- Belangrijkste mobiliteitsopgaven 6

Lijst met geprogrammeerde projecten 7
- Overkoepelende trajecten 7
- Toelichting van lijst met geprogrammeerde projecten 7
- Grote projecten 8
- Geprogrammeerde projecten 9
- Haarlemmermeer 11
- Overkoepelende trajecten 18

Conclusie 19

Bijlage 1 20
- 1. Uitleg manier van prioriteren projecten 20
- 2. Projecten getoetst aan Brede Welvaart en STOMP 22

Voorwoord

De gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland werken allen hard aan hun eigen taken en opgaven op het gebied van mobiliteit. Ieder vanuit hun eigen beleid, maar wel in nauwe samenwerking met elkaar. Want een weg stopt niet op de grens van een stad of provincie. Het mobiliteitssysteem gaat alle grenzen over om mensen met elkaar te verbinden. Daarom is het ook in onze mobiliteits-aanpak belangrijk dat we de verbinding opzoeken.

Op het gebied van infrastructuur en verkeer spelen een hoop urgente opgaven en uitdagingen. Zo staan we voor een grote vervangingsopgave van de infrastructuur, bruggen en viaducten in een tijd waarin mensen en middelen schaars zijn. De verkeersveiligheid staat nog steeds onder druk en vraagt door de groei aan verschillende soorten vervoers-middelen een nieuwe manier van kijken en handelen. Ook hebben we te maken met de impact van klimaatverandering op onze infrastructuur en de overgang naar een duurzaam mobiliteitssysteem. Als we hier efficiënt aan willen werken is samenwerken cruciaal.

In onze samenwerking is het wel belangrijk de ambities, behoeften en wensen van een specifiek gebied niet uit het oog te verliezen. De Vervoerregio kent drie gebieden met elk een eigen identiteit en unieke opgaven: Zaanstreek-Waterland, Amsterdam en Amstelland Meerlanden. Om ervoor te zorgen dat we in onze grensoverschrijdende samenwerking elk gebied de aandacht en focus blijven geven die het verdient, hebben de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland in samenwerking met de gemeenten een Regionale Agenda Mobiliteit opgesteld.

Voor u ligt de agenda van Amstelland Meerlanden. Hierin agenderen we waar we in dit gebied mee aan de slag gaan en maken we afspraken over hoe we dat kunnen organiseren en financieren.

De Regionale Agenda Mobiliteit verandert mee met de tijd en wordt aangevuld wanneer dat nodig is. Zo biedt deze altijd een actueel overzicht van alle thema's en projecten waar we op samenwerken, zowel voor bestuurders als voor de ambtenaren.

We kijken er naar uit om met deze Regionale Agenda Mobiliteit onder de arm samen aan de slag te gaan.
Met elkaar en samen met u!

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Gemeente Aalsmeer

Gemeente Amstelveen

gemeente Haarlemmermeer

Gemeente Diemen

gemeente Ouder-Amstel

Gemeente Uithoorn

Inleiding

Aanleiding

De Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam willen sneller richting de uitvoering van projecten en willen vaker gezamenlijk optrekken. Juist in tijden van personeelstekorten en beperkte middelen willen we de handen ineenslaan. Eind 2023 zijn de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland om deze reden begonnen met het opstellen van een regionale agenda mobiliteit (RAM). Doel hiervan is om voor de komende 4 jaar gezamenlijk met de gemeenten te bepalen welke projecten er op korte termijn opgepakt moeten worden en waar de partijen via hun investeringsprogramma's geld en menskracht voor vrij gaan maken.

Het gaat in de RAM specifiek om projecten waar Provincie Noord-Holland, Vervoerregio en gemeente allen een rol en betrokkenheid hebben. Projecten die gemeenten en Vervoerregio onderling aanpakken (zonder betrokkenheid van de provincie) staan niet in deze RAM, maar wél in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) van de Vervoerregio. Het hele jaar door is er ruimte om nieuwe projectinitiatieven met de Vervoerregio te bespreken.

Aanpak

De basis voor de projecten in deze RAM zijn de projecten en maatregelen die genoemd zijn in de Netwerkstudie & Adaptieve Agenda Haarlemmermeer (2022) en de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob Vervoerregio (2022). Alle projecten uit deze gebiedsagenda's (die samen met de gemeenten zijn opgesteld) zijn opgenomen in deze RAM, zolang de Provincie en de Vervoerregio een rol kennen in een project. In gesprek met de gemeenten is gekeken welke projecten uit deze mobiliteitsagenda's op korte termijn gezamenlijk opgepakt moeten worden in de deelregio's. Naar aanleiding van deze gesprekken is er een geprogrammeerde lijst opgesteld die hierna is voorgelegd aan alle belanghebbenden. Hiernaast is in kaart gebracht wat de totale kosten zijn van de projecten en of er al menskracht/ geld gereserveerd zijn om deze projecten tot de uitvoering te brengen.

Het programmeren van de projecten is gedaan door de projecten naast het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio en het Perspectief Mobiliteit van de Provincie NH te leggen. Die vormen het beleidsmatige kader voor de investeringen. Daarnaast is gekeken naar of het project al in Investeringsagenda's staat en of er politiek en maatschappelijk draagvlak is. Ook is gekeken naar kansen op werk-met-werk maken binnen projecten, zodat een project sneller naar de uitvoering kan. Verschillende al gemaakte afspraken, zoals de MIRT afspraken zijn niet opnieuw getoetst en is er gekeken naar de planning van deze projecten.

Het programmeren van de projecten wordt in grote mate bepaald door de woningbouwopgaven en de afspraken over fasering en budgetten die de regio hierover met ontwikkelaars en met het rijk heeft gemaakt. Voor de meeste woningbouwopgaven zijn er door gemeente, provincie en Vervoerregio bijbehorende mobiliteitspakketten opgesteld en vaak loopt de beschikbaarheid aan middelen voor woningbouw en mobiliteit gelijk op.

Overigens wordt voor kleine infrastructurele maatregelen, zoals het aanpassen van een halte op grondgebied van de provincie en die eenvoudig en op korte termijn gerealiseerd kunnen worden, separaat een bundeling gemaakt (een 'mandje') en tussen de Provincie en de Vervoerregio.

Vaststellen en vervolg

De RAM wordt vastgesteld in het portefeuillehoudersoverleg van de Vervoerregio, waarin het dagelijks bestuur en alle wethouders van de 14 vervoerregio gemeenten zitten. Ook de gedeputeerde van de provincie zal hierbij aansluiten. Op die manier wordt het een gezamenlijk product en wordt het leidend voor programmering in UPM en het provinciale meerjarenprogramma IMPI. De RAM zal periodiek worden geactualiseerd.

Deze RAM is adaptief en als er een project versneld kan worden, aangezien hier ook onderhoud is, wordt hier rekening mee gehouden. Eens in de paar jaar zal dit product opnieuw bekeken worden of er nieuwe prioriteiten zijn en of alle projecten nog up-to-date zijn. Dit wordt door de Provincie, Vervoerregio en gemeenten in gezamenlijkheid gedaan.

Leeswijzer

De agenda begint met een gebiedsomschrijving van Amstelland-Meerlanden, afkomstig uit het Beleidskader Mobiliteit. Hier wordt het karakter van Amstelland-Meerlanden omschreven met de grootste algemene opgaven. Hierna wordt er een lijst met geprogrammeerde projecten getoond waar het onderscheid wordt gemaakt tussen korte (0 t/m 4 jaar), middellange (4 t/m 10 jaar) en lange termijn (10+ jaar). Bij deze projecten wordt ook getoond of er al een projectleider, geld en een partij die het project trekt is. Ook is een inschatting gemaakt van de totale realisatiekosten per project. Met deze informatie wordt er hierna een conclusie getrokken op welke projecten nog extra inspanning nodig is en hoe hierna nog verder gegaan wordt met de verschillende projecten.

Omgevingsbeschrijving Amstelland Meerlanden

Beschrijving

De regio Amstelland-Meerlanden (AML) is het zuidelijke deel van de Vervoerregio. Dit gebied is bijzonder door de grote afwisseling. Veel drukte en activiteiten op Schiphol, rond de bloemenveiling Aalsmeer en in Duivendrecht. Gebieden die aan Amsterdam vastgegroeid zijn, zoals Amstelveen en Diemen, en die daar de lusten en lasten van ondervinden. Kernen die steeds meer (hoog)stedelijk worden zoals Hoofddorp en grotere dorpen zoals Uithoorn en Nieuw-Vennep. Er zijn ook landelijke gebieden zoals de Amstelscheg en Haarlemmerliede. Hierdoor zijn de verschillen tussen de gemeenten, en soms zelfs binnen één gemeente, groot. Toch zijn er ook overeenkomsten, zoals een sterke groei en enkele dezelfde mobiliteitsopgaven.

Bevolking

Amstelland-Meerlanden heeft rond de 350.000 inwoners (2019). Er komen 50.000 woningen bij, waarbij verschillen te zien zijn: Amstelveen, Diemen en Haarlemmermeer groeien het hardst. Door het gemiddeld hoge inkomen en weinige alternatieven in deze deelregio, is er veel autobezit.

Werkgelegenheid

Het gebied is anders dan het noorden van onze regio door veel banen in het gebied zelf. Alleen al op Schiphol werken meer dan 64.000 mensen, waarvan bijna 90% buiten de gemeente Haarlemmermeer woont, hierdoor is de ingaande pendel ook groot. Dit veelal door de hoge huizenprijzen in deze regio.

Woningbouw

Het aantal woningen neemt tot 2040 in Amstelland-Meerlanden met ongeveer 50.000 toe. Belangrijke nieuwbouwlocaties komen in Haarlemmermeer (20.000 woningen, waaronder het gebied rondom het station in Hoofddorp en Nieuw-Vennep West), Amstelveen (13.000 woningen, waaronder Legmeer) en de Nieuwe Kern en werkstad Overamstel in Ouder-Amstel (8.500 woningen). De meeste woningen worden gebouwd dicht bij het openbaar vervoer, maar dat is (nog) niet overal het geval. Dat levert uitdagingen op voor de bereikbaarheid van het ov. We verwachten verder dat het aantal arbeidsplaatsen in de deelregio de komende jaren met 50.000 tot 100.000 groeit.

Mobiliteit in het gebied

Vergeleken met andere regio's zijn er in Amstelland-Meerlanden veel banen op korte afstand beschikbaar omdat Schiphol, Greenport Aalsmeer en Amsterdam dichtbij zijn. Maar niet al die banen zijn goed bereikbaar met de (E)fiets en openbaar vervoer, vanwege onregelmatige werktijden en grote afstand tussen wonen en werken. Ook het feit dat de kwaliteit van het OV de laatste tijd zelf onder druk staat, speelt hier een rol.

Het autobezit en het aantal gereden kilometers is in Amstelland-Meerlanden – ook door de aard van de werkgelegenheid en het aanbod van mobiliteit – hoog vergeleken met de andere regio's. In delen van de deelregio zorgen ook grotere afstanden voor meer autogebruik. Deelmobiliteit in combinatie met hubs geeft kansen om mensen te verleiden geen tweede of derde auto aan te schaffen.

Door alle bedrijven en activiteiten in dit gebied is er veel vrachtverkeer en landbouwverkeer. Zeker in combinatie met smalle polderwegen leidt dit soms tot verkeersonveilige situaties. Vooral op 60km/u wegen waar meerdere vervoersmiddelen samenkomen.

Amstelland-Meerlanden heeft ook belangrijke relaties met Zuid-Kennemerland en de provincies Zuid-Holland en Utrecht. Bij de verbindingen over de provinciegrenzen ligt een aandachtspunt.

Belangrijkste mobiliteitsopgaven

Dit zijn de belangrijkste opgaven voor dit gebied:

- De woningbouwopgave vraagt om integratie van wonen, werken en mobiliteit in gebiedsontwikkelingen
- STOMP (passende inzet van lopen, fietsen, ov en (uitstootvrije) auto) toepassen op de bereikbaarheid van Amstelland-Meerlanden, op een manier die aansluit op de diversiteit van het gebied en de leefbaarheid in het gebied vergroot.
- Behoud en versterking van (ov-)bereikbaarheid. De fijnmazige en inclusieve bereikbaarheid van met name landelijke gebieden blijft een punt van aandacht. Invoering van het concept publieke mobiliteit biedt kansen om dit te verbeteren.
- Inzet op deelmobiliteit, hubs en ketenmobiliteit (waaronder MaaS, Mobility as a Service).
- Verbeteren stedelijke en regionale fietsnetwerken, binnen de MRA-regio en de verbindingen met aangrenzende regio's. Er ontbreken nog verschillende regionale fietsverbindingen en MRA-doorfietsroutes van oost naar west en met Amsterdam om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto op de middellange afstand. Ook fiets- (en ov-) verbindingen richting Zuid-Kennemerland en de provincies Zuid-Holland en Utrecht vragen extra aandacht.
- Op sommige nieuwe ontwikkellocaties (waaronder Nieuw-Vennep West) zijn nog geen centrale voorzieningen. Goede fiets- en ov-verbindingen tussen deze ontwikkellocaties en bestaande voorzieningen binnen en buiten de gemeente zijn nodig.
- Er is aandacht nodig voor de 24-uurs OV-bereikbaarheid van Schiphol en Greenport Aalsmeer.
- Vergroten van de inzet op verkeersveiligheid, om zo het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen. Zwaar vrachtverkeer en landbouwverkeer dat samengaat met andere vervoersmiddelen vraagt in dit gebied extra aandacht, zowel in kernen als op wegen in het landelijke gebied.
- De BRT Haarlem Schiphol Amsterdam
- De OV-Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer realiseren.

Lijst met geprogrammeerde projecten

Overkoepelende trajecten

Naast verschillende projecten die de verschillende overheden samen doen, zijn er ook doorlopende trajecten waarbinnen samengewerkt wordt. Er wordt onder andere gewerkt aan:

- Fietsstimulering en onderzoeken als samen op het fietspad
- Lobby richting het Rijk
- Vervangingsopgave bij de wegbeheerders

Deze trajecten zijn niet opgenomen in de lijst van projecten, maar hier wordt wel in gezamenlijkheid aan gewerkt.

Ook werken de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland niet alleen samen aan projecten, maar ook aan de gedragskant. Hier kan gedacht worden aan:

- Verkeersveiligheid
- Spreiden en mijden

In de komende jaren worden deze trajecten doorgezet en zullen nieuwe initiatieven waar mogelijk gezamenlijk worden opgepakt.

Toelichting van lijst met geprogrammeerde projecten

In dit hoofdstuk wordt een tabel getoond met geprogrammeerde projecten. Hier wordt een onderscheidt gemaakt tussen korte (0 t/m 4 jaar), middellange termijn (4 t/m 10 jaar) en lange termijn (10+ jaar). Hierna is voor de korte termijn projecten aangegeven op welke termijn dit traject wordt opgepakt.

De indeling van de programmering is om aan te geven op welke termijn een project een grote stap zet. Hier gaat het om het opstarten of een faseovergang binnen een project (de stap naar bijvoorbeeld een planstudie of de start van de realisatie). Dit is gedaan, zodat inzichtelijk is wanneer er geld en mensen nodig zijn voor een project. Alle onderstaande projecten hebben de Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de betreffende gemeente een rol in. Als er bij een project nog te bepalen (Ntb) staat is het traject nog niet ver genoeg om de kosten in te schatten. De realisatiekosten zijn bepaald door informatie op te halen bij de betreffende projecten (bijvoorbeeld globale kostenramingen) of door een inschatting te maken op basis van kengetallen voor vergelijkbare projecten.

Sommige projecten staan nu mogelijk op de middellange of lange termijn, maar hier wordt wel al aan gewerkt. Dit zijn voornamelijk trajecten waar er bijvoorbeeld nog gelobbyd moet worden voor geld. Hier wordt dan wel al aan gewerkt, maar op korte termijn zal er geen overgang zijn van bijvoorbeeld planstudiefase naar planuitwerkingsfase.
De data van de verschillende fasen geven een inschatting wanneer een project wordt afgerond en is niet bedoeld als vervanging van het IMPI of UPM.

De terminologie van de projecten die gehanteerd is die van de Vervoerregio Amsterdam. Bijgaand is er een afbeelding die de Vervoerregio fasen vergelijkt met de fasering van andere partners:

Vervoerregio Amsterdam	Gemeente Amsterdam (PBI)	Provincie NH (iMPI)	Ministerie IenW (MIRT)
Initiatief			Onderzoek
Verkenning	Initiatief	Studie	Verkenning
Planstudie	Uitgangspunten	Studie	Verkenning
Planuitwerking	Definitie + ontwerp	Plan	Planuitwerking
Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie
Beheer	Beheer	Beheer	Beheer

Grote projecten

Aangezien verschillende grote projecten een ander traject doorlopen en anders van aard zijn, worden deze apart benoemd.

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	Multimodale knoop Hoofddorp *Verkenning naar grote opwaardering van het station Hoofddorp tussen 2030-2040, met mogelijk een nieuwe reizigerspassage en een nieuw busplatform. De verkenning loopt reeds en kan ook leiden tot no-regret maatregelen vóór 2030. Besluitvorming over uitvoering en bekostiging moet nog plaatsvinden.*	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	Ntb
Verkenningsfase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 - 2028 Realisatiefase: 2029 - 2033							
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	BRT Haarlem - Amsterdam Zuid (HOV HSA)(Metrobus) *Verkenning naar ontwikkelen van hoogwaardige BRT verbinding, waarbij verschillende tracé's worden onderzocht. Verkenning loopt en de besluitvorming over uitvoering en bekostiging moet nog plaatsvinden.*	Nee	Ja	Vervoerregio	232 mln.
Verkenningsfase: 2024 - 2026 Planfase: 2027 - 2029 Realisatiefase: 2030 - 2036							
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	MIRT afspraken - Oplossen integrale mobiliteits- en gebiedsopgave rond stationsgebied Hoofddorp.[1] *Uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen die uiterlijk in 2030 nodig zijn voor de woningbouwopgave van Hoofddorp Spoorzone en -Centrum, waarvoor in 2022 vanuit het BOL en MIRT een rijksbijdrage is toegezegd. Bekostiging en project-organisatie is voor een (groot) deel nog niet geregeld).*	Nee	Nee	Meerdere trekkers	331 mln.
Verkenningsfase: 2024 - 2026 Planfase: 2027 - 2029 Realisatiefase: 2030 - 2033							
Planstudie	KT/ LT	Haarlemmermeer	OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer *MIRT verkenning (is planstudie in onze systematiek) naar de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, mogelijke doortrekking Noord-Zuidlijn. De MIRT-verkenning wordt nu uitgevoerd en er zijn rijk-regio afspraken over de bekostiging.*	Ja[2]	Ja	Meerdere trekkers	3,4 mld.
Verkenningsfase: 2024 - 2026 Planfase: 2027 - 2029 Realisatiefase: 2030 - 2038							
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen (Weg om de zuid) *Planuitwerking voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. 1 fase tussen A4 en Spoorlaan is randvoorwaardelijk voor woningbouw Hoofddorp Spoorzone en -Centrum. Het is een lopend project en er zijn bestuurlijke afspraken over de bekostiging.*	Ja	Ja	Haarlemmermeer	130 mln.
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2030							

1 Bevat onder andere de projecten: Wegen stationsgebied Hoofddorp afwaarderen en naar de randen sturen, Voet- en fietsverbindingen stationsgebied en Hoofddorp centrum, Hoofddorp - Verkenning randstructuur op orde.
2 De regio gaat ervan uit dat het Rijk de uitname uit het budget voor OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer herstelt.

Geprogrammeerde projecten

Naast deze grote projecten, focust deze Regionale agenda Mobiliteit zich voornamelijk op de projecten die hieronder zijn benoemd.

Zuidlob

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Realisatiefase	KT	Uithoorn	Irenebrug	Ja	Ja	Gemeente Uithoorn	
Realisatiefase: 2025 - 2026							
Planstudie	KT	Amstelveen	Onderzoek verbeteringen OV-bereikbaarheid BTAZ	Nee	Ja	Gemeente Amstelveen	5 mln.
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2027							
Verkenning	KT	Gehele Zuidlob VRA	Opstellen gezamenlijke visie op het regionale netwerk o.a. N521, N201 en N231 (Wegennetstudie)	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	Ntb
Verkenningsfase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 - 2027 Realisatiefase: 2028 - 2030							
Planstudie	KT	Ouder-Amstel	Onderzoek N522 aansluiting J v Ruysdaelweg afwikkeling, veiligheid kruispunt en rotonde en toegankelijkheid R-Net halte 300	Ja	Ja	Gemeente Ouder-Amstel	700k
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2027							
Verkenning	KT	Ouder-Amstel	R Net bushaltes Amstelbrug (oostzijde) Ouderkerk a/d Amstel	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	250k
Verkenningsfase: 2025 Planfase: 2026 - 2027 Realisatiefase: 2028							
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer/ Aalsmeer	Deelprojecten Bosrandweg (N231)/ Fokkerweg (N232)	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	Ntb
Planfase: 2024 - 2028 Realisatiefase: 2029 - 2033							
Initiatieffase	KT	Uithoorn	Onderzoek intelligente VRI's op MRA-fietsroutes en regionale/lokale fietsroutes (niet op kaart) bibeko	Nee	Nee	Nvt	50k
Verkenningsfase: 2025 - 2026 Planfase: 2027 Realisatiefase: 2028							
Initiatieffase	KT	Aalsmeer	Rotonde Legmeerdijk (N231) Marshallsingel (Buitenveen)	Nee	Nee	Gemeente Aalsmeer	2 mln.

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenningsfase: 2025 Planfase: 2026 - 2027 Realisatiefase: 2028							

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	MLT	Amstelveen	Onderzoek wandelpad langs Zijdel- en Bovenkerkerweg (N521)	Nee	Nee	Ntb	1 mln.
Initiatieffase	MLT	Amstelveen/ Ouder-Amstel	Onderzoek verbeterde verbinding Ouderkerk-Amstelveen (Inc. nieuwe brug Amstel)	Nee	Nee	Ntb	25 mln.
Initiatieffase	MLT	Amstelveen/ Aalsmeer	Onderzoek inpassing halte R-net Legmeerdijk (Zuid)/ Meerlandenweg	Nee	Nee	Ntb	1 mln.
Initiatieffase	MLT/LT	Uithoorn	Onderzoek doorfietsroute richting haltes Uithoornlijn vanuit de regio Utrecht en Zuid-Holland	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatieffase	LT	Ouder-Amstel	Verbeteren fietsroute langs Burgemeester Stramanweg (N522) tussen Ouderkerk en A2 inc. verlichting.	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatieffase	LT	Amstelveen	HOV/BRT verkenningen Haarlem-Amstelveen-Utrecht, koppeling Haarlem-Amsterdam Zuid	Nee	Nee	Ntb	Ntb

Haarlemmermeer

1. Hoofddorp

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	Doorfietsroute F205	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	Ntb
Verkenningsfase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 - 2028 Realisatiefase: 2029 - 2034							

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	MLT	Haarlemmermeer	Voet en fietsverbindingen (15,12): Hoofddorp Centrum - Station - Beukenhorst - Schiphol TP - Schiphol LP	Nee	Nee	Ntb	2 mln.
Verkenning	MLT	Haarlemmermeer	Verbeteren doorfietsroute (4C en 5C): Nieuw-Vennep - Hoofddorp langs Hoofdvaart	Nee	Nee	Haarlemmermeer	7 mln.
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	Barrières van Van Heuven Goedhartlaan en Weg om de Noord Doorfietsroute Hoofdweg Oostzijde oplossen.	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	HOV Station Hoofddorp - Hoofddorp-Noord - Spaarne Gasthuis	Nee	Nee	Ntb	42 mln.

2. Lisserbroek

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	Robuuste ruitstructuur Haarlemmermeer - Bollenstreek (Verkenning N208 - A44)	Nee	Ja	Provincie Zuid-Holland	58 mln.
Verkenningsfase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 - 2030 Realisatiefase: 2031 - 2035							
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (5A): Lisse - Lisserbroek - Schiphol (Deel 1: Lisse - Lisserbroek - Nieuw-Vennep) inc. Nieuwe fietsbrug Ringvaart Lisserbroek (8A, brug)	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland en Haarlemmermeer	27 mln.
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2029							
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer	HOV Noordwijk-Schiphol (Deel 1 - Noordwijk - Lisserbroek - Nieuw-Vennep, incl. fietsbrug)	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	48 mln.
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2029							
Planfase	KT	Haarlemmermeer	Lisserbroek - Verkeer naar de randen sturen en randstructuur op orde	Nee	Nee	Haarlemmermeer	5 mln.
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2028							

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	MLT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (8A): Haarlem-Lisserbroek (Lisserbroek - Nieuw-Vennep-West - Park 21)	Nee	Nee	Ntb	2 mln.

3. Nieuw-Vennep

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (14): Nieuw-Vennep - Nieuw-Vennep-West - Beinsdorp - Hillegom	Nee	Ja	Haarlemmermeer	14 mln.
Verkenningsfase: 2024 Planfase: 2025 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2030							
Initiatieffase	KT/ MLT	Haarlemmermeer	Nieuw-Vennep - verkeer naar de randen sturen en randstructuur op orde	Nee	Nee	Haarlemmermeer	5 mln.
Verkenningsfase: 2027 Planfase: 2028 - 2029 Realisatiefase: 2030 - 2031							
Initiatieffase	KT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (5B, C, D, E): Lisse - Lisserbroek - Schiphol (Deel 2: Nieuw-Vennep - Schiphol)	Nee	Nee	Haarlemmermeer	4 mln.
Verkenningsfase: 2025 Planfase: 2026 - 2027 Realisatiefase: 2028 - 2029							
Initiatieffase	KT	Haarlemmermeer	Nieuwe fietsbrug Ringvaart bij Hillegom (11A, brug)	Nee	Nee	Ntb	21 mln.
Verkenningsfase: 2025 - 2026							
Planstudie	KT	Haarlemmermeer	HOV Noordwijk - Schiphol (deel 2 - Nieuw-Vennep-West - Zuidrand - Hoofddorp Station - Schiphol)	Ja	Ja	Haarlemmermeer	50 mln.
Planfase: 2024 - 2027 Realisatiefase: 2028 - 2032							

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	MLT	Haarlemmermeer	Voet- en fietspad (4B): Hoofddorp Noord - Centrum - Zuidrand - Park 21 - Nieuw-Vennep	Nee	Nee	Haarlemmermeer	11 mln.
Initiatieffase	MLT	Haarlemmermeer	Nieuwe recreatieve fietsroute (11A, C, E): Hillegom - Park 21 - Schiphol Trade Park	Nee	Ja	Haarlemmermeer	39 mln.
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	HOV Leimuiderweg - Nieuw-Vennep - Beinsdorp - Hillegom	Nee	Nee	Ntb	20 mln.

4. Cruquius/Zwaanshoek

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Realisatiefase	KT	Haarlemmermeer	Ringvaartbrug Cruquius vernieuwen	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	22 mln.
Realisatiefase: 2024							
Verkenning	KT	Haarlemmermeer	Cruquius fase 1 aansluiting N201	Nee	Nee	Haarlemmermeer	10 mln.
Verkenningsfase: 2025 Planfase: 2026 - 2027 Realisatiefase: 2028 - 2029							

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	Cruquius - verkeer naar de randen sturen en randstructuur op orde (fiets-)aansluiting N201 aanpassen)	Nee	Nee	Ntb	5 mln.
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (10): Hoofddorp - Floriandewijk - Cruquius (-Heemstede) (incl. brug)	Nee	Nee	Ntb	16 mln.
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	OV-ontsluiting Cruquius	Nee	Nee	Ntb	28 mln.
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	Nieuwe doorfietsroute (8B): Haarlem-Lisserbroek (Park 21 - Floriande-Ringvaart)	Nee	Nee	Ntb	2 mln.

5. Badhoevedorp

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planstudie	KT	Haarlemmermeer	Schipholweg (N232) afwaarderen in Badhoevedorp	Nee	Ja	Provincie en Haarlemmermeer	8 mln.
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2028							
Planstudie	KT/ MLT	Haarlemmermeer	Verbeteren (door)fietsroute (3A, B) langs Schipholweg (F232) Amstelveen - de Liede	Nee	Ja	Haarlemmermeer	26 mln.
Planfase: 2025 - 2028 Realisatiefase: 2029 - 2034							

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	MLT/ LT	Haarlemmermeer	Verbeteren hoofdfietsroute (13C): Schiphol Noord - Badhoevedorp - Sloterbrug	Nee	Ja	Haarlemmermeer	9 mln.

6. Overig

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer	De zuidelijke ontsluiting Schiphol Oost	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	6 mln.
Planfase: 2024 Realisatiefase: 2025 - 2026							
Planstudie	KT	Geheel AML en ZaWa	Fietsparkeren bij R-Net haltes	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	1 mln.
Planstudie: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026							
Planstudie	KT	Geheel AML en ZaWa	Versnellingsopgave Haltetoegankelijkheid	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	425k
Initiatieffase: 2024 Realisatiefase: 2025 - 2026							
Realisatiefase	KT	Haarlemmermeer	Droogloop HOV ASZ			Provincie Noord-Holland	600k
Realisatiefase: 2024 - 2026							
Planuitwerking	KT	Haarlemmermeer	Kruisweg C - Doorfietsroute Kruisweg (9E) incl. HOV-route optimaliseren	Nee	Ja	Haarlemmermeer	11 mln.
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							
Planstudie	KT	Haarlemmermeer	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR)	Ja	Ja	Provincie Noord-Hollland	7,5 mln.
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2030							

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	MLT/LT	Haarlemmermeer	HUB en fietsenstallingen op nieuw en nog te besluiten metrostation STP	Nee	Nee	Ntb	17 mln.
Initiatieffase	MLT/ LT	Haarlemmermeer	Herinrichten Kruisweg (N196) naar gebiedsontsluitingsweg.	Nee	Nee	Ntb	43 mln.
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	Fietsbarrière spoor en N200 bij station Halfweg oplossen	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	Missing link doorfietsroute (6): tussen Hoofddorp en Schiphol	Nee	Nee	Ntb	65 mln.
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	Nieuwe fietsbrug tussen De Liede en Polanenpark	Nee	Nee	Ntb	13 mln.
Initiatieffase	LT	Haarlemmermeer	HOV Schipholring uitbreiden in Schiphol Noord	Nee	Nee	Ntb	14 mln.

Overkoepelende trajecten

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planstudie	KT	Overkoepelend	Regionale HUB ontwikkeling (bij P+R)	Nee	Nee	SBaB	Ntb
Initiatieffase		Overkoepelend	Goederenvervoer over water	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	Ntb
Initiatieffase	KT	Overkoepelend	Fietsstimulering	Nee	Nee	Vervoerregio Amsterdam	Ntb
Realisatiefase	Door-lopend	Overkoepelend	Werkgeversaanpak MRA (Breikers)	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	

Conclusie

Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten hebben een ambitieus programma met verkenningen, planstudies, planuitwerkingen en realisatie van projecten.

Niet alles kan tegelijk. Daarom is onderscheid gemaakt tussen korte termijn, middellange termijn en lange termijn.

Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam hebben het afgelopen half jaar met de gemeenten in de regio Amstelland-Meerlanden beschouwd welke projecten lopen (projectleider aanwezig, bekostiging op orde) en welke projecten een actie nodig hebben. Er vallen verschillende dingen op in de lijst met geprogrammeerde projecten. Bij de bovenstaande lijst is er een eerste programmering opgesteld en deze is hierna besproken met de gemeenten in Amstelland Meerlanden. De projecten die op korte termijn staan, zijn hierna in gesprekken tussen de Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam bekeken welke trajecten extra inzet nodig hebben. Projecten waar bekostiging, een projectleider en een trekker voor is hoeft niet naar gekeken te worden, maar projecten waar dit nog niet op orde is, is naar gekeken. Ook is het voor projecten in de initiatieffase nog niet erg dat er geen bekostiging op orde is. Deze zijn om deze reden ook niet meegenomen. Uiteindelijk willen de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam organiseren dat de randvoorwaarden voor deze projecten op orde komen.

De Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam zien 2 projecten die een regionale impact hebben en een relatief lage inspanning kennen. Deze 2 projecten worden gezien als no-regret en er wordt gekeken hoe de bekostiging, projectleider en trekker zo snel mogelijk geregeld kan worden.

1. **Fietsparkeren bij R-Net Haltes**
   a. De bekostiging is nog niet volledig rond.

2. **Versnellingsopgave Haltetoegankelijkheid**
   a. De bekostiging is nog niet volledig rond.

Vanuit de Provincie en de Vervoerregio zijn er ook nog gezamenlijke beleidsopgaven, zoals die rond woningbouw en duurzame ontsluiting. Hieruit komen een paar middelgrote opgaven waar kansen zijn om op korte termijn stappen te zetten.

1. **Lisserbroek fase 1 - Verkeer naar de randen sturen en randstructuur op orde**
   a. Recent zijn hier regionale afspraken over bekostiging gemaakt.

2. **Cruquius fase 1 aansluiting N201**
   a. Geen projectleider en geen bekostiging.

Daarnaast zijn is er nog 1 project in het wegtraject N231 waar de provincie Noord-Holland groot onderhoud voorbereid:

- **Rotonde Legmeerdijk (N231)**

De Provincie, Vervoerregio en de Gemeenten gaan op de bovenstaande projecten extra acties uitzetten om deze projecten voor elkaar te krijgen. Op dit moment zijn nog geen projectleiders en bekostiging beschikbaar. Vervoerregio, gemeente en provincie verkennen of het mogelijk is deze projecten op te pakken en mogelijk versneld mee te koppelen met het groot onderhoud. In het vervolgtraject zal gekeken worden hoe voor deze 6-projecten extra inzet gepleegd kan worden in samenspraak met de gemeenten.

In de tussentijd blijven de verschillende partijen ook hard werken aan de verschillende grote opgaven in Amstelland Meerlanden, zoals OV Verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer en Multimodale knoop Hoofddorp. Daarbij zijn ook de grote RO opgaven van belang. In volgorde van fasering: Hoofddorp spoorzone, centrum, Lisserbroek, Nieuw-Vennep West en op langere termijn Cruquius/ Zwaanshoek.

De projecten sluiten over het algemeen goed aan bij de verschillende beleidsdocumenten. De meeste projecten dragen bij aan verschillende brede welvaartsdoelstelling, waar de focus ligt op bereikbaarheid, duurzaamheid, gezonde leefomgeving en verkeersveiligheid. Er zijn op dit moment iets minder projecten die aansluiten bij gezondheid en inclusiviteit. Hier blijft wel aandacht aan besteed worden door de Vervoerregio en de Provincie. Ook vallen de verschillende projecten goed binnen het STOMP principe waar de focus voornamelijk ligt op fietsverbindingen en OV, en hiermee minder op personenauto's (Bijlage 1).

De Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam hebben in deze agenda verschillende projecten opgenomen waar nu een actie op komt te staan. Dit zijn:

1. Fietsparkeren bij R-Net Haltes
2. Versnellingsopgave Haltetoegankelijkheid
3. Lisserbroek fase 1 - Verkeer naar de randen sturen en randstructuur op orde
4. Cruquius fase 1 aansluiting N201

Bijlage 1

1. Uitleg manier van prioriteren projecten

Binnen de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland speelt, net als in veel andere regio's, een groot aantal urgente opgaven. Al deze opgaven vragen om keuzes en investeringen in mobiliteit. De afgelopen periode heeft de provincie, samen met APPM, een methodiek ontwikkeld om hier het gesprek over te kunnen voeren. Deze methodiek is toegepast om te komen tot de lijst met geprioriteerde projecten in de Regionale Agenda's Mobiliteit.

Kern van de methodiek

Bij het prioriteren is ten eerste gekeken naar de mate waarin een project een belangrijke bijdrage levert aan de inhoudelijke doelen, zoals woningbouw, bereikbaarheid, klimaat, veiligheid en sociale inclusie. We noemen dit het **effect** van het project.

- Hoe *groter* de bijdragen van het project aan de doelen, hoe *hoger* het project op de prioriteitenlijst zou moetenkomen
- Hoe *kleiner* de bijdragen van het project aan de doelen, hoe *lager* op de prioriteitenlijst.

De criteria op basis waarvan het effect van de projecten is beoordeeld, komen uit het Beleidskader Mobiliteit van de VRA en het provinciale 'Perspectief Mobiliteit'. Bijvoorbeeld: in hoeverre draagt het project bij aan de mobiliteitstransitie, de verkeersveiligheid en/of de multimodale bereikbaarheid van nieuwe functies. De beoordeling van deze criteria is gebeurd op basis van expert judgement. Hierbij is data op de achtergrond meegenomen.

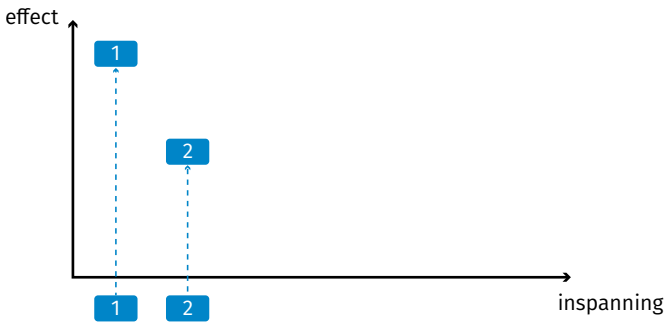
Ten tweede gaat het om de totale inzet van mensen en middelen die benodigd zijn om het project te realiseren. Hierbij spelen een rol:

- Inhoudelijke complexiteit en investeringskosten
- Bestuurlijke complexiteit en draagvlak
- Organisatorische complexiteit en inzet mensen

Het totaal hiervan noemen we de **inspanning** van het project.

De hoogte van de inspanning is bepaald door een optelsom van de inschatting van geld en uren. Deze zijn hoger naarmate er meer inhoudelijke, organisatorische en/of bestuurlijke complexiteit is. Het gaat hierbij niet om een exact getal, maar vooral om de relatieve positie van de projecten ten opzichte van elkaar.

Aan de hand van de relatieve scores van de projecten zijn deze in een grafiek geplot met op de ene as de inspanning en op de andere as het effect. Dat ziet er als volgt uit:

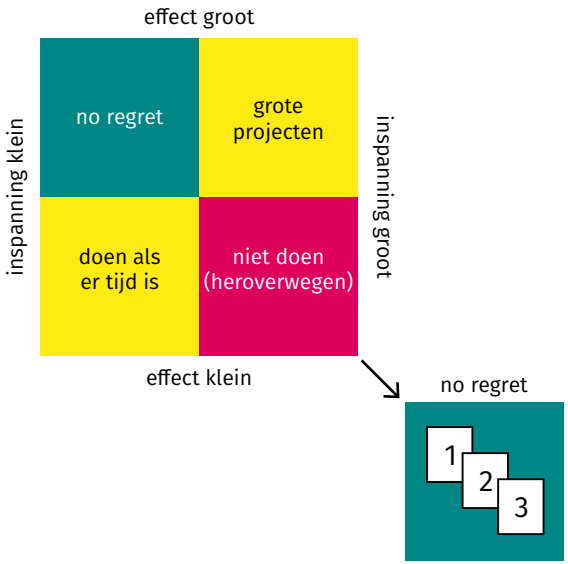


In bovenstaand voorbeeld heeft project 1 een lagere inspanning en een hoger effect dan project 2.

Door dit met meerdere projecten te doen, wordt gekomen tot een globale indeling van projecten in 4 kwadranten:

- **Projecten met een groot effect en een kleine inspanning** (groene vlak) zou je altijd moeten willen uitvoeren.
- **Projecten met een grote inspanning maar een klein effect** (rode vlak) zou je in principe moeten heroverwegen
- **Projecten met een grote inspanning die een groot effect hebben** zijn meestal interessant en gewenst, maar een kritische vraag is of de organisatie ze allemaal tegelijk kan uitvoeren (programmeren).
- **Projecten met een kleine inspanning maar ook een klein effect** zou je kunnen doen 'als er tijd is'. Dit zijn vaak wel de projecten die snel tot zichtbaar resultaat leiden.

In een vervolgfase kan ook nog binnen een kwadrant worden geprioriteerd.



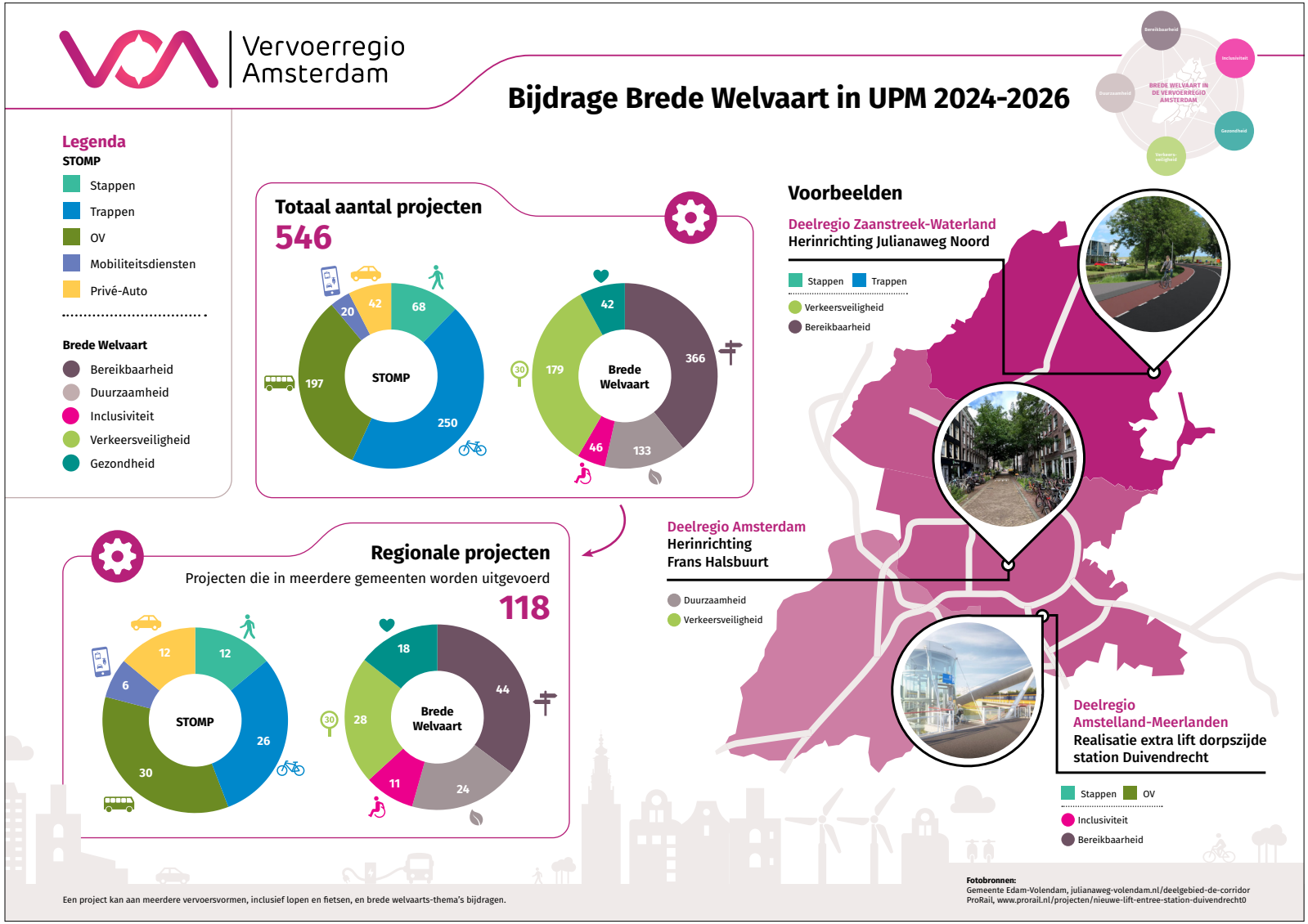
Resultaat

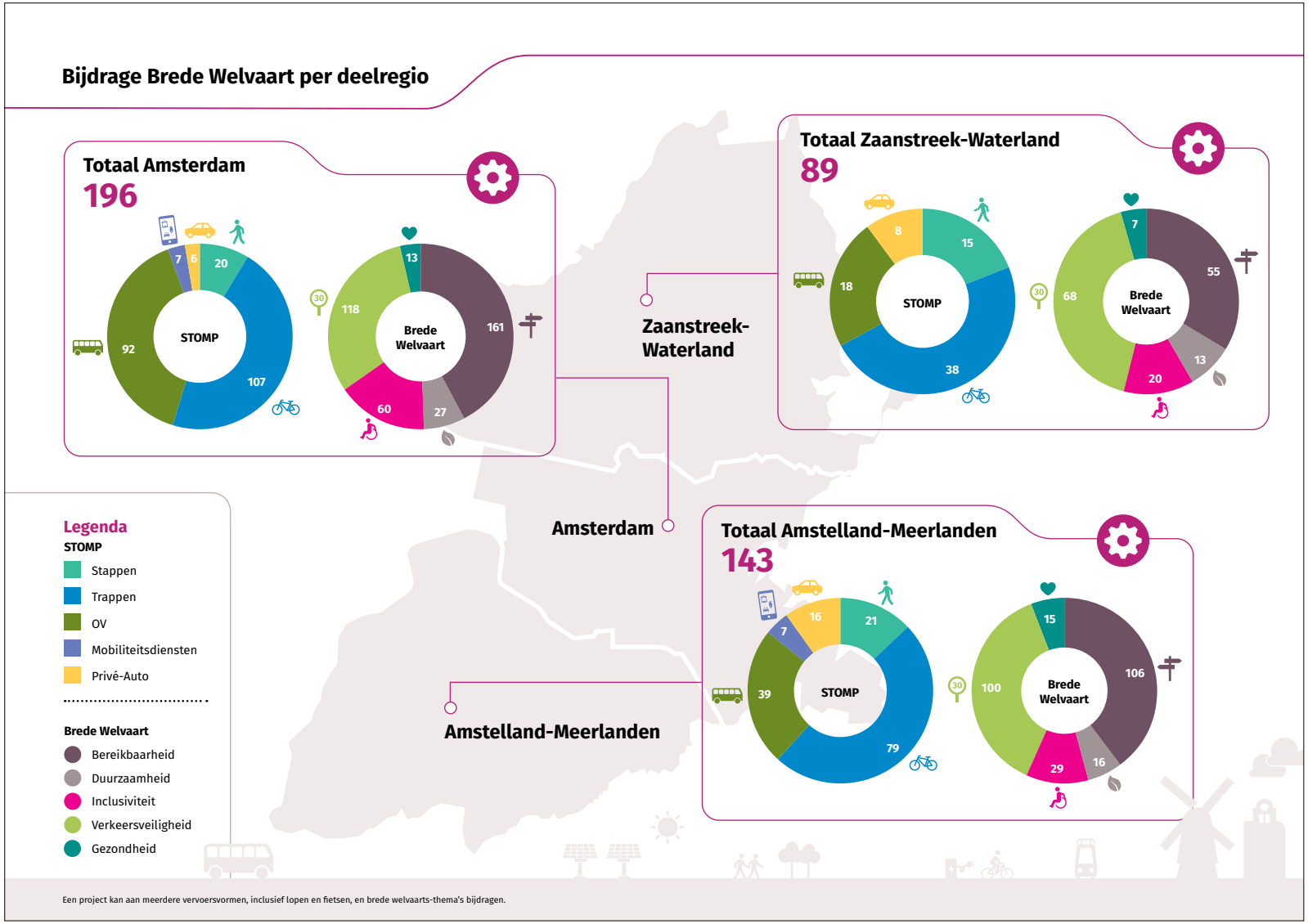
Het resultaat van de methodiek is drieledig. Het zorgt voor:

- **Ordening** in de portfolio van projecten naar inspanning en effect = **overzicht**
- **Argumenten** bij deze ordening (voor een onderbouwde toelichting of advies)
- **Draagvlak en begrip** (door dit samen op een transparante, navolgbare manier te doen)

Belangrijk om te beseffen bij het resultaat is dat het doel van de werkwijze niet zozeer de uiteindelijke indeling in de kwadranten en de precieze plek daarbinnen is, maar vooral het gesprek hierover met elkaar om tot die indeling te komen en de wederzijdse inzichten en argumenten die dit oplevert. Deze argumenten worden vervolgens, samen met de indeling, gebruikt om te komen tot een advies voor een lijst van geprioriteerde projecten.

2. Projecten getoetst aan Brede Welvaart en STOMP




Bijdrage Brede Welvaart per deelregio
Totaal Amsterdam
196
STOMP
20
7
6
92
107
Brede Welvaart
13
118
161
60
27
Totaal Zaanstreek-Waterland
89
STOMP
8
15
18
38
Brede Welvaart
7
55
68
13
20
Zaanstreek-Waterland
Amsterdam
Totaal Amstelland-Meerlanden
143
STOMP
16
21
7
39
79
Brede Welvaart
15
106
100
29
16
Amstelland-Meerlanden
Legenda
STOMP
Stappen
Trappen
OV
Mobiliteitsdiensten
Privé-Auto
Brede Welvaart
Bereikbaarheid
Duurzaamheid
Inclusiviteit
Verkeersveiligheid
Gezondheid
Een project kan aan meerdere vervoersvormen, inclusief lopen en fietsen, en brede welvaarts-thema's bijdragen.

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Regionale agenda mobiliteit Zaanstreek-Waterland 2024-2028

14 november

Inhoudsopgave

Voorwoord 3

Inleiding 4
- Aanleiding 4
- Aanpak 4
- Vaststellen en vervolg 4
- Leeswijzer 4

Gebiedsomschrijving Zaanstreek-Waterland 5
- Beschrijving 5
- Belangrijkste mobiliteitsopgaven 6

Lijst met geprogrammeerde projecten 7
- Overkoepelende trajecten 7
- Toelichting van lijst met geprogrammeerde projecten 7
- Grote projecten 8
- Geprogrammeerde projecten 9

Conclusie 15

Bijlage 1 16
- 1. Uitleg manier van prioriteren projecten 16
- 2. Projecten getoetst aan Brede Welvaart en STOMP 18

Voorwoord

De gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland werken allen hard aan hun eigen taken en opgaven op het gebied van mobiliteit. Ieder vanuit hun eigen beleid, maar wel in nauwe samenwerking met elkaar. Want een weg stopt niet op de grens van een stad of provincie. Het mobiliteitssysteem gaat alle grenzen over om mensen met elkaar te verbinden. Daarom is het ook in onze mobiliteitsaanpak belangrijk dat we de verbinding opzoeken.

Op het gebied van infrastructuur en verkeer spelen een hoop urgente opgaven en uitdagingen. Zo staan we voor een grote vervangingsopgave van de infrastructuur, bruggen en viaducten in een tijd waarin mensen en middelen schaars zijn. De verkeersveiligheid staat nog steeds onder druk en vraagt door de groei aan verschillende soorten vervoers-middelen een nieuwe manier van kijken en handelen. Ook hebben we te maken met de impact van klimaatverandering op onze infrastructuur en de overgang naar een duurzaam mobiliteitssysteem. Als we hier efficiënt aan willen werken is samenwerken cruciaal.

In onze samenwerking is het wel belangrijk de ambities, behoeften en wensen van een specifiek gebied niet uit het oog te verliezen. De Vervoerregio kent drie gebieden met elk een eigen identiteit en unieke opgaven: Zaanstreek-Waterland, Amsterdam en Amstelland Meerlanden. Om ervoor te zorgen dat we in onze grensoverschrijdende samenwerking elk gebied de aandacht en focus blijven geven die het verdient, hebben de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland in samenwerking met de gemeenten een Regionale Agenda Mobiliteit opgesteld.

Voor u ligt de agenda van Zaanstreek-Waterland. Hierin agenderen we waar we in dit gebied mee aan de slag gaan en maken we afspraken over hoe we dat kunnen organiseren en financieren.

De Regionale Agenda Mobiliteit verandert mee met de tijd en wordt aangevuld wanneer dat nodig is. Zo biedt deze altijd een actueel overzicht van alle thema's en projecten waar we op samenwerken, zowel voor bestuurders als voor de ambtenaren.

We kijken er naar uit om met deze Regionale Agenda Mobiliteit onder de arm samen aan de slag te gaan.
Met elkaar en samen met u!

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Gemeente Edam Volendam

Gemeente Landsmeer

Gemeente Oostzaan

Purmerend

Gemeente Waterland

Gemeente Wormerland

ZNSTD

Inleiding

Aanleiding

De Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam willen sneller richting de uitvoering van projecten en willen vaker gezamenlijk optrekken. Juist in tijden van personeelstekorten en beperkte middelen willen we de handen ineenslaan. Eind 2023 zijn de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland om deze reden begonnen met het opstellen van een regionale agenda mobiliteit (RAM). Doel hiervan is om voor de komende 4 jaar gezamenlijk met de gemeenten te bepalen welke projecten er op korte termijn opgepakt moeten worden en waar de partijen via hun investeringsprogramma's geld en menskracht voor vrij gaan maken.

Het gaat in de RAM specifiek om projecten waar Provincie Noord-Holland, Vervoerregio en gemeente allen een rol en betrokkenheid hebben. Projecten die gemeenten en Vervoerregio onderling aanpakken (zonder betrokkenheid van de provincie) staan niet in deze RAM, maar wél in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) van de Vervoerregio. Het hele jaar door is er ruimte om nieuwe projectinitiatieven met de Vervoerregio te bespreken.

Aanpak

In gesprek met de gemeenten is gekeken welke projecten op korte termijn gezamenlijk opgepakt moeten worden in de deelregio Zaanstreek-Waterland. Naar aanleiding van deze gesprekken is er een geprogrammeerde lijst opgesteld die hierna is voorgelegd aan alle gemeenten binnen Zaanstreek-Waterland. Hiernaast is in kaart gebracht wat de totale kosten zijn van de projecten en of er al menskracht/ geld gereserveerd is om deze projecten tot uitvoering te brengen.

Het programmeren van de projecten is gedaan door de projecten naast het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio en het Perspectief Mobiliteit van de Provincie NH te leggen. Die vormen het beleidsmatige kader voor de investeringen. Daarnaast is gekeken of het project al in Investeringsagenda's staat en of er draagvlak is. Ook is gekeken naar kansen op werk-met-werk maken binnen projecten, zodat een project sneller naar de uitvoering kan.

Het programmeren van de projecten wordt in grote mate bepaald door de woningbouwopgaven en de afspraken over fasering en budgetten die de regio hierover met ontwikkelaars en met het rijk heeft gemaakt. Voor de meeste woningbouwopgaven zijn er door gemeente, provincie en Vervoerregio bijbehorende mobiliteitspakketten opgesteld en vaak loopt de beschikbaarheid aan middelen voor woningbouw en mobiliteit gelijk op.

Overigens wordt voor kleine infrastructurele (veelal OV) maatregelen op grondgebied van de provincie en die eenvoudig en op korte termijn gerealiseerd kunnen worden, separaat een bundeling gemaakt (een 'mandje') en onderling ter besluitvorming voorgelegd.

Ondertussen lopen er natuurlijk ook andere trajecten, zoals samen slimmer renoveren en de onderhoudsagenda. Deze RAM is adaptief en als er een project versneld kan worden, aangezien hier ook onderhoud is, wordt hier rekening mee gehouden. Ook lopen er verschillende trajecten rond de lobby richting het Rijk voor geld bij tekorten bij projecten. De Vervoerregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland stemmen in MRA verband de lobby af en treden hierna gezamenlijk op richting het Rijk.

Vaststellen en vervolg

De RAM wordt vastgesteld in het portefeuillehouders overleg van de Vervoerregio, waarin het dagelijks bestuur en alle wethouders van de 14 vervoerregio gemeenten zitten. Ook de gedeputeerde van de provincie zal hierbij aansluiten. Op die manier wordt het een gezamenlijk product en wordt het leidend voor programmering in UPM en het provinciale meerjarenprogramma IMPI. De RAM zal periodiek worden geactualiseerd.

Deze RAM is adaptief en als er een project versneld kan worden, aangezien hier ook onderhoud is, wordt hier rekening mee gehouden. Eens in de paar jaar zal dit product opnieuw bekeken worden of er nieuwe prioriteiten zijn en of alle projecten nog up-to-date zijn. Dit wordt door de Provincie, Vervoerregio en gemeenten in gezamenlijkheid gedaan.

Leeswijzer

De agenda begint met een gebiedsomschrijving van Zaanstreek-Waterland, afkomstig uit het Beleidskader Mobiliteit. Hier wordt het karakter van Zaanstreek-Waterland omschreven met de grootste algemene opgaven. Hierna wordt er een lijst met geprogrammeerde projecten getoond waar het onderscheidt wordt gemaakt tussen korte (0 t/m 4 jaar), middellange (4 t/m 10 jaar) en lange termijn (10+ jaar). Bij deze projecten wordt hiernaast getoond of er al een projectleider, geld en een partij is die het project trekt. Ook staan hiernaast de totale realisatiekosten per project.
Met deze informatie wordt een conclusie getrokken op welke projecten nog extra inspanning nodig is en hoe hierna verdergegaan wordt met de verschillende projecten.

Gebiedsomschrijving Zaanstreek-Waterland

Beschrijving

Het gebied Zaanstreek-Waterland bestaat uit een aantal grotere plaatsen en een aantal kleine (oude) stadjes en dorpen. Hier is veel lintbebouwing (lange lijn van woningen langs een weg of kanaal). In Zaanstreek-Waterland liggen kwetsbare (Natura 2000) gebieden, zoals de veenweide-gebieden, en de polders van de Beemster en de Stelling van Amsterdam zijn werelderfgoed. De veen- en kleibodem zorgen voor bodemdaling en daardoor verzakkingen. Niet overal in dit gebied kan daarom gekozen worden voor aanleg en aanpassing van infrastructuur en sommige natuurgebieden zijn ook kwetsbaar voor uitstoot.

Werkgelegenheid

In het Zaanse deel van de regio maakt de voedingsindustrie een groot deel uit van de werkgelegenheid. Veel werk-gelegenheid is op bedrijventerreinen waar de bereikbaar-heid met ov niet optimaal is. Ook vallen de vele bouw-bedrijven uit onder meer Volendam op, die voor hun werk afhankelijk zijn van een auto of bestel- of personenbusjes.

Toch werkt het grootste deel van de inwoners in Amsterdam of op Schiphol. De meeste mensen werken dus niet in hun eigen woonplaats, wat je ook terugziet in de files op de weg en in het ov uit Zaanstreek-Waterland, maar de andere richting is erg leeg.

Toerisme en recreatie

Zowel de Zaanse Schans als Volendam en Marken trekken veel toeristen en bezoekers uit binnen- en buitenland, een andere optie bieden dan touringcars en personenauto's is hierin belangrijk.

Ook het grote aantal recreanten op fietsen, elektrische fietsen en brommers en andere soorten lichte elektrische voertuigen (LEV's) op de smalle wegen vraagt aandacht in Zaanstreek-Waterland.

Toekomstige ontwikkelingen

In Zaanstreek-Waterland is veel woningbouw gepland. Grote woningbouwlocaties komen vooral in Zaanstad (zoals Achtersluispolder en Kogerveld) en Purmerend (zoals Waterlandkwartier en de Oostflank). De regio wil daarom ook meer werk naar de regio krijgen zodat de woon-werk-balans beter wordt en er meer woon-werkverkeer de andere kant op komt.

De ontwikkeling van Haven-Stad in Amsterdam, die voor een deel zelfs overloopt in ontwikkelingen als Achtersluispolder, gaat ook grote invloed hebben op de opgaven voor Zaanstreek-Waterland. Maar het biedt ook kansen, door bijvoorbeeld duurzame mobiliteit voor Haven-Stad en Zaanstreek-Waterland.

Mobiliteit in het gebied

Zaanstreek-Waterland wordt ontsloten met een aantal spoorlijnen en wegen en een uitgebreid busnetwerk. De verbindingen zijn met name op Amsterdam gericht en vaak van goede kwaliteit. Zo zijn de busverbindingen richting Amsterdam of richting tussenstops naar Amsterdam goed op orde, maar tussen de verschillende kernen, en soms zelfs binnen gemeenten, een stuk minder. Ook fietsen tussen oost en west is een uitdaging in Zaanstreek-Waterland. Omdat er routes ontbreken en er veel water is en wegen zijn, lukt dit niet goed.

Naast een aantal grote verbindingen zijn vooral in de landelijke delen ook smalle polder- en dijkwegen te vinden. Mensen voelen zich hier minder veilig, terwijl het moeilijk is drempels aan te leggen (trillingen) of ruimte voor een fietspad te maken. Deelmobiliteit in Zaanstreek-Waterland is er tot nu toe niet veel. Inzetten hierop zou van grote waarde kunnen zijn.

Belangrijkste mobiliteitsopgaven

Dit zijn de belangrijkste opgaven voor dit gebied.

- Volop inzetten op ov, fiets en ketenmobiliteit, voor betere bereikbaarheid, maar ook voor het verminderen van de bereikbaarheidsongelijkheid.
- Stap naar Bus Rapid Transit (BRT)/ R-net Metrobus of tram op HOV ZaanIJ-corridor en verbeteren van het openbaar vervoer op de Purmerendcorridor, op tijd om de bouw van nieuwe woningen te ondersteunen.
- MRA-doorfietsroutes maken en het regionale fietsnetwerk verbeteren in met name oost-westrichting.
- Verbeteren leefbaarheid en voornamelijk de bereikbaarheid rond provinciale wegen binnen bebouwde kom, vooral in Krommenie en Broek in Waterland; de ruimte die hiervoor beschikbaar komt inzetten voor fietsen en lopen.
- Als onderdeel van publieke mobiliteit, deelmobiliteit beschikbaar maken in de hele regio, ook in de kleine kernen, met het goede voorbeeld in Monnickendam.
- Zoeken naar oplossingen voor (het gevoel van) de verkeersonveiligheid in de wat landelijker delen, vooral waar dit mensen nu tegenhoudt om (recreatief of voor woon-werkverkeer) te fietsen. We houden daarbij rekening met de lastige opgave door lintbebouwing, erfgoedstatus en dijken.
- Verbeteren van alternatieven voor eigen auto en touringcar voor toeristen in de Zaanse Schans, Volendam en Marken.
- Aanpak verkeersveiligheid
- Logistiek: vervoer over water
- Creëren van nabijheid: zorgen voor een goede balans tussen werkgelegenheid en woningbouw.

Lijst met geprogrammeerde projecten

Overkoepelende trajecten

Naast verschillende projecten die de verschillende overheden samen doen, zijn er ook doorlopende trajecten waarbinnen samengewerkt wordt. Er wordt onder andere gewerkt aan:

- Fietsstimulering en onderzoeken als samen op het fietspad
- Lobby richting het Rijk
- Vervangingsopgave bij de wegbeheerders

Deze trajecten zijn niet opgenomen in de lijst van projecten, maar hier wordt wel in gezamenlijkheid aan gewerkt.

Ook werken de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland niet alleen samen aan projecten, maar ook aan de gedragskant. Hier kan gedacht worden aan:

- Verkeersveiligheid
- Spreiden en mijden

Toelichting van lijst met geprogrammeerde projecten

In dit hoofdstuk wordt een tabel getoond met geprogrammeerde projecten. Hier wordt een onderscheidt gemaakt tussen korte (0 t/m 4 jaar), middellange termijn (4 t/m 10 jaar) en lange termijn (10+ jaar). Hierna is voor de korte termijn projecten aangegeven op welke termijn dit traject wordt opgepakt.

De aanduiding rond de programmering is om aan te geven op welke termijn de regio stappen wil zetten binnen het project. Hier gaat het om het opstarten of een faseovergang binnen een project. Dit is gedaan, zodat inzichtelijk is wanneer er geld en mensen nodig zijn voor een project. Alle onderstaande projecten hebben de Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de betreffende gemeente een rol in. Als er bij een project nog te bepalen (Ntb) staat is het traject nog niet ver genoeg om de kosten in te schatten. De realisatiekosten zijn bepaald door informatie op te halen bij de betreffende projecten en een inschatting te maken door middel van andere projecten.

Sommige projecten staan nu mogelijk op de middellange of lange termijn, maar hier wordt wel al aan gewerkt. Dit zijn voornamelijk trajecten waar er bijvoorbeeld nog gelobbyd moet worden voor geld. Hier wordt dan wel al aan gewerkt, maar op korte termijn zal er geen overgang zijn van bijvoorbeeld planstudiefase naar planuitwerkingsfase. De data van de verschillende fasen geven een inschatting wanneer een project wordt afgerond en is niet bedoeld als vervanging van het IMPI of UPM.

De terminologie van de projecten die gehanteerd is die van de Vervoerregio Amsterdam. Bijgaand is er een afbeelding die de Vervoerregio fasen vergelijkt met de fasering van andere partners:

Vervoerregio Amsterdam	Gemeente Amsterdam (PBI)	Provincie NH (iMPI)	Ministerie IenW (MIRT)
Initiatief			Onderzoek
Verkenning	Initiatief	Studie	Verkenning
Planstudie	Uitgangspunten	Studie	Verkenning
Planuitwerking	Definitie + ontwerp	Plan	Planuitwerking
Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie
Beheer	Beheer	Beheer	Beheer

Grote projecten

Aangezien verschillende grote projecten een ander traject doorlopen en anders van aard zijn, worden deze apart benoemd.

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planuitwerking	KT	Zaanstad	Guisweg *Spooronderdoorgang voor auto en fiets, om PHS Alkmaar–Amsterdam onder andere mogelijk te maken*	Ja	Ja	Gezamenlijk trekkerschap	168 mln.
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2029							
Verkenning	KT	Zaanstad	(Robuuste oplossingen) Verbinding A8-A9 *Een project waar op korte termijn wordt gekeken naar mobiliteits-oplossingen, vanwege het missen van de verbinding A8-A9*	Nee	Ja	Provincie Noord-Holland	900 mln.
Verkenningsfase: 2025							
	MLT	Waterland	Onderdoorgang Broek in Waterland *Onderdoorgang in Broek in Waterland om de leefbaarheid in Broek in Waterland te verbeteren en het dorp niet meer te splitsen, vanwege de provinciale weg.*	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	250 mln.
Initiatieffase	LT	Edam-Volendam/Waterland/ Amsterdam	Leefbaarheid Waterland *Een pakket van verschillende maatregelen op het gebied van auto, fiets en OV voor de leefbaarheid in Waterland.*	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	200 mln.

Geprogrammeerde projecten

Hieronder zijn de projecten benoemd waar deze agenda zich voornamelijk op richt.

1. Edam- Volendam

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	KT	Edam-Volendam	Bushalte N247 Edam	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	250k
Initiatieffase: 2024 Realisatiefase 2025							
Initiatieffase	KT	Edam-Volendam	Aansluiting Lange Weeren op de Zeddeweg irt HOV	Nee	Ja	Gemeente Edam-Volendam	Ntb
Initiatieffase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							
Initiatieffase	KT	Edam-Volendam/ Waterland	Verbinding Lange Weeren naar Achterdichting Katwoude	Nee	Ja	Gemeente Edam-Volendam	7 mln.
Initiatieffase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							
Initiatieffase	KT	Edam-Volendam	Extra ov-halte langs de Zeddeweg	Nee	Ja	Gemeente Edam-Volendam	250k
Initiatieffase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							
Initiatieffase	MLT	Edam-Volendam/ Purmerend	MRA Doorfietsroute Edam/ Volendam-Purmerend	Nee	Nee	Ntb	Ntb

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Initiatieffase	MLT	Edam-Volendam	Aangepaste aansluiting (rotonde) Oosterweg irt nieuw bedrijventerrein De Purmer.	Nee	Ja	Edam-Volendam	Ntb
Initiatieffase	MLT	Purmerend	Nieuwe aansluiting vanuit het bedrijventerrein op Baanstee Noord;	Nee	Ja	Edam-Volendam	Ntb
Initiatieffase	MLT	Edam-Volendam	Mogelijk nieuwe bushalte nabij het bedrijventerrein;	Nee	Ja	Edam-Volendam	Ntb
Initiatieffase	MLT	Edam-Volendam/ Purmerend	Nieuwe fietsverbinding richting Baanstee Noord inclusief fietsbruggen;	Nee	Ja	Edam-Volendam	Ntb
Initiatieffase	MLT	Purmerend	Rotonde N244 bij Magneet	Nee	Nee	Gemeente Purmerend	5 mln.
Initiatieffase	MLT	Edam-Volendam	Fietsverbinding Oosthuizerweg en Zesstedweg N247	Nee	Nee	Ntb	Ntb

2. Purmerend

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Realisatiefase	KT	Purmerend	Vurige staart N235	Ja	Ja	Gemeente Purmerend	2 mln.
Realisatiefase: Dit moet nog opgezocht worden							
Planstudie	KT	Purmerend en Zaanstad	First/ last mile CAH	Ja	Ja	Vervoerregio Amsterdam	15-17 mln.
Planfase: 2025 Realisatiefase: 2026							
Initiatieffase	KT	Purmerend	Eindpuntvoorzieningen N244	Nee	Ja	Gemeente Purmerend	1,7 mln.
Realisatiefase 2025							
Planstudie	KT	Purmerend	HOV-knelpunten Vurige staart	Ja	Ja	Gemeente Purmerend	Ntb
Planfase: 2024 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							

3. Zaanstad

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planuitwerking	KT	Zaanstad	Kortetermijnmaatregelen leefbaarheid Krommenie/Assendelft	Ja	Ja	Provincie Noord-Holland	11 mln.
Planfase: 2024 – 2025 Realisatiefase 2026 - 2027							
Realisatiefase	KT	Zaanstad	Verbindingsweg Dorpsstraat – Communicatieweg	Ja	Ja	Zaanstad	6,5 mln.
Realisatiefase: 2024 - 2026							
Realisatiefase	KT	Zaanstad/ Oostzaan	AVANT	Ja	Ja	Gemeente Zaanstad	75 mln.
Realisatiefase 2024 - 2027							
Initiatieffase	KT	Zaanstad/ Wormerland	Leeghwaterweg van Zaanse schans tot westerdijk zuiderweg			Provincie Noord-Holland	Ntb
Initiatieffase	KT	Zaanstad	Halte Zaanse Schans Oostelijke richting	Ja	Nee	Provincie Noord-Holland	Ntb
Realisatiefase 2028[1]							
Initiatieffase	KT	Zaanstad	Renovatie fietspad N515 Zaanse Schans	Nee	Ja	Provincie Noord-Holland	Ntb
Realisatiefase 2028							

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Verkenning	MLT	Amsterdam/ Zaanstad	HOV ZaanIJ	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	Ntb
Initiatieffase	MLT	Zaanstad	Herinrichting Padlaan, fietsvriendelijk inrichten	Nee	Ja	Zaanstad	6 mln.
Initiatieffase	MLT	Zaanstad	Fietsverbinding op de Provinciale N203 tussen Albertheijnweg tot Busch en Dam	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatieffase	LT	Zaanstad	3e ontsluiting Westerwatering	Nee	Ja	Zaanstad	90 mln.

1 Dit gaat mee met een onderhoudstraject in 2028.

4. Overige/ overkoepelend gemeenten

Korte termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Realisatiefase	KT	Amsterdam/ Waterland	Reconstructie Het Schouw	Nee	Ja	Provincie Noord-Holland	40 mln.
Realisatiefase: 2024 - 2029							
Planstudie	KT	Verschillende gemeenten binnen ZaWa	Fietsmaatregelen Corridor Amsterdam Hoorn (CAH)*	Ja	Ja	Vervoerregio Amsterdam	15-17 mln. (Samen met First/ last mile)
Planfase: 2025 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2033							
Planstudie	KT	Wormerland	Fietstunnel N515	Nee	Ja	Provincie Noord-Holland	6 mln.
Realisatiefase: 2027 - 2028							
Initiatieffase	KT	Gehele Vervoerregio	Versnellingsopgave Haltetoegankelijkheid	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	425k
Initiatieffase: 2024 Realisatiefase: 2025 - 2026							
Initiatieffase	KT	ZaWa en AML	Fietsparkeren bij R-Net haltes	Nee	Ja	Vervoerregio Amsterdam	1 mln.
Planstudie: 2024 Realisatiefase: 2025							
Planstudie	KT	Landsmeer/ Waterland	Verbinding Ilpendam-Landsmeer (Brug)	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	15 mln.
Planfase: 2025 - 2026 Realisatiefase: 2027 - 2028							
Initiatieffase	KT	Waterland	Waterlandse Zeedijk (N518)	Nee	Nee	Hoogheemraadschap HNK	3 mln.
Planfase: 2024 - 2025 Realisatiefase: 2026 - 2027							
Initiatieffase	KT	Waterland	Vervanging Bernhardbrug Monnickendam	Ja	Nee	Provincie Noord-Holland	Ntb
Verkenningsfase: 2024 - 2025 Planfase: 2026 - 2028 Realisatiefase: 2029 - 2030							

Middellange en lange termijn

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planstudie	MLT	Verschillende gemeenten binnen ZaWa	CAH	Nee	Nee	RWS	353 mln.
Initiatieffase	MLT	Verschillende gemeenten binnen ZaWa	Fietsverbinding Kanaaldijk Van 't Schouw tot Laan der Continenten	Nee	Nee	Ntb	Ntb
Initiatieffase	MLT	Waterland	Fietsverbinding Monnickendammerjaagweg N247	Nee	Nee	Ntb	Ntb

Overkoepelende trajecten

Fase	KT, MLT, LT	Gemeentelijk grondgebied	Project	Bekostiging op orde	Is er een projectleider	Welke partij trekt dit project	Realisatie kosten (Euro)
Planstudie	KT	Overkoepelend	Regionale HUB ontwikkeling (bij P+R)	Nee	Nee	SBaB	Ntb
Initiatieffase		Overkoepelend	Goederenvervoer over water	Nee	Nee	Provincie Noord-Holland	Ntb
Initiatieffase	KT	Overkoepelend	Fietsstimulering	Nee	Nee	Vervoerregio Amsterdam	Ntb

Conclusie

Bij de bovenstaande lijst is er een eerste programmering opgesteld en deze is hierna besproken met de gemeenten in Zaanstreek-Waterland. De projecten die op korte termijn staan, zijn hierna in gesprekken tussen de Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam bekeken voor welke trajecten geld, een projectleider of trekker georganiseerd moet worden. Projecten waar bekostiging, een projectleider en een trekker voor is hoeft niet naar gekeken te worden, maar projecten waar dit nog niet op orde is, is naar gekeken. Ook is het voor projecten in de initiatieffase nog niet erg dat er geen bekostiging op orde is. Deze zijn om deze reden ook niet meegenomen. Uiteindelijk willen de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam het organiseren van trajecten opnemen in het UPM en IMPI.

De Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam zien 5 projecten waar nog punten voor georganiseerd kunnen worden.

1. Fietsparkeren R-Net haltes
   a. Bekostiging ontbreekt
2. Versnellingsopgave haltetoegankelijkheid
   a. Bekostiging ontbreekt
3. Waterlandse Zeedijk (N518)
   a. Geen projectleider en geen bekostiging
4. Fietstunnel N515
   a. Bekostiging ontbreekt
5. Verbinding Ilpendam – Landsmeer
   a. Geen bekostiging en geen projectleider

De projecten sluiten over het algemeen goed aan bij de verschillende beleidsdocumenten. De meeste projecten dragen bij aan verschillende brede welvaartsdoelstelling, waar de focus ligt op bereikbaarheid, duurzaamheid, gezonde leefomgeving en verkeersveiligheid. Er zijn op dit moment iets minder projecten die aansluiten bij gezondheid en inclusiviteit. Hier blijft wel aandacht aan besteed worden door de Vervoerregio en de Provincie. Ook vallen de verschillende projecten goed binnen het STOMP principe waar de focus voornamelijk ligt op fietsverbindingen en OV, en hiermee minder op personenauto's (Bijlage 1).
De Provincie, Vervoerregio en de Gemeenten gaan op de bovenstaande projecten extra acties uitzetten om deze projecten voor elkaar te krijgen.

Bijlage 1

1. Uitleg manier van prioriteren projecten

Binnen de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland speelt, net als in veel andere regio's, een groot aantal urgente opgaven. Al deze opgaven vragen om keuzes en investeringen in mobiliteit. De afgelopen periode heeft de provincie, samen met APPM, een methodiek ontwikkeld om hier het gesprek over te kunnen voeren. Deze methodiek is toegepast om te komen tot de lijst met geprioriteerde projecten in de Regionale Agenda's Mobiliteit.

Kern van de methodiek

Bij het prioriteren is ten eerste gekeken naar de mate waarin een project een belangrijke bijdrage levert aan de inhoudelijke doelen, zoals woningbouw, bereikbaarheid, klimaat, veiligheid en sociale inclusie. We noemen dit het **effect** van het project.

- Hoe *groter* de bijdragen van het project aan de doelen, hoe *hoger* het project op de prioriteitenlijst zou moeten komen
- Hoe *kleiner* de bijdragen van het project aan de doelen, hoe *lager* op de prioriteitenlijst.

De criteria op basis waarvan het effect van de projecten is beoordeeld, komen uit het Beleidskader Mobiliteit van de VRA en het provinciale 'Perspectief Mobiliteit'. Bijvoorbeeld: in hoeverre draagt het project bij aan de mobiliteitstransitie, de verkeersveiligheid en/of de multimodale bereikbaarheid van nieuwe functies. De beoordeling van deze criteria is gebeurd op basis van expert judgement. Hierbij is data op de achtergrond meegenomen.

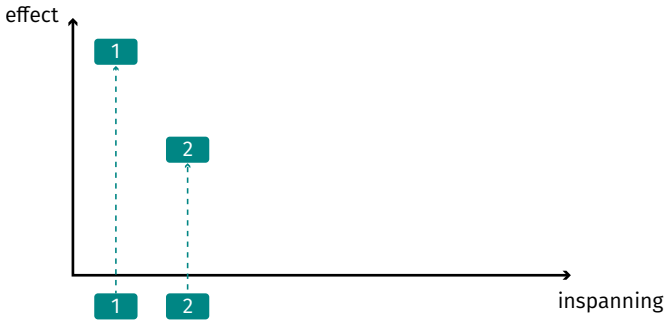
Ten tweede gaat het om de totale inzet van mensen en middelen die benodigd zijn om het project te realiseren. Hierbij spelen een rol:

- Inhoudelijke complexiteit en investeringskosten
- Bestuurlijke complexiteit en draagvlak
- Organisatorische complexiteit en inzet mensen

Het totaal hiervan noemen we de **inspanning** van het project.

De hoogte van de inspanning is bepaald door een optelsom van de inschatting van geld en uren. Deze zijn hoger naarmate er meer inhoudelijke, organisatorische en/of bestuurlijke complexiteit is. Het gaat hierbij niet om een exact getal, maar vooral om de relatieve positie van de projecten ten opzichte van elkaar.

Aan de hand van de relatieve scores van de projecten zijn deze in een grafiek geplot met op de ene as de inspanning en op de andere as het effect. Dat ziet er als volgt uit:

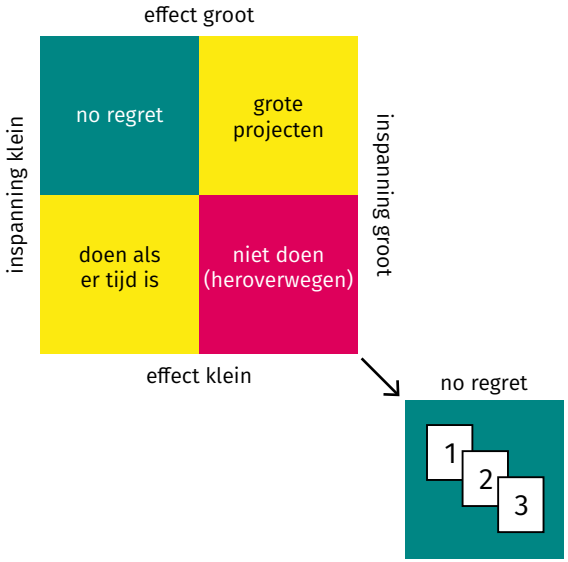


In bovenstaand voorbeeld heeft project 1 een lagere inspanning en een hoger effect dan project 2.

Door dit met meerdere projecten te doen, wordt gekomen tot een globale indeling van projecten in 4 kwadranten:

- **Projecten met een groot effect en een kleine inspanning** (groene vlak) zou je altijd moeten willen uitvoeren.
- **Projecten met een grote inspanning maar een klein effect** (rode vlak) zou je in principe moeten heroverwegen
- **Projecten met een grote inspanning die een groot effect hebben** zijn meestal interessant en gewenst, maar een kritische vraag is of de organisatie ze allemaal tegelijk kan uitvoeren (programmeren).
- **Projecten met een kleine inspanning maar ook een klein effect** zou je kunnen doen 'als er tijd is'. Dit zijn vaak wel de projecten die snel tot zichtbaar resultaat leiden.

In een vervolgfase kan ook nog binnen een kwadrant worden geprioriteerd.



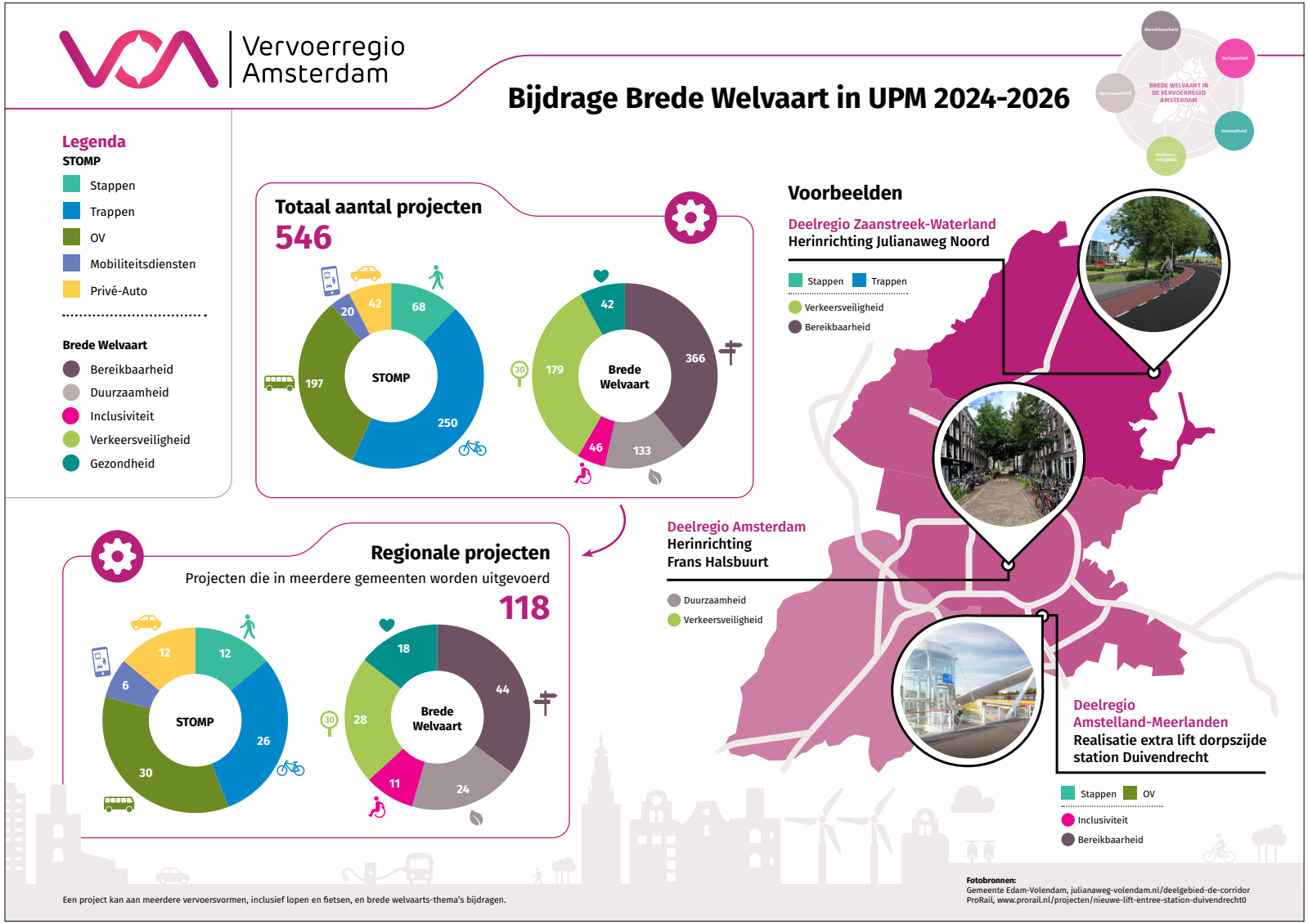
Resultaat

Het resultaat van de methodiek is drieledig. Het zorgt voor:

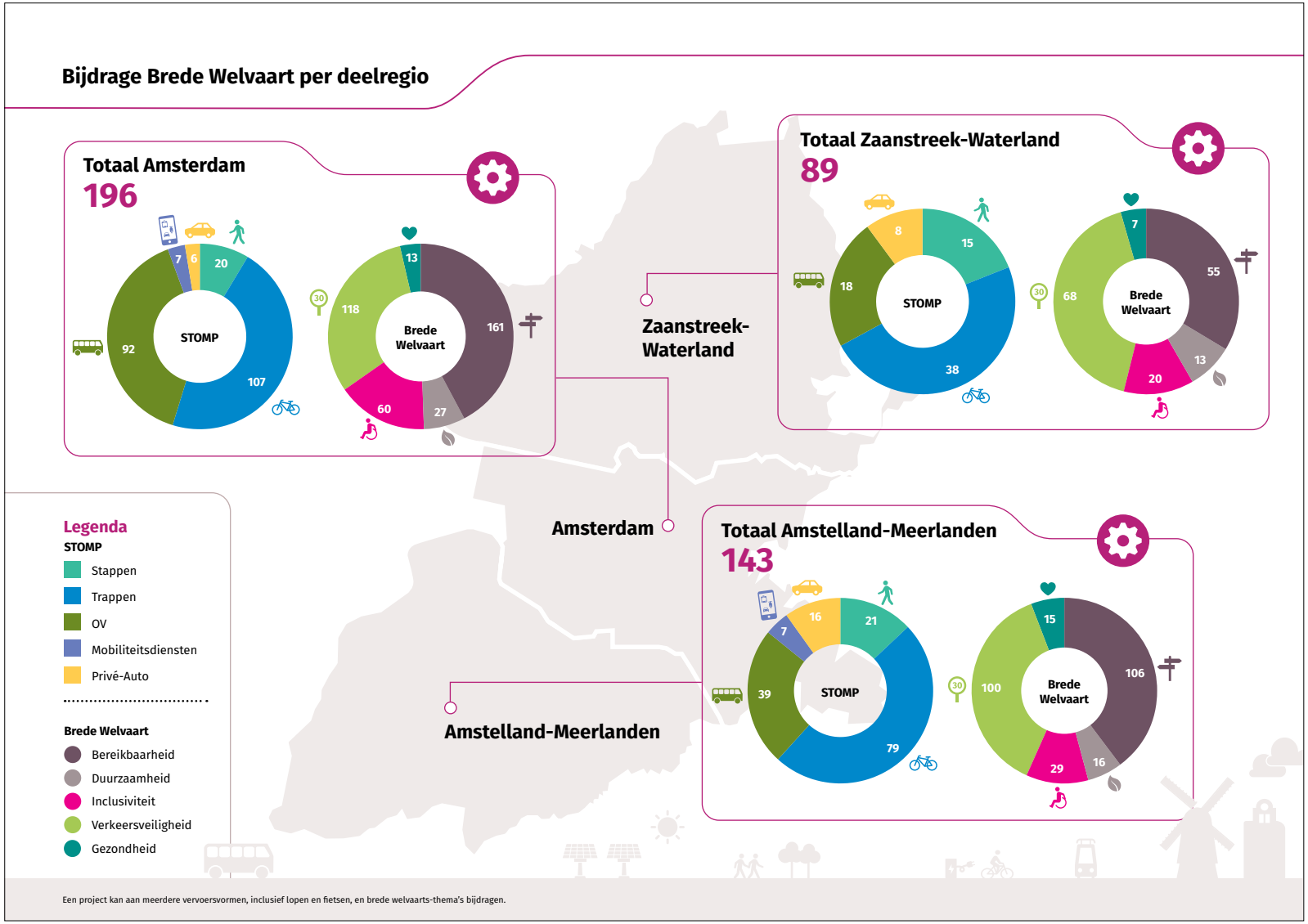
- **Ordening** in de portfolio van projecten naar inspanning en effect = **overzicht**
- **Argumenten** bij deze ordening (voor een onderbouwde toelichting of advies)
- **Draagvlak en begrip** (door dit samen op een transparante, navolgbare manier te doen)

Belangrijk om te beseffen bij het resultaat is dat het doel van de werkwijze niet zozeer de uiteindelijke indeling in de kwadranten en de precieze plek daarbinnen is, maar vooral het gesprek hierover met elkaar om tot die indeling te komen en de wederzijdse inzichten en argumenten die dit oplevert. Deze argumenten worden vervolgens, samen met de indeling, gebruikt om te komen tot een advies voor een lijst van geprioriteerde projecten.

2. Projecten getoetst aan Brede Welvaart en STOMP



Bijdrage Brede Welvaart per deelregio



Een project kan aan meerdere vervoersvormen, inclusief lopen en fietsen, en brede welvaarts-thema's bijdragen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
W.G. Brussaard
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143655
BRUSSAARDW@Noord-Holland.nl

Verzenddatum
20 NOV. 2024

Kenmerk
2339171/2339177

Uw kenmerk

Betreft: Regionale Agenda's Mobiliteit Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland

Geachte leden,

Graag informeren wij u dat wij de Regionale Agenda's Mobiliteit Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland hebben vastgesteld.

Inleiding

Voor alle regio's in Noord-Holland willen wij een Regionale Agenda Mobiliteit (RAM). In het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit 2023-2027' is het opstellen van een Regionale Agenda Mobiliteit Amstelland-Meerlanden apart benoemd. Voor twee deelregio's van de Vervoerregio Amsterdam (VRA), Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland, zijn de RAM's in samenwerking met de VRA en gemeenten opgesteld.

De Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam willen sneller richting de uitvoering van projecten en willen vaker gezamenlijk optrekken. Juist in tijden van personeelstekorten en beperkte middelen willen we de handen ineenslaan. Eind 2023 zijn de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland om deze reden begonnen met het opstellen van beide regionale agenda's mobiliteit (RAM). Doel hiervan is om voor de komende vier jaar gezamenlijk met de gemeenten te bepalen welke projecten er op korte termijn opgepakt moeten worden en waar de partijen via hun investeringsprogramma's geld en menskracht voor vrij gaan maken.

De afspraken die wij in de RAM hebben gemaakt vertalen wij door naar het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI).

Het fietsparkeren bij R-nethaltes en de versnellingsopgave haltetoegankelijk zijn in beide RAM's genoemd als maatregelen voor de korte termijn. Beide hebben wij al opgenomen in ons iMPI 2025-2032.

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 Amstelland-Meerlanden zijn kortetermijnmaatregelen genoemd die zijn gekoppeld aan de woningbouwopgave. Samen met Vervoerregio en gemeente Aalsmeer onderzoeken wij de mogelijkheid om de aansluiting van de woningbouwlocatie Buitenveen mee te nemen bij het groot onderhoud aan de N231. Met gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio werken wij de ontsluiting van de woningbouwlocatie Lisserbroek en de eerste fase van woningbouw bij Cruquius uit. Verder starten wij samen met de VRA en de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en Ouder-Amstel een studie naar het functioneren van het provinciaal wegennet in de Zuidlob-regio.

In Zaanstreek-Waterland zijn eveneens maatregelen benoemd die gekoppeld zijn aan woningbouw. Onder andere de ontsluiting van Lange Weeren in Volendam is daar onderdeel van. Daarnaast gaat het Hoogheemraadschap aan de slag met de dijkversterking tussen Monnickendam en Marken. De N518 ligt naast de dijk. Een herinrichting van, met name het fietspad langs, de N518 staat als maatregel opgenomen in de RAM. Ook is de fietsverbinding over het Noordhollandsch kanaal tussen Ilpendam en Landsmeer opgenomen.

Naast bovenstaande maatregelen komen veel maatregelen uit ons iMPI terug in de RAM's. Hiermee borgen we de samenwerking op veel (lopende) dossiers.

Tot slot

De beide Regionale Agenda's Mobiliteit zien wij als een goede basis om het gesprek te voeren met de Vervoerregio en de gemeenten over welke maatregelen wij met elkaar moeten en kunnen oppakken. Niet alles kan en niet alles kan tegelijk. Met een goede samenwerking kunnen we desondanks veel bereiken voor Noord-Holland.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

Regionale Agenda Mobiliteit Amstelland-Meerlanden

Regionale Agenda Mobiliteit Zaanstreek-Waterland

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
D.F.M. Quarles van Ufford
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144596
quarlesd@noord-holland.nl

INGEKOMEN 19 NOV. 2024

Verzenddatum

19 NOV. 2024

Kenmerk
2334824/2335356

Uw kenmerk

Betreft: Resultaten BO Leefomgeving 2024 en BO MIRT 2024.

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het resultaat van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) en het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) dat plaatsvond op donderdag 7 november 2024 jl. Ook informeren wij u over de resultaten van het BO MIRT Goederenvervoercorridors van 6 november jl.

Het BOL vindt traditioneel in het voorjaar plaats en heeft veelal een strategisch karakter. Vanwege de vorming van het nieuwe kabinet is het BOL echter uitgesteld tot dit moment. Tijdens het BO MIRT worden (veelal) financiële afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio.

Het nieuwe kabinet heeft €5,- miljard voor woningbouw en €2,5 miljard voor ontsluiting woningbouw beschikbaar, maar is nog niet klaar met het formuleren van de afweegcriteria daarvoor. Daarom konden er tijdens dit BO MIRT geen majeure financiële besluiten genomen worden. Er zijn wel enkele relatief bescheiden, maar positieve financiële besluiten genomen. De besluiten die voor onze provincie van belang zijn, worden in deze brief uitgelegd. Voor een volledig overzicht van de BOL en MIRT afspraken verwijzen wij naar de bijgevoegde Kamerbrieven en bijlagen van de ministers van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), waarin de uitkomsten uitgebreider zijn verwoord. Deze brieven zijn te lezen via deze links: BOL Brief MIRT Brief[1]

Regionale delegatie

Het BOL en het BO MIRT zijn in landsdelen georganiseerd. De provincie Noord-Holland maakt samen met de provincies Flevoland en Utrecht deel uit van het landsdeel Noord-West. Met name binnen de MRA (samen met de provincie Flevoland en alle partners binnen de MRA) en binnen Noord-Holland Noord is intensief samengewerkt in de voorbereiding van deze overleggen. Ook in de samenstelling van de

[1] Beide Kamerbrieven zijn inclusief de afsprakenlijsten als bijlage aan deze brief toegevoegd. De overige bijlagen van de beide Kamerbrieven treft u onder bovenstaande links.

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

regionale delegatie kwam die samenwerking naar voren. Die delegatie bestond uit Gedeputeerde Olthof, Gedeputeerde De Reus (provincie Flevoland, tevens voorzitter Platform Mobiliteit MRA), Wethouder Van der Horst (gemeente Amsterdam tevens voorzitter Vervoerregio Amsterdam), Wethouder Langedijk (gemeente Dijk en Waard, tevens voorzitter Platform Mobiliteit NHN) en Wethouder Tang (gemeente Almere).

Betrokkenheid provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland is op alle voor haar van belang zijnde agendapunten van het BO MIRT en BOL (mede) betrokken geweest in de voorbereiding. Bestuurlijk verliepen de voorbereidingen van het BO MIRT en het BOL via met name het MRA Platform Mobiliteit (met gedeputeerde Olthof), het MRA Platform Ruimte (met gedeputeerde Rommel, tevens voorzitter) en het Platform Mobiliteit NHN (met gedeputeerde Olthof).

Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL)

Ruimtelijk voorstel

Rijk en provincie Noord-Holland werken toe naar wederkerige afspraken in een Ruimtelijk Arrangement. Vooruitlopend daarop hebben Rijk en regio in het BOL voor een aantal urgente opgaven (procesmatige) afspraken gemaakt. Zo is er afgesproken om de samenwerking op het kennisgebied van water en bodem voor de regio Noord-Holland te versterken. Daarnaast gaan Rijk en provincie zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken in de lopende onderzoeken naar de mogelijkheden en beperkingen van de ruimtelijke impact en milieu-impact van circulaire economische ontwikkelingen en de economie van de toekomst. Het ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschap (OCW) zal waar nodig vroegtijdig betrokken worden bij erfgoed gerelateerde vraagstukken binnen de provincie Noord-Holland. En er is afgesproken om de goede samenwerking tussen betrokken organisaties bij energieprojecten vast te houden en wederzijds meer openheid te geven over belangen en afwegingen die bij de projecten spelen binnen de verschillende organisaties. Daarnaast zal de (beperkt beschikbare) ambtelijke ondersteuning vanuit het Rijk (VRO) bij het opstellen van het ontwikkelperspectief voor Noord-Holland Noord worden voortgezet. De Provinciale arrangementen worden in het BOL van 2025 vastgesteld. Na afloop van de vergadering heeft gedeputeerde Olthof het door uw Staten vastgestelde 'Op weg naar het Ruimtelijk Voorstel' aangeboden aan de minister van VRO.

Uitvoeringsagenda's NOVEX Metropoolregio Amsterdam (MRA), NOVEX Noordzeekanaalgebied (NZKG) en NOVEX Groene Hart.

Vooruitlopend op het vaststellen van de Uitvoeringsagenda's van de NOVEX zijn in het BOL van november 2024 op onderstaande drie onderwerpen afspraken gemaakt:

a. Woon-werkbalans en bedrijventerreinenstrategie

Voor de MRA onderschrijven Rijk en Regio dat een goede woon-werkbalans essentieel is voor een evenwichtige meerkernige ontwikkeling in de MRA. Het gezamenlijke doel is om deze balans niet

verder te laten verslechteren, en waar mogelijk te verbeteren. Verder hebben rijk en regio afgesproken om samen te werken aan economisch ruimtelijke maatregelen voor bedrijventerreinen binnen de MRA die noodzakelijk zijn voor meerkernige ontwikkelingen en het verbeteren van de woon-werkbalans. Deze maatregelen worden opgenomen in de NOVEX Uitvoeringsagenda 1.0. Uitgangspunten hiervoor zijn om met zorg om te gaan met de ruimte die beschikbaar is voor economie, in te spelen op de veranderende vraag naar ruimte voor economie en rekening te houden met de ruimtelijke behoefte voor economische bedrijvigheid. Voor het BO MIRT 2025 worden nadere afspraken uitgewerkt om de bestaande voorraad bedrijventerreinen te beschermen binnen de kaders van de MRA Bedrijventerreinenstrategie.

b. Onderschrijven van groenblauwe maatregelen

Voor de MRA hebben Rijk en regio de groenblauwe maatregelenpakketten onderschreven die voor 2030 noodzakelijk zijn voor het behouden en versterken van het groenblauwe netwerk in en om de stad en het robuust maken van het (bovenregionale) watersysteem. En in te zetten op het beschermen van de metropoolregio tegen wateroverlast door in samenhang maatregelen te gaan nemen in zowel het (bovenregionale) watersysteem als in de fysieke ruimte. Uitgangspunt is dat het groenblauwe netwerk en het watersysteem meegroeien met de verstedelijkingsopgaven in de MRA. Waarbij de verstedelijkingopgaven niet worden afgewenteld op het watersysteem en het groen in en om de stad. Dit is noodzakelijk voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving in de MRA met daarin 4 miljoen mensen en grote economische waarde. Rijk en regio nemen de geselecteerde maatregelpakketten op in de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA 1.0. Voor BO Leefomgeving 2025 brengen Rijk en regio voor de investeringsvraagstukken uit deze maatregelpakketten de kosten, baten en financieringsmogelijkheden in beeld.

c. Noordzeekanaalgebied als groene energiehoofdstructuur van Nederland

Voor het NZKG hebben Rijk en Regio afgesproken om met het Noordzeekanaalgebied als nieuwe groene energiehoofdstructuur van Nederland de basis te leggen voor de verduurzaming van onze industrie, de productie van groene brandstoffen en de ontwikkeling van een circulaire economie. Terwijl tegelijkertijd deze transitie bijdraagt aan een gezondere leefomgeving in de regio en helpt om klimaatverandering tegen te gaan. Op drie sleutelelementen binnen de NOVEX-samenwerking zijn nadere afspraken gemaakt, te weten: het gezamenlijk optrekken in de voorbereiding van de stedelijke vernieuwing IJmond, het starten van een verkenning naar het maatschappelijk draagvlak inpassing energie infrastructuur in het NZKG en een herbevestiging van het belang van de Energiehaven IJmond. Want met de Energiehaven IJmond kunnen we een groot deel van de Nederlandse windparken op zee aanleggen én onderhouden.

d. Groene Hart

Voor het Groene Hart heeft het BOL kennisgenomen van de realisatieagenda van dat NOVEX-gebied en de intentie van het Bestuurlijk Platform Groene Hart onderschreven om de sleutelprojecten te faciliteren met wat nodig is (zoals capaciteit en procesmiddelen).

Bestuurlijk Overleg MIRT

Oproep om Rijksfinanciën effectiever te besteden

De Metropoolregio Amsterdam (waar de provincie onderdeel vanuit maakt) heeft recent aan de bewindspersonen een brief gestuurd over de onderuitputting van Rijksfinanciën in relatie tot het mobiliteitsfonds. De afspraak is gemaakt dat het ministerie van IenW deze brief betrekt in de gesprekken over de Voorjaarsnota 2025. Dit om onze boodschap kracht bij te zetten dat de middelen in het mobiliteitsfonds ontoereikend zijn voor de grote mobiliteitsopgaven en we als regio onnodig zijn geconfronteerd met een Rijksuitname van €1,84 miljard uit het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer ("doortrekken NZ-lijn"); een project dat opgenomen staat in het Regeerprogramma van het huidige kabinet. De bewindspersonen van IenW zijn blij met deze brief en hebben afgesproken de brief te betrekken in de gesprekken over de voorjaarsnota 2025. Wij zullen dat met interesse volgen. De regio heeft ook aandacht gevraagd over de grote beheer- en onderhoudswerkzaamheden de komende jaren. Om de hinder hiervan zoveel mogelijk te beperken zijn alternatieve maatregelen nodig, waarbij het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt. Dat staat haaks op de door het Rijk doorgevoerde korting op de Brede Doel Uitkering (waar o.a. de Vervoerregio Amsterdam uit wordt gefinancierd) vanaf 2026.

Een andere belangrijke oproep die de regio heeft gedaan, is dat bij de verdeling van nieuwe Rijksmiddelen voor versnelling woningbouw (in 2025) bestaande projecten die eerder financiering hebben ontvangen niet worden uitgesloten. Veel projecten worden geconfronteerd met kostenstijgingen en lopen zonder (beperkte) extra financiering risico te vertragen, zoals Poort van Hoorn en OV knooppunt Haarlem-Zuid. Juist die projecten staan vaak wel op de drempel van uitvoering.

Eveneens met het oog op 2025 hebben Rijk en regio voor wat betreft de NOVEX MRA het beeld vastgesteld welke bereikbaarheidsmaatregelen op weg, OV en fiets voor de komende 25 jaar nodig zijn voor de verstedelijkingsopgave.

Pakket projecten Zuidasdok, OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, derde perron Amsterdam Zuid, OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centrum

Tijdens het BO MIRT is het startschot gegeven om vóór de zomer 2025 het bestuurlijke gesprek te voeren over de samenhang en de bekostiging van het pakket dat in 2022 is afgesproken. De regio heeft daarbij aangegeven dat het van belang is een gesprek te voeren over het geheel en ook creatief te kijken naar de bekostiging van het pakket. Dat is van belang om voortgang in de projecten te behouden. In het BO MIRT 2025 is het streven een richtinggevend conceptbesluit te nemen voor de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, zodat in het BO MIRT 2026 een voorkeursbeslissing genomen kan worden. Daarnaast hebben Rijk en regio het startschot gegeven om een samenwerkingsovereenkomst te tekenen voor OV-verbinding Amsterdam Sloterdijk-Centrum. In die samenwerkingsovereenkomst maken de drie opdrachtgevende partijen (Rijk, Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam) afspraken over de inhoud, organisatie, planning, kosten en dekking van de verkenningsfase.

Noord-Holland Noord

Noord-Holland Noord (NHN) is nu stevig aangehaakt op het BO MIRT. De samenwerking binnen het Platform Mobiliteit NHN verloopt goed en werpt zijn vruchten af. De voor dit BO MIRT aangeleverde projecten (Poort van Hoorn en Ring Alkmaar) hebben tot goede gesprekken met het Rijk geleid, waarbij het vooralsnog uitblijven van extra financiering voor Poort van Hoorn een tegenvaller is. Dat project is gereed voor uitvoering en kan rekenen op brede steun in de regio en bij het Rijk. Wel is afgesproken dat het doel is hierover in het BOL van voorjaar 2025 een besluit te nemen of zoveel eerder als mogelijk, omdat de realisatie van deze gebiedsontwikkeling anders te veel vertraging oploopt. Wij hebben zelf daarbij de intentie om - onder voorwaarde dat het Rijk het resterende financiële tekort dekt - een extra bijdrage vanuit het investeringskader versnelling woningbouw en duurzame mobiliteit te doen van € 3 miljoen (excl. btw). We blijven met het ministerie in overleg over de gevolgen van dit BO MIRT besluit.

In het BO MIRT is afgesproken dat het Rijk gaat meewerken én meebetalen aan een onderzoek naar de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven van de multimodale Ring Alkmaar (spoorzone-N9-N242), mede in relatie tot de woningbouwopgave van 42.500 tot 2030 en de ambitie van 62.500 woningen tot 2040. Daarnaast versterkt dit project ook economische ontwikkelingen zoals het Maritiem Cluster met Defensie in Den Helder en bereikbaarheid van de Greenport NHN. De ring van Alkmaar is dus een belangrijke verbinding binnen Noord-Holland Noord maar ook tussen het noorden en het zuiden van Noord-Holland. De resultaten worden in 2025 besproken met het Rijk en vormen de basis voor eventuele vervolgafspraken tussen het Rijk en de regio Noord-Holland Noord.

Belangrijk is, dat Noord-Holland Noord in Den Haag nu op de kaart staat; de voorzitter van het Platform Mobiliteit NHN, wethouder Langedijk van Dijk en Waard, was ook aanwezig bij het BO MIRT.

Haarlem Nieuw Zuid

Wat voor de Poort van Hoorn geldt, geldt ook voor de OV Knoop Haarlem Nieuw Zuid. Ook bij dit project blijft extra financiering vooralsnog uit. Het project is gereed voor uitvoering (de gemeente is gestart met de aanbesteding voor dit project) en kan rekenen op brede steun in de regio en bij het Rijk. Ook hiervoor is afgesproken dat het doel is hierover in het BOL van voorjaar 2025 een besluit te nemen of zoveel eerder als mogelijk, omdat de realisatie van deze gebiedsontwikkeling anders te veel vertraging oploopt. Wij hebben voor dit project een bedrag gereserveerd van €13 miljoen in het investeringskader versnelling woningbouw en duurzame mobiliteit. We blijven met het ministerie in overleg over de gevolgen van dit BO MIRT besluit.

OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL)

OV SAAL is nodig om meer treinen te laten rijden op deze corridor Dat is nodig voor de bereikbaarheid van (nieuwe) woon- en werklocaties. De inzet van de regio is dat SAAL hoger in de prioritering komt, zodat de dienstregeling in de huidige Hoofdrailnet concessie gaat rijden voor 2033. Streven is om vóór de zomer hier een bestuurlijk overleg te

hebben, ervan uitgaande dat de benodigde beslisinformatie hierover beschikbaar is.

Overige financiële afspraken

Ondanks dat dit jaar de nieuwe financiële middelen van het kabinet nog niet beschikbaar waren, zijn tijdens dit BO MIRT toch enkele financiële afspraken gemaakt; stuk voor stuk afspraken waar wij blij mee zijn en waar we verder mee kunnen.

Meerjarenprogramma mobiliteitsgedrag Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)

In de programmaraad van het Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (waar gedeputeerde Olthof in zit) zijn afspraken gemaakt in het kader van het Meerjarenprogramma mobiliteitsgedrag 2024 - 2030. Dit programma geeft invulling aan het onderwerp gedragsbeïnvloeding. Doel daarvan is wat betreft mobiliteit beter te kunnen sturen op de juiste tijd en plaats. Denk daarbij aan onderwerpen als thuiswerken, spitsmijden en de onderwijs- en werkgeversaanpak. Rijk en regio investeren hier gezamenlijk maximaal €3.930.000,- voor de uitvoering van deze activiteiten in 2025.

Draaiend houden Ringen Amsterdam

Voor het programma Draaiend houden van de Ringen zijn nadere afspraken gemaakt over de invulling en financiering daarvan in onze regio. Dit betreft onder andere het doorvoeren van kleine infrastructurele maatregelen voor verbetering van verkeersgedrag en verkeersdoorstroming op diverse punten op de Ringwegen van Amsterdam (A2, A5, A10). Daarnaast is er een budgetreservering van maximaal € 7 miljoen afgesproken voor uitbreiding van de P+R locatie (hub) Muiden van 170 naar ten minste 700 parkeerplekken. Vanwege de grote opgave om de ringen draaiend te houden blijven Rijk en regio hierover in gesprek.

Start pilot bus Rapid Transit Haarlem-Schiphol-Amsterdam

De provincie Noord-Holland werkt al enige tijd samen met partners (waaronder de Vervoerregio Amsterdam) aan een snelle busverbinding tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam. Tijdens dit BO MIRT is afgesproken dat Rijk en regio een pilot voor deze verbinding starten en samen maximaal € 2 miljoen investeren om deze pilot uit te voeren.

Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda fiets

Tenslotte zijn wij blij dat onze provincie ook een subsidie ontvangt vanuit de Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda fiets. Dat betreft een bijdrage van € 1,5 miljoen voor de doorfietsroute Schagen - Warmenhuizen-Alkmaar. Daarbij moet wel aangetekend worden, dat wij dit jaar voor deze agenda twee projecten hebben ingediend; de doorfietsroute Bussum - Hilversum is helaas niet in aanmerking gekomen voor een subsidie op basis van deze uitvoeringsagenda .

Overige afspraken BO MIRT

Regionaal trendonderzoek stedelijke gebieden

De regio heeft onderzoek gedaan dat aantoont dat door ons ruimtelijk beleid, door slim te verstedelijken en te verdichten, mobiliteitsbehoeften veranderen. Dit biedt kansen en kan kosten, openbare ruimte en onnodige files besparen. Dit gaat de regio samen met het Rijk verder onderzoeken. Deze conclusies zijn ook belangrijke bouwstenen voor de modellen Welvaart- en Leefomgevingsscenario's en Integrale Mobiliteitsanalyse, waar het Rijk beleid op baseert.

MRA Oostflank

In de Metropoolregio Amsterdam is de ruimtelijk strategische verkenning voor grootschalige woningbouw in Almere Pampus vastgesteld. Afgesproken is te beginnen met de uitwerking van de eerste fase van 7.500 woningen in dit nieuwe stadsdeel van Almere, waarbij het doel is ruim vóór 2030 te starten met de bouw. Voor de (OV-)ontsluiting wordt € 54 miljoen gereserveerd voor een HOV-verbinding tussen Almere Pampus en Almere Centraal. Verder is op initiatief van de regio afgesproken een 'P-verkenning' te starten naar de mogelijkheden en kansrijkheid van alternatieve bekostiging van een IJmeerverbinding, als alternatieve route naar de start van een MIRT-verkenning.

Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors

Op 6 november 2024 vond het jaarlijkse BO MIRT Goederenvervoercorridors (GVC) plaats. Dit is een overleg tussen de regionale partners van de GVC (provincies, havenbedrijven en de Logistieke Alliantie) en het Rijk (I&W, Rijkswaterstaat, ProRail). De provincie Noord-Holland was aanwezig als partner van de BO MIRT Goederenvervoercorridor Zuid. Op de agenda stonden projecten of programma's die Rijk en regio raken. Het gaat daarbij om de ontwikkeling van het goederenvervoer op de goederenvervoercorridors, zoals digitalisering van de binnenvaartvoorzieningen, autonoom varen en rijden, de capaciteit op het spoor, modal shift en verduurzaming. De gedeputeerde Mobiliteit was één van de deelnemers aan dit overleg.

a. Realisactiepact MRA

Voor het tot stand brengen van het realisatiepact MRA heeft het Rijk € 1 miljoen gereserveerd. Voor het knooppunt MRA werken de provincie en de Port of Amsterdam samen met een onafhankelijk regisseur aan een lijst met projecten waarvan het de bedoeling is deze samen met het Rijk (met cofinanciering) tot uitvoering te brengen. We verwachten over deze lijst, inclusief prioritering, in het BO MIRT Goederenvervoercorridors najaar 2025 afspraken te kunnen maken.

b. Clean Energy Hubs

Voor de verduurzaming van goederentransport over weg en water is een landelijk dekkend netwerk van Clean Energy Hubs noodzakelijk. Het besluit betreft een bijdrage van de corridorpartners met de bedoeling dit traject te versnellen

c. Living Labs digitalisering Vers-logistiek

Binnen en buiten deze sector bestaat een grote ambitie om een *modal shift* te realiseren. Digitalisering kan hierbij een cruciale rol spelen. Met het oog op de bloemenveiling in Aalsmeer liggen hier grote kansen om samen met het bedrijfsleven en de corridorpartners aan een duurzame vers-logistiek te werken. De projectpartners hebben afgesproken een bijdrage te leveren aan dit traject.

d. Digitaal transitieteam GVC Zuid

Dit project stimuleert het toepassen van innovatieve digitale oplossingen die bijdragen aan een effectieve, duurzame en leefbare GVC met focus op de modaliteiten weg, spoor en vaarwegen. De corridorpartners hebben deze intentie omgezet in een bijdrage.

Tenslotte benadrukken alle bestuurders van het BO MIRT GVC het belang van samenwerking en continueren van het Topcorridors programma. Ze hebben de bewindspersonen gevraagd om snel duidelijkheid te geven over eventuele financiering voor het vervolg van het programma na 2025.

Vooruitblik

Op 25 november 2024 worden de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg MIRT besproken in de Tweede Kamer. Richting het voorjaar zal meer duidelijkheid komen over de afweegcriteria voor de €5,- miljard voor woningbouw en €2,5 miljard voor ontsluiting woningbouw die het nieuwe kabinet beschikbaar heeft. In het BO Leefomgeving 2025 en het BO MIRT 2025 worden vervolgens investeringsafspraken gemaakt. Alle regionale partners, zoals genoemd in deze brief, trekken hierin gezamenlijk op bij het opstellen van proposities.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

2 bijlage(n)

Kamerbrief BO Leefomgeving 2024, inclusief afsprakenlijst

Kamerbrief BO MIRT 2024, inclusief afsprakenlijst

(pnh) Docnr: 2334824/2342950

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Postbus 20011
2500 EA Den Haag
Nederland
www.rijksoverheid.nl

Onze referentie
2024-0000820011

Uw referentie

Datum 12 november 2024
Betreft Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2024

Op 6 en 7 november heb ik samen met de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat de jaarlijkse landsdelige Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BO's Leefomgeving) en Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO's MIRT) gevoerd. De staatssecretaris Herstel Groningen nam deel aan het BO Leefomgeving voor landsdeel Noord. De BO's Leefomgeving vinden normaliter in het voorjaar plaats, maar vanwege de kabinetswissel zijn deze eenmalig in het najaar gehouden.

Tijdens de BO's Leefomgeving hebben mijn collega-bewindspersonen en ik gesproken met vertegenwoordigers van de verschillende regio's over de voortgang van NOVEX en de woningbouwopgave.
Met deze brief wil ik u graag informeren over de uitkomsten van de BO's Leefomgeving. De minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, namens wie ik deze brief mede stuur, informeren uw Kamer separaat over de uitkomsten van de BO's MIRT in relatie tot de MIRT-projecten en programma's.

Positionering van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving
Bij het vormgeven van de ruimtelijke inrichting van Nederland en de realisatie van de ruimtelijke opgaven is samenwerking tussen Rijk en medeoverheden cruciaal. Tijdens de BO's Leefomgeving voeren Rijk en medeoverheden (provincies, gemeenten en waterschappen) daarom jaarlijks het gesprek over de ruimtelijke vraagstukken met als doel het uitvoeren van de Nationale Omgevingsvisie (en straks de Nota Ruimte) door:

- Ruimtelijke vraagstukken inhoudelijk verder te brengen en voortgang te bewaken (inclusief monitoring);
- Te komen tot bestuurlijke afspraken over de opgaven in de leefomgeving waar gezamenlijke inzet voor nodig is (werken als één overheid);
- Te zorgen voor bijbehorende investeringsstrategieën en de relatie te leggen met besluitvormingstrajecten over investeringsmiddelen (zoals de BO's MIRT voor het Mobiliteitsfonds) en andere bekostigingsmogelijkheden, zodat afspraken ook daadwerkelijk tot uitvoering kunnen komen.

Ik licht de uitkomsten hieronder toe.

Schaarse ruimte goed ordenen
Ruimte is een schaars en waardevol goed. Uiteenlopende maatschappelijke opgaven hebben ruimtelijke consequenties. Zonder keuzes hebben we meer ruimte nodig dan er in Nederland beschikbaar is. Als we keuzes maken, slim combineren en een integrale aanpak hanteren, kunnen we een balans vinden

tussen het beschermen van een veilige en gezonde leefomgeving en het optimaal benutten van de ruimte om ontwikkeling mogelijk te maken. Zo creëren we een fijne leefomgeving waar het prettig wonen en werken is.

Het streven is om voor de zomer van 2025 de ontwerp-Nota Ruimte aan uw Kamer te sturen. De Nota Ruimte geeft een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De nieuwe Nota Ruimte bevat de ruimtelijke keuzes die daarvoor nodig zijn voor nu (2030), straks (2050) en later (2100). Zo worden hierin nieuwe locaties voor grootschalige woningbouw aangewezen. En staan er afspraken in over verstedelijking, bereikbaarheid van werk en voorzieningen, recreatieplekken en energievoorziening van gebieden, landbouw, natuur en ruimte voor defensie. Het voorontwerp van de Nota Ruimte, dat voor de zomer van 2024 aan de Tweede Kamer is gestuurd[1], geeft een overzicht van de grote ruimtelijke opgaven van ons land. Er staat ook al een aantal oplossingsrichtingen in voor de korte en langere termijn. De Ontwerp-Nota Ruimte zal hierop voortbouwen, maar op onderdelen zal het kabinet kiezen voor een andere koers in lijn met het regeerprogramma. Zo legt dit kabinet sterker de nadruk op wat wel kan, bijvoorbeeld door slim combineren en innoveren. Daarnaast werkt het kabinet aan de bescherming van hoogwaardige landbouwgrond en gaan woningen boven windmolens als er sprake is van concurrentie om grond. De nieuwe Nota Ruimte zal vergezeld worden van een Uitvoeringsagenda en een planMER en kent een participatieproces. Zodoende gaat het kabinet verder met het hernemen van de regie in de ruimtelijke ordening.

De Nota Ruimte is een zelfbindend Rijkskader. Om te zorgen voor doorwerking naar provincies, gemeenten en waterschappen werken alle overheden binnen NOVEX samen aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. NOVEX kent twee samenhangende sporen: regie per provincies en gebiedsgerichte regie in 16 NOVEX-gebieden. In het spoor regie per provincie willen Rijk en provincies aan de voorkant afspraken maken in zogenaamde ruimtelijke arrangementen om nationaal en provinciaal omgevingsbeleid op elkaar af te stemmen en sneller tot uitvoering van ruimtelijke opgaven in een provincie te komen. Dit op basis van ruimtelijke voorstellen die provincies begin dit jaar hebben aangeboden, nationale programma's en de Nota Ruimte die in voorbereiding is. In de NOVEX-gebieden werken Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en het bedrijfsleven samen aan een gebiedsgerichte ordening, prioritering en uitvoering van de ruimtelijke opgaven aan de hand van een gemeenschappelijk toekomstbeeld voor het gebied; een ontwikkelperspectief. In een uitvoeringsagenda per NOVEX-gebied worden afspraken gemaakt om de doelen en ambities uit het ontwikkelperspectief gezamenlijk te realiseren met daarbij een regionale investeringsagenda.

Het Rijk en de medeoverheden zijn in gesprek om de inhoudelijke richtingen in de Ontwerp-Nota Ruimte te toetsen en ambities te verbinden. De resultaten van beide NOVEX-sporen zijn belangrijke bouwstenen voor de Nota Ruimte en de bijbehorende uitvoeringsagenda.

[1] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, Kamerstuk 29 435, nr. 267

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Datum
12 november 2024

Onze referentie
2024-0000820011

1. Voortgang NOVEX

Opmaat naar ruimtelijke arrangementen per provincie

Begin dit jaar hebben provincies hun ruimtelijke voorstellen aangeboden aan het Rijk. Hierin hebben zij de nationale opgaven en doelen uit het Startpakket Fysieke Leefomgeving[2] zo goed mogelijk geordend en verbonden met decentrale opgaven. Uit de ruimtelijke voorstellen blijkt dat Rijkskeuzes in samenhang met provinciale keuzes nodig zijn, omdat de ruimte schaars is en het daardoor niet lukt om sommige nationale opgaven in te passen.

Een brede hoog-ambtelijke vertegenwoordiging van het Rijk is dit voorjaar met elk van de provincies in gesprek gegaan over de voorstellen. In deze gesprekken zijn de ruimtelijke samenhangende vraagstukken besproken die in ieder geval afspraken behoeven in de ruimtelijke arrangementen.
Het ruimtelijke arrangement tussen Rijk en provincie bevat wederkerige afspraken over de afstemming, doorwerking en realisatie van omgevingsbeleid. Vaststelling van de eerste ruimtelijke arrangementen is voorzien tijdens de BO's Leefomgeving in juni 2025 parallel aan de ontwerp-Nota Ruimte.
Afspraken worden jaarlijks tijdens de BO's Leefomgeving gemonitord en waar nodig bijgesteld om zo tegemoet te komen aan de noodzaak om in te spelen op nieuwe kansen en ontwikkelingen en om rekening te houden met onzekerheden. De ruimtelijke arrangementen zijn dan ook een cyclisch instrument.

Waar in 2023 de gesprekken tijdens de BO's Leefomgeving nog gericht waren op het agenderen van ruimtelijke vraagstukken en de samenhang van nationale en decentrale keuzes, gingen de gesprekken in de BO's Leefomgeving dit jaar over de verbanden tussen de vraagstukken. Zo werd duidelijk dat de beschikbaarheid van (zoet)water en energie steeds meer bepalend is voor waar welke ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn. Daarnaast werd er gesproken over het belang van een evenwichtige balans tussen wonen en werken en nabijheid van voorzieningen, ook om extra vraag naar mobiliteit te beperken. Het belang van een gezonde en groene leefomgeving voor het bereiken dan wel in standhouden van deze balans werd nog eens benadrukt.

Hieronder wordt thematisch geschetst hoe de grote ruimtelijke vraagstukken tijdens de BO's Leefomgeving in samenhang aan de orde zijn gekomen. De specifieke afspraken die per provincie zijn gemaakt, zijn opgenomen in de bijgevoegde afsprakenlijst.

Water

Dat er in bepaalde periodes minder water is en de vraag naar water alleen maar toe zal nemen, is bekend. Daarom is er in verschillende landsdelen gesproken over zoetwater in relatie tot landbouw, natuur, energievoorzieningen, economie en verstedelijking.

---

[2] Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 34 682, nr. 107

Watervraagstukken overstijgen provinciegrenzen. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de afhankelijkheid van Noord-Nederland van zoetwater uit het IJsselmeergebied.

De provincies Fryslân, Groningen en Drenthe hebben daarom met het Rijk afgesproken het vraagstuk rond vraag en aanbod van zoetwater nader uit te werken.

Tijdens de gesprekken met Zeeland en Zuid-Holland werd nog eens duidelijk dat deze provincies voor zoetwater ten behoeve van de industrie en de drinkwaterbehoefte afhankelijk zijn van aanvoer van andere provincies. De provincies Zeeland en Zuid-Holland hebben net als de provincies Utrecht, Noord-Holland en de overige provincies te maken met enerzijds een beperktere zoetwaterbeschikbaarheid en anderzijds een toenemende vraag ook vanuit bijvoorbeeld de energietransitie en landbouw.

In Overijssel raakt het belang van zoetwaterbeschikbaarheid nu al aan de woningbouwopgave en de verstedelijkingsstrategie in Twente. Zoetwaterbeschikbaarheid is ook in Gelderland een belangrijke opgave.

Noord-Brabant stelt toekomstscenario's op voor een deel van het zeekleigebied van de Zuidwestelijke Delta, de Naad van Brabant en het Groene Woud om meer grip te krijgen op gevolgen van de potentiële zoetwatervraag en het zoetwateraanbod voor ruimtelijke opgaven.

De komende jaren werken we keuzes uit om de watervraag te beperken en het aanbod te verhogen. De nieuwe inzichten over waterbeschikbaarheid[3] vormen de basis voor de herijking van de Deltabeslissingen in 2026 en de besluitvorming daarover in het Nationaal Waterprogramma 2028-2033. De herijking van het Deltaprogramma Zoetwater wordt momenteel door Rijk en regio gezamenlijk voorbereid. De vraagstukken rondom water en bodem in relatie tot de andere ruimtelijke opgaven krijgen een plek in de nieuwe Nota Ruimte.

De gesprekken in de BO's Leefomgeving laten zien dat keuzes in de ruimtelijke ordening die rekening houden met water en bodem van belang zijn voor toekomstige welvaart en veiligheid. Rekening houden met water en bodem doen we bijvoorbeeld bij het bouwen van huizen, door te voorkomen dat nieuwe huizen op termijn gaan verzakken of een groot risico kennen op wateroverlast en schade (zoals aan funderingen). Daar is niemand bij gebaat. Op 22 oktober jl. heeft de minister van IenW, mede namens de minister van VRO, een brief over de visie op water en bodem naar uw Kamer gestuurd. Hierin wordt de term 'rekening houden met water en bodem' nader geduid. Het accent komt te liggen op wat er wél kan, gebaseerd op de kennis die we hebben van ons water- en bodemsysteem in een veranderend klimaat.

Tegelijkertijd betekent 'rekening houden met' ook dat we meebewegen met water en bodem. 'Rekening houden met' werkt dus twee kanten op. We moeten creatief zijn en slimme keuzes maken met goede technische oplossingen, daar waar mogelijk, houdbaar en betaalbaar. Oplossingen die de verschillende belangen

[3] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 27 625, nr. 669

verenigen in plaats van scheiden, door bijvoorbeeld zoveel mogelijk multifunctioneel ruimtegebruik. Daarom hanteert het Rijk nu de term 'rekening houden met'. Dat doet recht aan wat ermee bedoeld is: we houden aan de voorkant rekening met water en bodem bij de te maken afwegingen voor een robuuste ruimtelijke ordening en inrichting. Water en bodem zijn immers letterlijk de basis; dan is er veel mogelijk.

Energie
Naast water is de beschikbaarheid van energie steeds meer bepalend voor andere ruimtelijke opgaven, bijvoorbeeld bij de aanleg van nieuwe grootschalige woningbouwlocaties en voor welke economische ontwikkeling op welk moment mogelijk is. Daarnaast is er spanning tussen urgentie van het oplossen van de netcongestie in het heden en het voor de toekomst zorgvuldig ordenen en inpassen van deze energievoorzieningen in het kwetsbare open cultuurlandschap en in (wereld)erfgoed. Hierover is in de BO's Leefomgeving Noord en Noordwest gesproken.

In het gesprek met de provincies Flevoland, Utrecht, Noord-Brabant en Limburg werd nog eens duidelijk hoe belemmerend netcongestie op dit moment al is voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Met de provincies Utrecht en Noord-Holland is gesproken over de mogelijkheden van een integrale benadering bij de inpassing van energie-infrastructuur.

Fryslân, Groningen en Drenthe spelen een belangrijke rol in de Nederlandse energievoorziening en -transitie. Rijk en regio streven naar een goede inpassing in de leefomgeving met oog voor lokale en regionale meerwaarde.

Zuidoost-Drenthe heeft te maken met een transformerende industrie en sociaaleconomische problematiek. Aantakking op energie infrastructuren en gezamenlijk onderzoek naar veiligheid en mogelijkheden voor opslag van waterstof waren onderwerp van gesprek.

In de BO's Leefomgeving Zuid en Zuidwest is gesproken over knooppunten waar nationale opgaven een groot (milieu)ruimtebeslag met zich meebrengen en woningbouwopgaven maar ook leefbaarheid en omgevingskwaliteit onder druk zetten.

Zo heeft er een gesprek plaatsgevonden over de gebiedsgerichte uitwerking van Powerport regio Moerdijk. Er spelen veel ruimtelijke opgaven zoals de energietransitie, goederenvervoer, woningbouw en de leefbaarheid in het dorp Moerdijk en meerdere omliggende dorpen. Dit vraagt om een integrale afweging. Daarom werkt het Rijk samen met de regio toe naar een besluit over een houdbaar toekomstperspectief voor de Powerport regio Moerdijk en omgeving.

De Limburgse energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide spelen nu en in de toekomst een cruciale rol in de (inter)nationale en regionale energie- en grondstoffentransitie. De komende jaren komen er vele urgente ontwikkelingen op dit gebied af. Rijk en provincie hebben indringend gesproken over een gebiedsgerichte aanpak voor deze knooppunten met respect voor

omgevingskwaliteit en leefbaarheid en met toekomstperspectief voor de inwoners en ondernemers. Daarbij zijn de opgaven leidend voor het te volgen proces.

Samenhangend met de ontwikkeling van de nationale energie- en industrieclusters is met Brabant en Limburg gesproken over de relatie tussen enkele belangrijke goederencorridors door stedelijke regio's in Noord-Brabant en Limburg. Rijk en provincies hebben erkend dat in dit ruimtelijke vraagstuk een goede balans tussen economische ontwikkeling, bereikbaarheid, verstedelijking, leefbaarheid en veiligheid van belang is.

Wonen en werken in balans in een gezonde, groene en aantrekkelijke leefomgeving

De opgave van het vinden en behouden van een balans tussen wonen en werken in een gezonde en groene leefomgeving is in iedere provincie net even anders.

De provincies Overijssel en Gelderland zijn zich ervan bewust dat het toevoegen van woningen in de Stedendriehoek en in Twente in balans met groei van de werkgelegenheid moeten plaatsvinden om extra vraag naar mobiliteit te voorkomen.

Ook de provincie Limburg is zich ervan bewust dat wonen en werken met elkaar in balans moeten zijn. En dat ontwikkelingen op dit vlak hand in hand gaan met opgaven op het vlak van groenblauwe dooradering, klimaatadaptatie, netcongestie en mobiliteit. Voor Noord- en Midden-Limburg geldt dat de verstedelijkingspotentie mede wordt beïnvloed door de verdere groei van de Brainport Eindhoven. Zuid-Limburg ontwikkelt zich meer op basis van een eigen onderscheidend ruimtelijk economisch profiel en binnen de landsgrensoverschrijdende context.

Met de provincie Flevoland is gesproken over de ambitie om een vitale samenleving te bouwen. De werkgelegenheid in Flevoland blijft achter. Er zijn afspraken gemaakt over het opbouwen van een passende (kennis)economie, binnenstedelijke herstructurering als vervolg op recent onderzoek naar de opgaven van new towns (groeikernen) en de aanpak van overgangsgebieden stad-land.

Utrecht profiteert van een grote aantrekkingskracht door de centrale positie van de provincie. De opgave is om tussen wonen en werken en leefbaarheid een gezonde balans te vinden. In dat kader is gesproken over het opstellen van een investeringsagenda voor de Utrechtse gezondheidsmetropool en het belang van recreatief groen en vloeiende stad-landverbindingen.

Ook de provincie Noord-Holland kent als gevolg van haar economisch profiel een enorme aantrekkingskracht. In de provincie liggen belangrijke nationale functies zoals de aanlanding van wind op zee, Schiphol en grootschalige industrie in het Noordzeekanaalgebied. Deze nationale functies leggen druk op een reeds dichtbevolkt gebied waarin (wereld)erfgoed en belangrijke natuurgebieden zijn gesitueerd en landbouw wordt bedreven. Dat maakt het een uitdaging om voor iedereen een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving te blijven bieden. Rijk en

provincie zijn voornemens om zoveel mogelijk gezamenlijk op te trekken in de lopende onderzoeken naar 1. de ruimtelijke impact en milieu-impact van circulaire economische ontwikkelingen en 2. de economie van de toekomst. Het ministerie van OCW zal waar nodig vroegtijdig betrokken worden bij de vraagstukken gerelateerd aan erfgoed binnen de provincie Noord-Holland.

In de Zuidelijke Randstad is er de laatste jaren veel ingezet op het voorzien in woningen in combinatie met noodzakelijke verbeteringen in het HOV-netwerk. Ook de komende jaren worden nog grote aantallen woningen toegevoegd. Maar uit onderzoeken naar leefbaarheid en de economie blijkt dat op deze aspecten nog grote opgaven liggen in deze regio. Het gesprek in het BO Leefomgeving Zuidwest met de provincies Zeeland en Zuid-Holland ging vooral over de wijze waarop Rijk en provincie hierin gezamenlijk kunnen optrekken. Het voornemen is om het gezamenlijk instrumentarium te verkennen dat bijdraagt aan het vergroten van de omgevingskwaliteit, gezondheid, klimaatbestendigheid en veiligheid voor een toekomstbestendige leef- en werkomgeving. Dan wordt gekeken naar inzet van (bestaande) middelen, aanpassen van wet- en regelgeving (o.a. gericht op kwaliteitsversterking) en heldere afspraken over onderlinge bevoegdheden die bijdragen aan het vergroten van uitvoeringskracht.

Met de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe is gesproken over het beter benutten en verbeteren van de bestaande woningvoorraad. Rijk en provincies zijn voornemens om tot een nadere uitwerking van dit vraagstuk te komen en streven ernaar om hierover afspraken te maken in het ruimtelijk arrangement.

Startsein Rijk-Regio Verstedelijkingsstrategie Stedendriehoek, Twente en Limburg Centraal
Rijk en regio hebben afgesproken om voor de regio's Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer en Zutphen), Twente, en Limburg Centraal gezamenlijk integrale verstedelijkingsstrategieën op te stellen. Deze drie regio's bieden kansen voor een brede schaalsprong op verstedelijking (wonen, werken, voorzieningen) die moet aansluiten op een te maken regionale economische ontwikkeling. Rijk en regio werken hier een gedeeld beeld over uit met urgentie, aard, omvang, onderbouwing en aanpak. De inzichten die Rijk en regio in dit proces gezamenlijk ophalen, benutten we als input voor de ontwerp-Nota Ruimte. Waar mogelijk en nodig wordt de verstedelijkingsstrategie in samenhang uitgewerkt met relevante gebiedsgerichte programma's. De op te stellen verstedelijkingsstrategie is van belang voor het vormgeven van de toekomstige samenwerking tussen Rijk en regio. De komende tijd wordt bezien of er –in aanvulling op de huidige zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden– nog nieuwe verstedelijkingsgebieden worden aangewezen.

Ruimte voor Defensie
Als gevolg van toenemende internationale dreigingen zoekt Defensie ruimte voor uitbreiding van activiteiten. Dit gebeurt in het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD). Eind mei is de Nota van Antwoord in reactie op de zienswijzen bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepubliceerd. In oktober is een eerste ronde Bestuurlijke Overleggen met alle provincies en meest betrokken gemeenten gehouden. Ruimte voor Defensie is ook tijdens de BO's Leefomgeving besproken

in samenhang met de andere ruimtelijke vraagstukken per provincie. De staatssecretaris van Defensie informeert separaat de direct betrokkenen, andere overheden en de Tweede Kamer over welke locatie-alternatieven in het vervolg wel en niet verder worden onderzocht op basis van de planMER-resultaten en na afronding van de eerste ronde Bestuurlijke Overleggen.

Het kabinet zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2025 de voorkeurslocaties bekend maken, waarbij uiteraard ook rekening gehouden wordt met de andere ruimtelijke opgaven zoals woningbouw, landbouw, economie, energie en dergelijke. De voorkeurslocaties worden gepresenteerd in het ontwerp van de Nationale Beleidsvisie Ruimte voor Defensie. De uiteindelijke ruimtelijke keuzes over de voorkeurslocaties die nu worden uitgewerkt in het NPRD landen ook in de Nota Ruimte.

Uitvoeringsagenda's 1.0 per NOVEX-gebied
In de 16 NOVEX-gebieden spelen gebiedsontwikkelingen waar opgaven van het Rijk, provincie(s), gemeente(n) en waterschap(pen) in het fysieke domein dusdanig stapelen dat een gebiedsgerichte ordening en prioritering van opgaven noodzakelijk is. De 16 NOVEX-gebieden zijn op de hoofdopgaven verdeeld in drie clusters, te weten haven-/industrie-, landelijke en verstedelijkingsgebieden.

Alle overheden werken van meet af aan samen in een NOVEX-gebied aan programmering, planning en financiering ten behoeve van de uitvoering van de opgaven tussen nu en de komende 10 à 15 jaar. Hierbij worden stakeholders uit de regio tijdig betrokken. Dat maakt gebiedsgericht werken krachtig: maatwerk voor het gebied, afdoende draagvlak en voortgang richting uitvoering zijn daar de resultaten van.

Van de 16 NOVEX-gebieden hebben 14 gebieden inmiddels een ontwikkelperspectief bestuurlijk vastgesteld. In het ontwikkelperspectief is een gezamenlijk toekomstbeeld voor het gebied beschreven, dat de basis vormt voor strategische besluiten en uitvoeringsafspraken. Het ontwikkelperspectief is onderdeel van het ruimtelijke voorstel van de betreffende provincie. Het opstellen van het ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Groningen – Masterplan Zeehavens loopt samen op met Nij Begun en volgt daardoor in het tweede kwartaal van 2025. Het ontwikkelperspectief Lelylijn was in afwachting van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek en is inmiddels vastgesteld. Tijdens het BO Leefomgeving Zuid is het ontwikkelperspectief Zuid-Limburg 'Voorbij Grenzen' vastgesteld.

Momenteel werken Rijk en regionale partijen per NOVEX-gebied aan het opstellen van een uitvoeringsagenda met afspraken om de doelen en ambities uit het ontwikkelperspectief gezamenlijk te realiseren. De NOVEX-verstedelijkingsgebieden Utrecht-Amersfoort, Zuidelijke Randstad, Stedelijk Brabant en de landelijke NOVEX-gebieden Groene Hart, Arnhem Nijmegen Foodvalley en De Peel hebben tijdens de BO's Leefomgeving uitvoeringsagenda's versie 1.0 aangeboden.

In de NOVEX-verstedelijkingsgebieden werken Rijk en regionale partijen samen aan verstedelijking. Daarbij worden de opgaven integraal in beeld gebracht en

gewogen. Wonen, banen en bereikbaarheid moeten goed in balans zijn. In de uitvoeringsagenda's 1.0 worden de eerder gemaakte afspraken over woningbouw en mobiliteit herbevestigd en worden er aanvullende afspraken gemaakt over het verbeteren van recreatiemogelijkheden in en rondom de stad, ruimtelijke economie en leefbaarheid. Zo worden er bijvoorbeeld afspraken gemaakt om de kosten en baten van regionale groeninvesteringen in beeld te brengen en over het revitaliseren van bestaande woonwijken.

Via de uitvoeringsagenda brengen Rijk en regio naast binnenstedelijk bouwen ook buitenstedelijk bouwen voor diverse NOVEX-verstedelijkingsgebieden in beeld. Daarmee wordt tevens uitvoering gegeven aan de motie van het lid Minhas[4], die verzoekt om in samenspraak met provincies, gemeenten en waterschappen binnen het programma NOVEX naast binnenstedelijk bouwen ook de focus te leggen op buitenstedelijk bouwen om de uitvoering van het ruimtelijke beleid te versnellen.

In de uitvoeringsagenda's voor de landelijke NOVEX-gebieden worden afspraken gemaakt over het realiseren van een toekomstbestendige leefomgeving, met expliciete aandacht voor landbouw- en natuuropgaven. Bijvoorbeeld door middel van sleutelprojecten met ruimtelijke opgaven, waar meervoudig doelbereik van toepassing is en die bijdragen aan de ontwikkeling van het gebied. De sleutelprojecten richten zich op het uitvoeren van vastgestelde ontwikkeldoelen voor de gebieden en bevinden zich nu in de ontwikkelfase.

In de regionale investeringsagenda versie 1.0 koppelen alle overheden en mogelijk derde partijen financiële middelen aan de opgaven uit de uitvoeringsagenda versie 1.0. Hiermee worden de opgaven in alle NOVEX-gebieden van papier naar uitvoering gebracht. Dit proces zal zich herhalen in de komende jaren totdat alle opgaven gerealiseerd zijn.

De specifieke afspraken die tijdens de BO's Leefomgeving per NOVEX-gebied zijn gemaakt, zijn opgenomen in de afsprakenlijst (bijlage bij deze brief).

2. Woningbouw en mobiliteit

We gaan in heel Nederland aan de slag om de woningbouwproductie zo snel mogelijk te verhogen naar 100.000 woningen per jaar erbij. Om deze bouw te ondersteunen, stelt het kabinet verschillende middelen beschikbaar. Voor het stimuleren van de woningbouw heeft het kabinet € 5 miljard vrijgemaakt. Een deel van deze middelen is voor een zogeheten realisatiestimulans. Aanvullend op de realisatiestimulans zet het Rijk met een gebiedsgerichte aanpak in op locatie specifieke uitdagingen, onder andere met het voortzetten van de woningbouwimpuls en het gebiedsbudget. Om de nieuwe woningen te ontsluiten wordt door het kabinet € 2,5 miljard toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds.

De komende periode werken VRO en IenW de investeringsrichtingen, uitgangspunten en criteria voor de inzet van de vanuit het Regeerprogramma extra beschikbare middelen verder uit. Het is de bedoeling om de uitgangspunten op de Woontop in december 2024 te delen tussen Rijk, regio en andere bij de

[4] Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 29 383, nr. 378

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Datum
12 november 2024

Onze referentie
2024-0000820011

woningbouw en infrastructuur betrokken partijen. Uw Kamer wordt per brief over de Woontop geïnformeerd.

De verwachting is om komend voorjaar de eerste concrete beslissingen te nemen over de inzet van de gebiedsgerichte middelen voor de 'reguliere' woningbouwlocaties. Parallel voert het Rijk het gesprek met de bestaande grootschalige woningbouwlocaties. Het kabinet wijst in de Nota Ruimte (ontwerp-Nota Ruimte verwacht voor de zomer van 2025) door heel Nederland nieuwe locaties voor grootschalige woningbouw aan. Investeringsbeslissingen voor de bestaande en nieuwe grootschalige woningbouwlocaties zullen worden genomen bij de BO's MIRT 2025.

De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,

Mona Keijzer

(pnh) Docnr. 2334824/2343657

Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 6 en 7 november 2024

Regio Zuidwest-Nederland 2
Regio Zuid-Nederland 4
Regio Noord-Nederland 7
Regio Noordwest-Nederland 8
Regio Oost-Nederland 11

Regio Zuidwest-Nederland

1	**Ruimtelijke opgaven Zuidwest-Nederland (NOVEX)** <u>Zuid-Holland</u> Rijk en regio gaan samen aan de slag om: ❖ Gezamenlijk instrumentarium te verkennen dat bijdraagt aan het vergroten van de kwaliteit, gezondheid, klimaatbestendigheid en veiligheid voor een toekomstbestendige leef- en werkomgeving. Onder meer voor gezonde stedelijke ontwikkeling en groen in en om de stad. ❖ Waarbij o.a. gekeken wordt naar inzet van (bestaande) middelen, aanpassen van wet- en regelgeving (o.a. gericht op kwaliteitsversterking) en heldere afspraken over onderlinge bevoegdheden die bijdragen aan het vergroten van uitvoeringskracht. ❖ Een verdiepingsslag te maken op het "hoe?": hoe kunnen we de toekomstbestendigheid en Brede Welvaart vergroten. Bijvoorbeeld: hoe kunnen we het verdienvermogen van de provincie en haar inwoners versterken (vgl. Groeiagenda Zuid-Holland); hoe zorgen we voor de nabijheid en bereikbaarheid van voldoende voorzieningen; hoe vinden we ruimte om energie- en circulaire doelen te realiseren? ❖ Te verkennen hoe herstructurering van bedrijventerreinen/werklocaties/(glas)tuinbouwlocaties kan worden gestimuleerd, waarbij naast het sturen op gewenste verplaatsing ook gestimuleerd kan worden dat verplaatste bedrijven bijdragen aan verduurzaming en circulair ondernemen. <u>Zeeland</u> Rijk en regio gaan samen aan de slag om: ❖ De economie te versterken en te verduurzamen in combinatie met versterken van de leefkwaliteit zonder dat dit ten koste gaat van bodem en water. ❖ Te concretiseren hoeveel ruimte nodig is voor reguliere bedrijventerreinen in Zeeland voor economische groei, de omslag naar circulaire economie en verduurzaming van de economie als ook voor de ontwikkeling van energiehubs. ❖ Nut en noodzaak te verkennen van beter benutten en/of uitbreiden van het haven- en industriecomplex in verband met de economische groei, de verduurzaming van de industrie, de uitvoering van het klimaat en energiebeleid (PEH en VAWOZ 2030 en 2031-2040) en de mogelijke komst van twee kerncentrales. Uitgangspunt hierbij is de balansgedachte zoals opgenomen in het ontwikkelperspectief NOVEX gebied NSPD, waarbij naast economische ontwikkeling ook rekening wordt gehouden met de kwaliteit van de leefomgeving en randvoorwaarden vanuit water en bodem. ❖ Op basis van de uitkomsten van het onderzoek met betrekking tot het watergebruik in het kader van waterstofproductie, dat op initiatief van EZK in samenwerking met IenW is uitgevoerd, nadere afspraken te maken over sturing op vraag en aanbod van zoetwater voor waterstofproductie in Zeeland.
2	**Ruimte voor energie** ❖ Rijk en decentrale overheden werken aan interbestuurlijke afspraken rond de verdere ontwikkeling van het energiesysteem, en verkennen in dit verband wenselijke (proces)afspraken rond ruimte voor het energiesysteem.
3	**NOVEX-gebied North Sea Port District (NSPD)** ❖ In december 2023 werd het ontwikkelperspectief voor het North Sea Port District vastgesteld. Met de grensoverstijgende Uitvoerings- en

	Investeringsagenda (UIA) voor NSPD zetten Rijk en regio de volgende stap richting de uitvoering. ❖ De samenwerking met Vlaanderen om te komen tot een UIA wordt intensiever. In het zeer recent Vlaamse regeerakkoord staat het als volgt 'We ondersteunen en faciliteren de geïntegreerde havensamenwerking in het North Sea Port District' ❖ De toekomstige ontwikkeling van het NSPD is cruciaal voor de transitie van Nederland maar ook van een grensoverstijgend ambitie niveau. Dus ook voor Vlaanderen. De gewenste ontwikkeling van dit haven- en industriegebied, met name op het gebied van de energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en mobiliteit, logistiek & transport vraagt samenwerking én dient hand in hand te gaan met het versterken van de onder druk staande leefkwaliteit en kan niet ten koste gaan van bodem en water. Alleen dan zal de ruimtelijke kwaliteit en de brede welvaart van dit gebied verbeterd kunnen worden. ❖ Rijk en regio spreken af dat het NSPD wordt geagendeerd op de Vlaams-Nederlandse Top begin 2025.
4	**NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad** ❖ Rijk en regio onderschrijven het ontwikkelperspectief NOVEX Zuidelijke Randstad als basis om met elkaar verder samen te werken binnen de regio. In de komende periode wordt er met alle partijen binnen de geografische scope van het gebied verder gewerkt aan het ontwikkelperspectief en wordt dit, waar nodig, verdiept of aangescherpt. ❖ Rijk en regio stemmen in met de uitvoeringsagenda Zuidelijke Randstad 1.0 en de daarin opgenomen vier hoofdopgaven voor de komende periode (1. groene, klimaatadaptieve en gezonde verstedelijking, 2. de toekomst van de metropool, 3. instrumentarium voor gebiedsontwikkeling (waar onderzoek wordt gedaan naar de toekomstige economie van de Zuidelijke Randstad), 4. blijven inzetten op het behalen van onze doelen m.b.t. verstedelijking en mobiliteit), de aanzet voor de bijbehorende prioritaire afspraken en acties en deze uitvoeringsagenda verder uitwerken richting het BO Leefomgeving 2025. ❖ Gemeenten, waterschappen, Rijk en provincie in dit NOVEX-gebied spreken af samen instrumentarium te verkennen dat bijdraagt aan het vergroten van de kwaliteit, gezondheid, klimaatbestendigheid en veiligheid voor een toekomstbestendige leef- en werkomgeving. Onder meer voor gezonde stedelijke ontwikkeling en groen in en om de stad.
5	**NOVEX-gebied Rotterdamse haven** ❖ In december 2023 werd het ontwikkelperspectief "Samenwerken aan de toekomst van de Rotterdamse haven" vastgesteld. Met het programma NOVEX-gebied Rotterdamse haven zetten Rijk en regio de volgende stap richting de uitvoering. Om recht te doen aan de omvang en complexiteit van de opgaven wordt gekozen voor een programmatische aanpak, waarin rijk, regionale overheden, bedrijfsleven en natuur- en milieuorganisaties langjarig zullen samenwerken om de afgesproken ambities te realiseren. De transitie van de Rotterdamse haven is cruciaal voor de transitie van Nederland. Daarom krijgt de transitie van deze haven, met name op het gebied van energie, grondstoffen en materialen, prioriteit in het nationaal ruimtelijk-economisch beleid. ❖ In en rond de Rotterdamse haven komen veel maatschappelijke opgaven samen die allemaal (milieu)ruimte vragen. Denk aan de ontwikkeling van de Delta Rhine Corridor, de visie Waterstof, windenergie, kernenergie, ruimte voor defensie, lokale en regionale vergunningverlening en woningbouw. Tegelijkertijd is de (milieu)ruimte schaars. De transitie van de haven dient in goede balans met de omgeving te worden gerealiseerd. Dit vraagt de komende tijd ingewikkelde keuzes in onderlinge samenhang en slimme combinaties, want niet alles past. Daarom sturen de NOVEX-partners gezamenlijk op realisatie van de transitie van de Rotterdamse

	haven en bereiden de bijbehorende keuzes gezamenlijk voor; ieder vanuit diens eigen rol en verantwoordelijkheid. Zo behouden en verstevigen we de bijdrage van de havens aan onze welvaart nu en in de toekomst. ❖ De komende periode werken de partners een uitvoerings- en investeringsagenda uit. Daarnaast krijgt het Ontwikkelperspectief doorwerking in het omgevingsbeleid, zoals de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies en de nationale Nota Ruimte.
6	**Versnelling woningbouw en woningbouwvoorwaarden** ❖ Vanaf 2022 t/m het eerste kwartaal van 2024 zijn in Zuid-Holland 46.350 en in Zeeland 4.650 woningen gebouwd. Hiermee is de bouwproductie op gang. Om de doelstelling in 2030 te halen, is blijvende aandacht nodig voor de aanpak van de opgave en van de woningbouwvoorwaarden. Het Rijk ondersteunt de inzet en een pilot van de provincie Zuid-Holland om te komen tot een alternatieve methode voor soortenbescherming.

Regio Zuid-Nederland

1	**Ruimtelijke opgaven Zuid-Nederland (NOVEX)** *Provincie Noord-Brabant* <u>Powerport regio Moerdijk</u> ❖ De Powerport regio Moerdijk is vanwege zijn strategische ligging, hoge milieucategorieën en uitgebreide transportnetwerken een belangrijk knooppunt voor Nederland. Samenhang en balans tussen grootschalige industrieontwikkeling en structurele leefbaarheidsinterventies zijn een voorwaarde voor een kansrijke uitwerking van de nationale en provinciale ambities op het gebied van klimaat-, energie- en grondstoffentransitie. Daar hoort een gedeelde verantwoordelijkheid bij. ❖ Een eerste ruimtelijke verkenning heeft laten zien dat de ruimtebehoefte vanuit energie-infrastructuur, circulaire energie en goederenvervoer het aanbod binnen de hekken van het Haven- en Industrieterrein (Moerdijk) en het Amergebied (Geertruidenberg) ver overstijgt. Daarom is de verkenning verbreed naar het vinden van ruimte "buiten de hekken" op drie schaalniveaus. Het Programma Energie Hoofdstructuur is hierbij uitgangspunt. ❖ Op basis van de uitkomsten van deze verkenning werken Rijk en regio in het eerste kwartaal van 2025 toe naar een besluit over het globaal beoogde programma voor een houdbaar toekomstperspectief voor Powerport regio Moerdijk. Na dit besluit werken Rijk en regio gezamenlijk aan een integraal gebiedsgericht ontwikkelperspectief. Participatie maakt onderdeel uit van dit traject. Het Rijk neemt de uitnodiging van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk aan voor een werkbezoek aan Powerport regio Moerdijk. <u>Energie en goederenstromen in relatie tot leefbare steden</u> ❖ Bij het Rijk en de regio is er serieuze aandacht voor de relatie tussen energie- en goederenstromen i.r.t. verstedelijking en veiligheid. Er lopen belangrijke energie- en goederencorridors door Brabant en Limburg. De toekomstige ontwikkeling van energie- en goederenstromen en de gedeelde ambitie voor verstedelijking in de verschillende stedelijke regio's in Brabant en Limburg vraagt om samenhangende ruimtelijke keuzes en een goede balans tussen economische ontwikkeling, bereikbaarheid, verstedelijking en leefbaarheid. ❖ Begin december 2024 zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd over de wijze waarop de Delta Rhine Corridor verder door zal gaan. De regio wordt meegenomen in dit proces. Gezien de oplopende vertragingen en

	urgentie voor de vergroening van onze industrie, staat de ambitie voor het klimaat- en energiebeleid hierbij centraal. Naar aanleiding van deze Kamerbrief zal er richting het BO Leefomgeving 2025 (hoog) ambtelijk overleg tussen Rijk en regio zijn over de consequenties van deze herijking en welke vervolgafspraken kunnen worden gemaakt in het BO Leefomgeving met het oog op de energie- en goederenstromen. <u>Zoetwaterbeschikbaarheid, natuur en landbouw</u> ❖ Nieuwe klimaat- en deltascenario's laten zien dat er op termijn onvoldoende zoetwater beschikbaar is om alle opgaven te kunnen realiseren. Rijk en regio erkennen de noodzaak samenhangende richtinggevende keuzes voor de nationale zoetwaterverdeling en de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Brabant agendeert in het ruimtelijk voorstel expliciet de zoetwaterverdeling tussen Limburg, Brabant, Zeeland en Zuid-Holland en de verdeling van het water van de Maas. De deltabeslissing van het Deltaprogramma Zoet Water wordt in 2026 herijkt, waarna dit in 2028 landt in het Nationaal Waterprogramma. Daarna kan duidelijkheid worden geboden over de precieze zoetwaterverdeling. Brabant stelt voor het Zeekleigebied van de Zuidwestelijke Delta, de Naad van Brabant en het Groene Woud toekomstscenario's op om meer grip te krijgen op de gebiedsgerichte uitwerking van de potentiële zoetwatervraag- en aanbod. *Provincie Limburg* <u>Chemelot en aansluiting energiehoofdstructuur: gebiedsgerichte aanpak Maasbracht – Graetheide</u> ❖ Rijk en provincie erkennen het belang van de energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide voor de verduurzaming van de industrie in Limburg en hechten belang aan een toekomstbestendige en samenhangende ontwikkeling van deze knooppunten. Zij starten daarom op de kortst mogelijke termijn met een gezamenlijke gebiedsgerichte aanpak voor de duurzame ontwikkeling van de energieknooppunten Maasbracht en Chemelot/Graetheide waarbij omgevingskwaliteit centraal staat. Hiertoe wordt onder regie van de provincie Limburg een overkoepelende gebiedstafel ingericht. Op deze tafel worden ruimtevragende (fysieke en milieu) opgaven van lokaal, regionaal en nationale belang in beeld gebracht en afgestemd. Vanuit deze tafel zullen voorstellen worden voorbereid, met inachtneming van bestaande procedures en bevoegdheden, waardoor een dwingend proces kan worden ingezet.
2	**Startsein Rijk-regio verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal** ❖ Rijk en regio zien beiden kansen voor verstedelijking volgens Limburg Centraal tot 2040 en trekken hierin samen op conform het Plan van Aanpak op Hoofdlijnen Limburg Centraal. ❖ Partijen starten met de ontwikkeling van een Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal; voor woningbouw, economie, groen/blauw, klimaatadaptatie, netcongestie en mobiliteit(transitie). ❖ Rijk en provincie delen de kosten van het opstellen van de verstedelijkingsstrategie. ❖ De inzichten die we in dit proces ophalen benutten we als input voor de (ontwerp) Nota Ruimte. ❖ Eveneens stellen gemeenten, met medewerking van provincie en Rijk, in 2025 Business Cases op voor de zes stationsgebieden om verder vorm en inhoud te geven aan het zoekgebied Grootschalige Woningbouw. De kosten van de businesscases worden door de provincie en de gemeenten gedragen. ❖ Rijk en regio werken samen volgens de in het PvA overeengekomen governance-structuur; diverse ministeries (o.a. VRO, EZK, I&W)

	gemeenten, waterschap, netbeheerder en provincie pakken samen de handschoen op. ❖ Rijk en regio leggen de contouren van de verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal voor tijdens het BO Leefomgeving 2025. ❖ Binnen het kader van het programma Limburg Centraal, geeft de gemeente Maastricht ProRail opdracht voor een studie naar een optimaler ruimtegebruik van emplacement Maastricht (oostzijde). Doel van de studie is om ruimte te creëren voor verstedelijking en een haalbare en goede oplossing voor het transferknelpunt in combinatie met een interwijkverbinding.
3	**NOVEX-gebied Stedelijk Brabant** ❖ Tijdens het BO Leefomgeving Zuid is ingestemd met de uitvoeringsagenda voor het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant (versie 1.0). Tevens is de bestuurlijke ambitie uitgesproken om in 2025 korte termijn maatregelen op het gebied van verstedelijking, mobiliteit en leefbaarheid uit te werken. Deze maatregelen dienen haalbaar, maakbaar en betaalbaar zijn. Rijk en regio sturen daarbij gezamenlijk op de kritische succesfactoren die nodig zijn om deze maatregelen uit te kunnen voeren.
4	**NOVEX-gebied De Peel** ❖ Rijk en regio hebben de eerste Regionale Uitvoerings-Investeringsagenda (RUIA) NOVEX De Peel vastgesteld als gezamenlijke stap in de ontwikkeling naar een ondernemende, leefbare en natuurlijke Peel. Dit op basis van het "Zich Ontwikkelend Perspectief 2050 voor de Peel", die bestuurlijk omarmd is door Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten in de gezamenlijke stuurgroep NOVEX De Peel (december 2023). De RUIA zal de komende tijd verder uitgewerkt worden (inhoudelijk, financieel en anderszins) vanuit de drie ontwikkellijnen naar de toekomst -ondernemend, leefbaar en natuurlijk- met de sleutelprojecten die hier concreet aan bijdragen. ❖ Provincies Noord-Brabant en Limburg en Waterschappen Limburg en Aa en Maas hebben reeds de bereidheid uitgesproken om een significant bedrag uit eigen middelen en gedecentraliseerde rijksmiddelen te willen investeren in innovatie, natuur, water, leefbaarheid en brede welvaart van de Peel.
5	**NOVEX-gebied Zuid-Limburg** ❖ Rijk en regio stellen gezamenlijk het ontwikkelperspectief van NOVEX Zuid Limburg, 'Voorbij Grenzen' vast. Hierin beschrijven Rijk en regio gezamenlijk de ontwikkelrichting voor Zuid-Limburg met als horizon 2050. Het ontwikkelperspectief is het resultaat van een samenwerking die Rijk, Provincie, Waterschap en 16 Zuid-Limburgse gemeenten - waarvan een deel samenwerkt in Stadsregio Parkstad Limburg- in 2020 zijn aangegaan.
6	**Project 'Beethoven' – Brainport Eindhoven** <u>Grootschalige woningbouwlocaties (gebiedsbudget)</u> ❖ Rijk en Regio maken bij het BO Leefomgeving 2025 afspraken over de nadere invulling van de gebiedsmaartegelen in Fellenoord en de Ontwikkelas Zuidwest. Deze maatregelen worden voorbereid via de stuurgroep Ontwikkelas Zuidwest en de bestuurlijke kerngroep Knoop XL. ❖ Rijk en regio verkennen gezamenlijk 1) de mogelijkheden van Publiek-Private Samenwerkingsverbanden (PPS), 2) het participeren in de ontwikkelingsmaatschappij gebiedsontwikkeling Fellenoord BV én 3) het inzetten op het versnellen van processen en procedures om het tempo op de realisatie van de woningbouw maximaal te houden. De gesprekken met VRO over de gewenste vorm van participatie worden voorgezet en gemeente Eindhoven, provincie, VRO en de ontwikkelingsmaatschappij gebiedsontwikkeling Fellenoord BV verkennen gezamenlijk de mogelijkheden van het inzetten een 1) rijksgrondfaciliteit, 2) inzet

	(rijks)personeel en 3) flexibilisering van het financieel kader van diverse regelingen, waaronder de WBI. <u>Onderdeel versnelling woningbouw</u> ❖ In het Beethovenconvenant zijn belangrijke doelen gesteld voor de regio Brainport Eindhoven, met name op het gebied van talentontwikkeling, mobiliteit en woningbouw. Voor het onderdeel versnelling woningbouw wordt deze opgave gedeeld in een uniek partnerschap tussen het Rijk, de Regio en private Brainportpartijen. De totale investering bedraagt € 245 miljoen, waarbij alle partners een substantiële bijdrage leveren. Deze gezamenlijke inzet benadrukt het belang dat deze partijen hechten aan de ontwikkeling van de Brainportregio. De partijen realiseren zich dat elke gemeente in de regio unieke uitdagingen en kansen kent. Daarom kiezen we voor een aanpak met maatwerk per gemeente. Gemeenten worden intensief ondersteund door een regionaal team met expertise op juridisch, planeconomisch en procesmatig gebied. De samenwerkende partijen vinden het belangrijk dat de middelen op een verantwoorde en effectieve manier worden besteed. Daarom wordt de voortgang van de projecten nauwgezet gemonitord en worden de resultaten periodiek geëvalueerd. De partners hebben er vertrouwen in dat met dit programma een significante bijdrage wordt geleverd aan het versnellen van de woningbouw in de regio Brainport Eindhoven. ❖ Verder hebben Rijk en Regio een gezamenlijke verkenning naar de sociaal-maatschappelijke opgave afgesproken op te leveren voor het einde van 2024. De verkenning heeft tot doel om in beeld te krijgen wat deze opgave zowel fysiek als financieel betekent en welke fasering mogelijk is. Door middel van een Quick Scan wordt dit jaar gekeken naar het instrumentarium en de systematiek tot bekostiging/financiering, waaronder de mogelijkheden van het Gemeentefonds. Dit wordt afgerond in het eerste kwartaal van 2025 en vormt vervolgens een basiskader om tot meerjarige financieringsafspraken te komen. Het streven is om voor de zomer in 2025 hierover tot eerste concrete afspraken te komen. Op basis hiervan kan een uitvoeringsplan worden gemaakt waarin de financiële kaders staan in een nader te bepalen aanpak/regeling. <u>Helmond</u> ❖ Rijk en regio spreken de ambitie uit om bij het BO Leefomgeving 2025 en/of BO MIRT 2025 (financiële) afspraken te maken over het ontwikkelperspectief en bijhorende businesscase.
7	**Verstedelijkingsopgave Roosendaal** ❖ Rijk (IenW en VRO), provincie Noord-Brabant en gemeente Roosendaal steunen allen het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar de (gedeeltelijke) uitplaatsing van functies op het spooremplacement in Roosendaal op middellange en lange termijn ten behoeve van de verstedelijking. Gemeente en provincie zijn opdrachtgevers en financiers voor dit onderzoek.

Regio Noord-Nederland

1	**Ruimtelijke opgaven Noord-Nederland (NOVEX)** ❖ Rijk en de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe werken gezamenlijk de komende maanden een aantal prioritaire ruimtelijke vraagstukken voortvarend uit. Het gaat daarbij om vraagstukken rond vraag en aanbod van zoetwater - mede gelet op de afhankelijk van Noord-Nederland van zoet water uit het IJsselmeergebied - , de energietransitie en (circulaire) economie in relatie tot energie-infrastructuur en een zorgvuldige

	landschappelijke inpassing en een betere benutting en verbetering van de bestaande woningvoorraad. Rijk en provincies streven ernaar om tijdens het BO Leefomgeving van 2025 over deze vraagstukken afspraken te maken in het ruimtelijk arrangement. ❖ Voor Zuid en Oost Drenthe wordt door de regio een ontwikkelperspectief opgesteld dat de inzet vormt voor verdere uitwerking op regionaal niveau en dat input kan vormen voor de relevante nationale programma's. Het perspectief heeft betrekking op zowel brede welvaart thema's als de ruimtelijk-economische opgaven in de regio en hangt samen met de mogelijke aanleg van de Nedersaksenlijn. Rijk en regio spreken af dat Emmen wordt opgenomen in het Stedelijk Netwerk Nederland. ❖ Met de provincie en de betrokken Friese gemeenten wordt verkend wat de opties zijn voor het stedelijk netwerk Fryslân ('bouwstrategie').
2	**NOVEX-gebied Groningen-Assen** ❖ In het NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen ligt de woningbouw en de ontwikkeling van de werkgelegenheid tot op heden goed op schema. Wel voorziet de Regio knelpunten voor deze opgave tot 2030 en richting 2040, waarbij betrokkenheid van het Rijk gewenst is. ❖ Rijk en Regio bouwen richting BO Leefomgeving 2025 samen voortvarend voort op de Aanzet Uitvoeringsagenda die is opgesteld. De Regio wil in dit proces met het Rijk in gesprek over het ontschotten van geldstromen, bijzondere aandacht voor dorpen en stedelijke ontwikkeling, ring- en randwegen, barrièrewerking van bestaande infrastructuur en functieverschuiving in de stedelijke gebieden. Rijk en Regio werken ook samen bij het creëren en behouden van ruimte voor economie, en onderzoeken hiervoor een pilot voor de herontwikkeling en verduurzaming van bedrijventerreinen. Een mogelijk onderdeel hiervan is een nog op te richten herontwikkelingsmaatschappij.
3	**NOVEX-gebied Groningen – Masterplan Zeehavens** ❖ Rijk en regio werken voortvarend samen verder aan het ontwikkelperspectief en gebiedsprogramma voor het NOVEX-gebied Groningen - globaal het gebied van Stad Groningen, Hoogezand tot en met Delfzijl en de Eemshaven (Waddenzee/Eems-Dollard) - waarbij inhoudelijk en qua aanpak de verbinding wordt gemaakt tussen de verschillende lopende programma's zoals Nij Begun, Toekomstagenda, Aanlanding Wind op Zee, kust- en landschapsprogramma's, XXL bedrijventerreinen en NOVEX-gebieden. Daarbij hebben Rijk en regio afgesproken om nu al via de gebiedsaanpak van het NOVEX-gebied Groningen beter te sturen op samenhang en efficiëntie in het NOVEX-gebied.

Regio Noordwest-Nederland

1	**Ruimtelijke opgaven Noordwest-Nederland (NOVEX)** *Provincie Flevoland* ❖ Provincie Flevoland is een jonge levendige en aantrekkelijke provincie, waar mensen graag wonen, werken en recreëren. Dit met behoud van eigen karakter waarbij benutten van innovatiekracht goed past. ❖ Rijk en provincie Flevoland werken toe naar wederkerige afspraken over de ruimtelijke elementen van deze opgaven in een af te spreken Ruimtelijk Arrangement. ❖ Rijk en provincie hebben een aantal afspraken gemaakt in aanvulling op al lopende afspraken in het kader van de Strategische Agenda Flevoland en NOVEX MRA onder andere voor gemeenten Almere en Lelystad. ❖ Deze in het BO Leefomgeving gemaakte afspraken hebben betrekking op het bouwen van een vitale samenleving. Onder meer door het in balans brengen van de woon-werk balans, wegnemen van barrières

netcongestie, vervolgstappen 'netbewuste woningbouw', het opbouwen van een passende (kennis)economie, binnenstedelijke herstructurering als vervolg op recent onderzoek naar de opgaven van new towns en de aanpak overgangsgebieden stad-land.

- Almere is binnen het meerjarenprogramma "Bouwstenen voor bovenregionale samenwerking hightech brandpunten", dat op 1 januari 2025 van start gaat, beschouwd als een toekomstig hightech brandpunt en zal meedraaien binnen dit programma.
  Ook wordt verder gesproken over de ruimtelijke ordening in relatie tot Defensie-opgaven in Flevoland.

Provincie Noord-Holland

- De provincie Noord-Holland heeft met een veelheid aan ruimtelijke opgaven te maken, waaronder diverse nationale opgaven zoals aanlanding wind op zee en het faciliteren van Schiphol en grootschalige industrie zoals Tata Steel. Daarnaast heeft het economisch profiel van de provincie een enorme aantrekkingskracht. Hiermee neemt de druk op een reeds dichtbevolkt gebied, met (wereld)erfgoed, belangrijke natuurgebieden en landbouw steeds verder toe.
- Het ruimtelijk voorstel onderstreept de urgentie om te sturen op ruimte en het maken van moedige keuzes. Rijk en provincie Noord-Holland werken toe naar wederkerige afspraken in een Ruimtelijk Arrangement. Vooruitlopend daarop hebben Rijk en regio in het BO Leefomgeving Noordwest 2024 voor een aantal urgente opgaven afspraken gemaakt.
- Zo is er afgesproken om de samenwerking op het kennisgebied van water en bodem voor de regio Noord-Holland te versterken en er is afgesproken om de samenwerking op het gebied van water en bodem in Centraal Holland (Deltaprogramma) te agenderen op het BO Leefomgeving 2025. Daarnaast zullen Rijk en provincie zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken in de lopende onderzoeken naar 1. de mogelijkheden en beperkingen van de ruimtelijke impact en milieu-impact van circulaire economische ontwikkelingen en 2. de economie van de toekomst. OCW zal waar nodig vroegtijdig betrokken worden bij erfgoed gerelateerde vraagstukken binnen de provincie Noord-Holland. En er is afgesproken om de goede samenwerking tussen betrokken organisaties bij energieprojecten vast te houden en wederzijds meer openheid te geven over belangen en afwegingen die bij de projecten spelen binnen de verschillende organisaties. Daarnaast zal de (beperkt beschikbare) ambtelijke ondersteuning vanuit het Rijk (VRO) bij het opstellen van het ontwikkelperspectief voor Noord-Holland Noord voortgezet worden.

Provincie Utrecht

- De provincie Utrecht heeft met een veelheid aan nationale en regionale ruimtelijke opgaven te maken op het gebied van water, bodem, landbouw, natuur, energie, economie, bereikbaarheid, wonen, gezondheid, groen, defensie en erfgoed. Daarnaast heeft de centrale positie van de provincie een grote aantrekkingskracht. Hiermee neemt de druk op de beschikbare ruimte steeds verder toe. Het ruimtelijk voorstel van Utrecht benoemt 27 samenhangende agendapunten met bijbehorende acties voor Rijk en regio t.a.v. deze opgaven.
- Rijk en provincie Utrecht werken toe naar wederkerige afspraken in een Ruimtelijk Arrangement. Vooruitlopend daarop zijn in het BO Leefomgeving Noordwest 2024 voor een aantal urgente opgaven afspraken gemaakt.
- Vanuit de Metropoolregio Utrecht komt het initiatief om een 'Investeringsagenda voor de Utrechtse gezondheidsmetropool' op te stellen. Hiermee wordt in kaart gebracht wat het gezondheidscluster in

	de Metropoolregio Utrecht nodig heeft om het verdienvermogen en de Europese koploperpositie op het gebied van gezondheidsinnovatie toekomstbestendig te houden (zowel ruimtelijk als qua talent). Dit als basis voor een gesprek met het Rijk over samenwerking. ❖ Daarnaast zullen Rijk en provincie één of enkele bijeenkomsten organiseren over de inpassing van energiestructuren i.r.t. andere ruimtelijke functies en kwaliteiten, bijvoorbeeld in de vorm van een 'Energy Board special'. Hierin wordt aan de hand van de concept p-MIEK Utrecht 2.0 naar de integrale afstemming m.b.t. de langere termijn gekeken. De lessen uit recente projecten, de ervaringen uit de Energy Board en het ruimtelijk ontwerpend onderzoek van Mooi Nederland voor inpassing van energiestructuren worden hierbij benut. Het initiatief tot het organiseren van deze specials ligt bij de provincie Utrecht. ❖ Verder is afgesproken om binnen het lopende gezamenlijke onderzoek van het Kromme Rijn Linielandschap te bekijken of koppelkansen tussen sectorale programma's benut kunnen worden om groen mee te laten groeien met verstedelijking. ❖ Tenslotte is in het kader van de herijking van het Deltaprogramma afgesproken dat het Rijk de vernatting van veenweiden meeneemt als één van nieuwe grote watervragers.
2	**NOVEX-gebied Metropoolregio Amsterdam (MRA)** ❖ Voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) onderschrijven Rijk en Regio dat een goede woon-werkbalans essentieel is voor een evenwichtige meerkernige ontwikkeling in de MRA. Het gezamenlijke doel is om deze balans niet verder te laten verslechteren, en waar mogelijk te verbeteren. Verder hebben rijk en regio afgesproken om samen te werken aan economisch ruimtelijke maatregelen voor bedrijventerreinen binnen de MRA die noodzakelijk zijn voor meerkernige ontwikkelingen en het verbeteren van de woon-werkbalans. Deze maatregelen worden opgenomen in de NOVEX Uitvoeringsagenda 1.0. Uitgangspunten hiervoor zijn om met zorg om te gaan met de ruimte die beschikbaar is voor economie, in te spelen op de veranderende vraag naar ruimte voor economie en rekening te houden met de ruimtelijke behoefte voor economische bedrijvigheid. Een integrale afweging met andere ruimtelijke vraagstukken, ruimteclaims en randvoorwaarden is onderdeel van deze uitwerking om te komen tot maatregelen. ❖ Voor het BO MIRT 2025 worden nadere afspraken uitgewerkt om de bestaande voorraad bedrijventerreinen te beschermen binnen de kaders van de MRA Bedrijventerreinenstrategie. Dit wordt inclusief mogelijkheden voor compensatie, intensiveren en beter benutten, en mengen/ontmengen van functies in beeld gebracht. ❖ Voor de MRA hebben Rijk en regio de groenblauwe maatregelenpakketten onderschreven die voor 2030 noodzakelijk zijn voor het behouden en versterken van het groenblauwe netwerk in en om de stad en het robuust maken van (bovenregionale) watersystemen. En in te zetten op het beschermen van de metropoolregio tegen wateroverlast door in samenhang maatregelen te gaan nemen in zowel (bovenregionale) watersystemen als in de fysieke ruimte. Uitgangspunt is dat het groenblauwe netwerk en het watersysteem meegroeien met de verstedelijkingsopgaven in de MRA. Waarbij de verstedelijkingopgaven niet worden afgewenteld op het watersysteem en het groen in en om de stad. Dit is noodzakelijk voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving in de MRA met daarin circa 2,6 miljoen mensen en grote economische waarde. ❖ Rijk en regio nemen de geselecteerde maatregelpakketten op in de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA 1.0. Voor BO Leefomgeving 2025 brengen Rijk en regio voor de investeringsvraagstukken uit deze

	maatregelpakketten de kosten, baten en financieringsmogelijkheden in beeld.
3	**NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort** ❖ In het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort werken Rijk en regio samen aan een forse en complexe verstedelijkingsopgave: wonen, werken, voorzieningen, bereikbaarheid en leefbaarheid en de daarbij behorende randvoorwaarden als groen, bodem en water, klimaatadaptatie en energie. De (complexe) besluiten die hiermee samenhangen zijn in beeld gebracht in de adaptieve ontwikkelstrategie waarbij de richtinggevende keuzes zijn opgenomen in een ontwikkelpad. Doel is om de opgaven zoals geschetst in het Ontwikkelperspectief "Gezond groeien in nabijheid" gezamenlijk aan te pakken. ❖ De Ontwikkelstrategie maakt duidelijk dat het grootste deel van de nieuwe woningen en werkgelegenheid pas zal kunnen worden gerealiseerd in de gebieden Groot Merwede en Rijnenburg, als er eerst bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over de ruimtelijke invulling en de ontsluiting van deze gebieden. Verder is afgesproken om in het Kromme Rijn Linielandschap samen inzichtelijk te maken op welke manier groenblauwe maatregelen (t.b.v. klimaat, recreatie en natuur) in en om de stad kunnen worden verbonden.
4	**NOVEX-gebied Groene Hart** ❖ Het NOVEX-gebied Groene Hart ligt goed op koers. De realisatieagenda geeft invulling aan zowel de structurerende keuzes die gemaakt moeten worden als de realisatie in zo genoemde sleutelprojecten.
5	**NOVEX-gebied Noordzeekanaalgebied (NZKG)** ❖ Voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG) hebben Rijk en Regio afgesproken om met het NZKG als nieuwe groene energiehoofdstructuur van Nederland de basis te leggen voor de verduurzaming van onze industrie, de productie van groene brandstoffen en de ontwikkeling van een circulaire economie. Terwijl tegelijkertijd deze transitie bijdraagt aan een gezondere leefomgeving in de regio en helpt om klimaatverandering tegen te gaan. Op drie sleutelelementen binnen de NOVEX samenwerking zijn nadere afspraken gemaakt, te weten: ○ Gezamenlijk optrekken in de voorbereiding van de stedelijke vernieuwing IJmond; ○ Verkenning maatschappelijk draagvlak inpassing energie infrastructuur in het NZKG; ○ Herbevestiging belang Energiehaven IJmond.

Regio Oost-Nederland

1	**Ruimtelijke opgaven Oost-Nederland (NOVEX)** *Provincie Gelderland* ❖ Na indienen door Gelderland van het ruimtelijk voorstel werken Rijk en provincie samen verder aan uitwerking van de afspraken in het ruimtelijk arrangement. Daarbij komen (onder andere) opgaven aan de orde voor een toekomstbestendige landbouw, zoetwaterbeschikbaarheid en ruimtelijke inpassing van (circulaire) economie en energie-infrastructuur. ❖ Dit proces wordt komend jaar voortgezet, waarbij ook uitkomsten van de herijking van de Nota Ruimte worden betrokken en ook inzichten voor de nieuwe omgevingsvisie van Gelderland. *Provincie Overijssel* ❖ Op 8 februari jl. diende Overijssel het concept-ruimtelijk voorstel in. Momenteel werken Rijk en provincie samen verder aan uitwerking van de afspraken in het ruimtelijk arrangement. De opgaven waar in dat

	verband over wordt gesproken gaan ook hier onder andere over landbouw, beschikbaarheid zoetwater, verstedelijking en de ruimtelijke inpassing van (circulaire) economie en energie-infrastructuur. ❖ Dit proces wordt komend jaar voortgezet. Daarbij worden naast de herijking van de Nota Ruimte ook inzichten betrokken voor de nieuwe omgevingsvisie van Overijssel.
2	**Startsein Rijk-regio verstedelijkingsstrategie regio Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer en Zutphen)** ❖ Rijk en regio (provincies, gemeenten, waterschappen) spreken af gezamenlijk een integrale verstedelijkingsstrategie voor de regio Stedendriehoek op te stellen.
3	**Startsein Rijk-regio verstedelijkingsstrategie regio Twente** ❖ Rijk en regio (provincie, gemeenten, waterschap) spreken af gezamenlijk een integrale verstedelijkingsstrategie voor regio Twente op te stellen.
4	**NOVEX-gebied Regio Zwolle** ❖ Voor NOVEX-gebied Regio Zwolle is als vervolg op de Verstedelijkingsstrategie en het Ontwikkelperspectief een eerste versie van de Uitvoeringsagenda uitgewerkt. Aandachtspunten uit de Uitvoeringsagenda zijn o.a. verstedelijkingsafspraken na 2030, regionale mobiliteitstransitie (Woningbouw en Mobiliteit; WoMo), klimaatadaptie (nationaal, boven-regionaal en lokaal) en afstemming met aanpalende dossiers zoals de Ruimtelijke Economische Bouwsteen, energie en drinkwater. Onderdeel van de uitvoeringsagenda is dat de Regio bovenstaande aandachtspunten (verstedelijking, WoMo en klimaatadaptatie) concretiseert en in gesprek gaat met het Rijk over invulling van opgaven en bijbehorende middelen uit het regeerprogramma. Rijk en regio hebben afgesproken dat in het deelprogramma stationsomgevingen gewerkt wordt aan een concretisering van de aandachtspunten, en dat gezamenlijk gezocht wordt naar aansluiting op o.a. een mogelijk vervolg WoMo, nieuwe verstedelijkingsafspraken na 2030 en dit te koppelen aan de definitieve Uitvoeringsagenda en Regionale Investeringsagenda .
5	**NOVEX-gebied Arnhem Nijmegen Foodvalley** ❖ Regio en Rijk werken in het NOVEX-gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley samen om de doelen en ambities uit het Ontwikkelperspectief te kunnen realiseren. Hierin staan drie hoofdopgaven centraal: de schaalsprong verstedelijking, natuurherstel en een robuust watersysteem, en de doorontwikkeling van de landbouw. Tijdens het BO Leefomgeving Oost van 7 november 2024 is de uitvoeringsagenda besproken waarin de bestuurlijke ambitie is uitgesproken om kansen te verkennen om verdere stappen te zetten in de ontwikkeling van het Veluwe Waalpad, de doorfietsroute KennisAs Ede-west - Barneveld, Arnhem-Oost en drie onderdelen die voortvloeien uit het Regionaal perspectief Landelijk Gebied regio Foodvalley.
6	**Bestaande woningbouwafspraken: uitplaatsing spooremplacement en ontwikkeling Arnhem Oost** ❖ Rijk en regio onderzoeken in een pre-verkenning aanvullende mogelijkheden voor uitplaatsing van het spooremplacement Arnhem Goederen. Inzet is deze pre-verkenning voor het einde van dit jaar af te ronden en dan tevens zicht te hebben op financiering, passend bij deze fase van onderzoek. ❖ Indien de pre-verkenning daar aanleiding toe geeft, maken Rijk en regio in een separaat BO afspraken over de vervolgfase. Dit betreft een volgende stap in de planvorming, middels een derdenwerkenopdracht aan ProRail en met nauwe betrokkenheid van NS. Scope van dit vervolg omvat de inpassing en planologische, milieutechnische, spoorse en

	logistieke haalbaarheid van uitplaatsing. Daarnaast worden afspraken gemaakt over de governance van deze vervolgfase. ❖ De partijen streven ernaar om eind 2025 vast te kunnen stellen of de spooremplacementen uitgeplaatst kunnen worden en afspraken daarover vast te leggen in een Bestuursovereenkomst. Dit betreft onder andere afspraken over de voorkeurslocatie(s), de verdeling van risico's, de governance en organisatie van het vervolg.

(pnh) Docnr. 2334824/2342951

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IENW/BSK-2024/322815

Bijlage(n)
7

Datum 12 november 2024
Betreft MIRT-brief najaar 2024

Geachte voorzitter,

Goede mobiliteit en bereikbaarheid zijn van cruciaal belang voor onze samenleving. Voor onze welvaart, onze economie en ons welzijn. Met een groeiende bevolking en groeiende economie groeit ook de behoefte aan mobiliteit. Ook de eisen die daaraan worden gesteld nemen toe, bijvoorbeeld als gevolg van het veranderende klimaat of op het terrein van cyberveiligheid. De veiligheid, betaalbaarheid en de toegankelijkheid van de infrastructuur en het gebruik ervan moeten op orde zijn en blijven. Dit kabinet doet veel op het gebied van bereikbaarheid, zowel op instandhouding als op aanleg. Ook heeft het kabinet € 2,5 mld. beschikbaar gesteld voor investeringen in het infrastructuurnetwerk en ontsluiting van woningbouw. Dit in aanvulling op de middelen die het vorige kabinet beschikbaar heeft gesteld. Door een combinatie van verschillende ontwikkelingen (onder andere beschikbaarheid van vakmensen en vergunningen voor stikstofruimte) staat de uitvoering van plannen van het Mobiliteitsfonds (MF) wel in toenemende mate onder druk en daarmee ook de bereikbaarheid en mobiliteit van Nederland.

Daarnaast is de aankomende decennia sprake van groeiende opgaven op het gebied van instandhouding, waardoor een groter deel van de beschikbare middelen en vakmensen hiervoor nodig is en dus niet kan worden ingezet om de netwerken verder te ontwikkelen. Ook kunnen prijsontwikkelingen van de Grond-, Weg- en Waterbouwsector in de praktijk tot toekomstige budgettaire knelpunten op het MF leiden, zoals in de eerder verzonden Kamerbrief over de prijsbijstellingssystematiek is aangegeven.[1] Alles bij elkaar is het in toenemende mate merkbaar dat niet alles tegelijk mogelijk is. De ruimte om nieuwe projecten te starten is schaars. Dit geldt voor de vergunningsruimte, financiële middelen en de beschikbaarheid van vakmensen bij uitvoeringsorganisaties en de markt.

Het vorige kabinet werd geconfronteerd met de gevolgen van bovenstaande ontwikkelingen. Dit heeft in 2023 geleid tot de herprioritering van het MF waarbij belangrijke projecten zijn gepauzeerd.[2] Een groot deel van het budget bij de projecten die gepauzeerd zijn, is ingezet voor het dekken van tekorten op in uitvoering zijnde projecten en instandhouding. Dit alles om – met datgene wat wel

[1] Kamerstuk 36410-XII, nr. 50
[2] Kamerstuk 29 385, nr. 119

kan – Nederland veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. Deze projecten zijn behouden in het MIRT-overzicht, omdat de onderliggende opgaven niet zijn verdwenen. Deze projecten blijven belangrijk.

Zoals in het Regeerprogramma is vermeld (en met de Kamer tijdens de begrotingsbehandeling is besproken), is het de ambitie om binnen deze context op infrastructuurterrein toch het maximale te doen binnen de kaders van het Regeerprogramma en het Hoofdlijnenakkoord. Daarbij gaat het zowel om de instandhouding, het naar behoren uitvoeren van gestarte investeringen in de afgelopen jaren én de ontwikkeling van de netwerken. De Kamer is eerder geïnformeerd over de adviezen en aanbevelingen uit twee rapporten (validatierapport Rebel Group en rapport Kohsiek), die het belang onderstrepen van de huidige focus op instandhouding gelet op de forse opgave en daarmee het vergroten van de maakbaarheid.[3] Daarom gaat het jaarlijkse onderhoudsbudget voor Rijkswaterstaat (RWS) omhoog van € 2 mld. naar € 3 mld. in de periode tot 2030. Ook is extra budget vrijgemaakt voor instandhouding van het spoor waardoor het jaarlijks onderhoudsbudget voor spoor stijgt naar ongeveer € 2,3 mld. per jaar. Voor zowel de RWS-netwerken als het spoor is het basiskwaliteitsniveau (BKN) vastgesteld. Dat geeft aan waar een weg, vaarweg, waterwerk of een spoorweg in de basis aan moet voldoen om gebruikers goed te kunnen blijven bedienen. Het vormt de basis van de instandhoudingsopgave. Door daarop te richten en binnen de gehele keten van beleid, uitvoering en marktpartijen goed samen te werken, kan toch zo veel mogelijk gedaan worden met de beschikbare mensen en middelen.

Voor wat betreft de MIRT-projecten is aan het lid Van Dijk toegezegd om voorafgaand aan het notaoverleg MIRT een prioritering aan te brengen in de MIRT-projecten en daarbinnen inzichtelijk te maken op basis van welke afwegingen volgend uit het analysekader deze prioritering is aangebracht. Daarbij wordt ook de motie van de leden Stoffer en Grinwis betrokken.[4] Benadrukt wordt dat er ten aanzien van de MIRT-projecten nog geen keuzes zijn gemaakt. Hiervoor is meer tijd nodig. De integrale afweging kan pas plaatsvinden bij de voorjaarsbesluitvorming. Er is baat bij een ordentelijk proces. Dat is ook besproken met de regio's. Uiteraard is bij de regio's sprake van teleurstelling, maar er is ook begrip. De regio heeft met vergelijkbare problematiek te maken. In de Bestuurlijke Overleggen (BO's) MIRT is daarom slechts een beperkt aantal nieuwe besluiten genomen ten aanzien van infrastructuurprojecten.

Het budgettaire kader is - naast de vergunbaarheid en maakbaarheid - voor deze kabinetsperiode echter het uitgangspunt waarbinnen, wederom, scherpe keuzes moeten worden gemaakt. Grote projecten die in het Regeerprogramma expliciet zijn genoemd, kunnen alleen een stap verder worden gebracht door het bestaande MIRT-programma erbij te betrekken en integraal af te wegen. Deze scherpe keuzes moeten daarnaast ook hand in hand gaan met het verbeteren van de beheersing. Voorkomen moet worden dat het starten van nieuwe of gepauzeerde projecten met onvoldoende beheersing leidt tot kostenoverschrijdingen en daarmee een nieuwe ronde herprioritering noodzakelijk maakt. Alleen zo kan de jaarlijkse investeringsruimte weer ingezet worden om nieuwe opgaven aan te pakken.

Op dit moment komt jaarlijks na aftrek van verplichtingen circa € 1,5 mld. aan investeringsruimte beschikbaar door extrapolatie van de meerjarenraming van het

[3] Kamerstuk 29 385, nr. 139
[4] Kamerstuk 36 600-XII, nr. 49

MF. In de Ontwerpbegroting 2025 is deze ruimte voor 2038 toegevoegd. In de Ontwerpbegroting 2025 is een deel hiervan (€ 400 mln.) ingezet ter dekking van het BKN spoor. Er resteert hiervan dus nog circa € 1,1 mld. In de ontwerpbegroting 2026 wordt hier weer een nieuwe tranche aan toegevoegd waardoor deze ruimte verder aan zal groeien.

Een substantieel deel van deze middelen zal ingezet moeten worden ter dekking van tegenvallers, reeds voorziene kostenstijgingen bij de projecten dié al in realisatie zijn en onvoorziene tegenvallers, zoals bij de A27 Houten – Hooipolder en de ViA15. Het gaat hier om grote bedragen. De inzet is vanzelfsprekend om deze kostenstijgingen door scopeaanpassing en een andere fasering en contractering zoveel mogelijk te beperken. De mogelijkheid hiertoe bij projecten die reeds een vastgesteld projectbesluit hebben is evenwel beperkt. Bij projecten die ook al zijn gecontracteerd is er nog minder ruimte om dit te doen. Tegenover de (al dan nog resterende) investeringsmiddelen, staan dan onder meer de ambities en opgaven opgenomen zoals in het Regeerprogramma.

Aan de toezegging aan het lid Van Dijk om een prioritering aan te brengen in de MIRT-projecten en daarbinnen inzichtelijk te maken op basis van welke afwegingen volgend uit het analysekader deze prioritering is aangebracht, zal stapsgewijs worden voldaan. De eerste stap is om criteria vast te stellen aan de hand waarvan de weging plaats zal vinden. In willekeurige volgorde betreft het de volgende criteria:

- de benodigde personele en financiële middelen,
- de bijdrage aan de woningbouwopgave,
- de fase waarin het MIRT-project zich bevindt (realisatie, planning- en studies, verkenning of onderzoek),
- de mate waarin het MIRT-project bijdraagt aan maatschappelijke opgaven op terrein van bereikbaarheid, (verkeers)veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid,
- de mate waarin het project bijdraagt aan het functioneren van internationale, nationale of regionale netwerken,
- de mate waarin sprake is van cofinanciering door andere overheden of partijen,
- de regionale verdeling,
- het zicht op de vergunbaarheid (stikstofruimte).

Het doel is om richting het voorjaar te komen tot een integrale afweging tijdens de voorjaarsbesluitvorming. De onderdelen van de motie van de leden Stoffer en Grinwis over de strategische keuzes met betrekking tot de budgetspanning en de mogelijke risico's van budgettekorten worden hierin meegenomen.

Het gaat hierbij nadrukkelijk om een politieke en bestuurlijke weging. De inzet van IenW is daarom om in de eerste plaats recht te doen aan de prioriteiten zoals deze in het Regeerprogramma zijn opgenomen. Naast het mogelijk maken van de groeiende opgave van instandhouding, betekent dat het zetten van bijvoorbeeld vervolgstappen met de Lelylijn, Nedersaksenlijn en OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, en is het de wens van IenW om ieder jaar één van de gepauzeerde projecten op te starten (onder voorbehoud van de benodigde vergunningsruimte, financiële middelen en personeel waarna al dan niet wordt begonnen met de opstart, zoals vermeld in het Regeerprogramma). Daarnaast is het de intentie om met de aannemerscombinatie tot overeenstemming te komen over de realisatie de ViA15 en de "kansrijke" stikstofprojecten verder te brengen. Tot slot is de inzet om een aantal kleine maatregelen te treffen om de

bereikbaarheid zo goed mogelijk op orde te houden. Gegeven het hierboven geschetste financieel kader en de beperkte maakbaarheid, is dit zeer ambitieus te noemen en kan dit alleen met een combinatie van enerzijds een verscherpte beheersing op de inzet van de beschikbare middelen, capaciteit en stikstofruimte en anderzijds prioritering binnen het bestaande MIRT-programma waarbij rekening wordt gehouden met de opgave voor instandhouding. Zoals hierboven aangegeven wordt de Kamer bij de voorjaarsnota 2025 nader geïnformeerd over de integrale afweging binnen het MF.

Het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde projecten (in totaal zo'n € 700 mln.), moet in dit licht worden bezien. De Kamer heeft op 20 juni 2024 het beoordelingskader voor de inzet van restbudgetten ten behoeve van mitigerende maatregelen ontvangen, waarin ook het besluitvormingsproces daaromtrent is uiteengezet.[5] In lijn met dit proces heeft de regio – na samenspraak met ambtelijk IenW – in september voorstellen voor de maatregelpakketten ingediend. IenW heeft hierover vervolgens besloten. Daarbij zijn niet alle voorstellen gehonoreerd.
De gereserveerde budgetten zullen als volgt worden ingezet:

1. € 47 mln. wordt ingezet voor een tweetal kleine, maar belangrijke maatregelen: de A4/N211 Harnaschknoop en verbindingsboog A1/A30. Hierbij worden delen van de projecten A4 Haaglanden – N14 en A1/A30 gerealiseerd. Vanwege schaarse RWS-capaciteit, is een voorwaarde van IenW dat de provincie Zuid-Holland de realisatie (incl. planuitwerking) van de A4/N211 op zich neemt.
2. € 159 mln. wordt beschikbaar gesteld aan de regio's voor de voorstellen van de regio tot mitigerende maatregelenpakketten. Mitigerend in de zin dat ze een (beperkte) oplossing bieden voor de oorspronkelijke problematiek die een gepauzeerd project beoogde op te lossen. Deze voorstellen zijn positief beoordeeld door IenW langs de lat van het gezamenlijk afgestemde beoordelingskader tussen Rijk en regio. Het betreft maatregelen(pakketten) voor een werkgevers- en logistieke aanpak, voor OV en fiets, voor een aanpak van sluipverkeer op het onderliggend wegennet of een korte termijn aanpak met ondersteunende fysieke maatregelen. Het gaat om de volgende projecten: A58 Stedelijke Regio Breda Tilburg (€ 23 mln.), A2 Deil – Vught (€ 54 mln.), A15 Papendrecht-Gorinchem (€ 16 mln.), A4 Haaglanden – N14 (€ 16 mln.) en A1/A28 knooppunt Hoevelaken (€ 50 mln.). Ook voor deze maatregelen geldt dat de regio deze moet kunnen uitvoeren.
3. De verdeling van de resterende circa € 490 mln. loopt mee in de voorjaarsbesluitvorming 2025. Intentie is om dit bedrag deels te reserveren voor de herstart van projecten en deels voor kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk (op OWN of HWN) of de doorstroming van automobiliteit op het nationale netwerk. Een eventuele reservering voor kleinere maatregelen kent daarbij een maximum van € 290 mln. Onder voorbehoud van de integrale weging blijft er zo minimaal € 200 mln. beschikbaar voor de herstart van projecten. Maakbaarheid en stikstofruimte zijn daarbij randvoorwaarden. De regio's is gevraagd met voorstellen te komen die op korte termijn te realiseren zijn. Definitieve besluitvorming over deze maatregelen loopt mee met de integrale besluitvorming rond het MF in het kader van de voorjaarsbesluitvorming 2025. De exacte voorwaarden aan de hand waarvan deze maatregelen worden getoetst, zullen nog dit najaar, na

[5] Kamerstuk 36 410-A, nr. 61

overleg met de regio's door IenW worden vastgesteld. Anders dan de besluiten 1 en 2 hoeft er geen directe koppeling te zijn met de opgaven waarvoor de gepauzeerde projecten een oplossing bieden. Voorwaardelijk is wel dat de maatregelen maakbaar moeten zijn (onder andere stikstof) en er geen personele inzet van RWS voor de realisatie van de maatregelen nodig is. Dit betekent dat de resterende projectbudgetten op nul worden gezet en niet meer beschikbaar zijn binnen het project. Wel blijven de projecten in het MIRT-overzicht opgenomen.

Verder verzoekt de motie van de leden Stoffer en Grinwis om inzicht te geven in de precieze budgetbehoefte voor instandhouding en nieuwe infrastructuurprojecten tot 2038 in verhouding tot de hiervoor beschikbare middelen. Om aan dit deel van de motie invulling te geven, wordt verwezen naar het overzicht met mogelijke financiële tegenvallers en nieuwe beleidswensen van meer dan € 500 mln. dat eerder aan informateur Plasterk is verstrekt. Dit overzicht biedt een grof overzicht van de mogelijke financiële vraagstukken over de gehele looptijd van het MF. Het overzicht laat ook zien dat er scherpe inhoudelijke keuzes nodig zijn om het lopende programma in te blijven passen binnen het MF. Het spreekt voor zich dat dit binnen de begrotingsregels moet gebeuren. Bij het overzicht moeten de volgende punten in acht genomen worden:

- De motie vraagt om de precieze budgetbehoefte voor nieuwe infrastructuurprojecten. Een gedetailleerd actueel inzicht, post per post, kan niet openbaar gemaakt worden omdat het hier om marktgevoelige informatie gaat. Desgewenst kan de Kamer hier vertrouwelijk over worden geïnformeerd.
- Voor wat betreft de instandhouding RWS wordt verwezen naar de brief aan de Kamer inzake de validatie van de budgetbehoefte van de RWS-netwerken.
- De tegenvaller op het BKN spoor is verminderd door alsnog een stevig pakket aan versobering en efficiencymaatregelen te treffen. Hierdoor was circa € 900 mln. extra benodigd vanuit het MF ter dekking hiervan.
- De budgetten van projecten- en programma's zijn in beginsel taakstellend. Dit betekent dat tegenvallers ingepast dienen te worden middels scope-aanpassingen of fasering. De regels budgetdiscipline stellen dat departementen tegenvallers zelf inpassen door middel van keuzes elders binnen de eigen begroting. Dat geldt ook voor het MF.
- Er zijn ook kostenstijgingen en tegenvallers die kleiner zijn dan € 500 mln. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het project Kornwerderzand.
- Bij de A27 Houten – Hooipolder worden de ontwerpen en planningen momenteel nader uitgewerkt door de opdrachtnemers. Hierbij is het beeld dat de kosten aanzienlijk hoger uitvallen dan eerder was voorzien. Deze inzichten zullen worden betrokken bij een besluit over deze tegenvaller bij de integrale besluitvorming voorjaarsnota 2025, waarna de Kamer hierover zal worden geïnformeerd.
- Er zijn nieuwe kostenramingen voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn met de Kamer gedeeld.[6]
- Ook heeft de Kamer inzicht gekregen in de mogelijke meerkosten van de intelligente wegkantstations.

[6] Kamerstuk 36 600-A, nr. 6

Naast het voorgaande is er in de BO's MIRT 2024 gesproken over verschillende MIRT-projecten en -programma's. Met het vervolg van deze brief wordt de Kamer, mede namens de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, geïnformeerd over de uitkomsten van de BO's MIRT 2024 en over de laatste ontwikkelingen binnen de verschillende MIRT-projecten en -programma's. Een volledig overzicht van alle gemaakte bestuurlijke afspraken is te vinden in de bijlage bij deze brief.

Het vervolg van deze brief is als volgt opgebouwd:

1. Terugmelding afspraken BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's
   1.1. Regio Zuidwest
   1.2. Regio Zuid
   1.3. Regio Noord
   1.4. Regio Noordwest
   1.5. Regio Oost
   1.6. Goederenvervoercorridors
   1.7. Algemeen
2. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT
3. Slot

1. Terugmelding afspraken BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's

In het MIRT is afgelopen periode weer hard gewerkt aan het volbrengen van tal van MIRT-projecten. Zo kan na de uitspraak van de Raad van State een vervolg worden gegeven aan de ViA15, om de doorstroming rond Arnhem en Nijmegen te verbeteren. Dat is in Groningen al gebeurd; eerder dan gepland ging daar de Zuidelijke Ringweg open, belangrijk voor de bereikbaarheid en veiligheid van weggebruikers. Ook op het spoor gebeurt veel; begin 2025 starten de werkzaamheden voor verbetering van de Maaslijn, een belangrijk regionaal spoortraject dat er voor zorgt dat dieseltreinen vervangen kunnen worden voor elektrische treinen. Tevens zijn afspraken gemaakt over de cofinanciering van twaalf doorfietsroutes door het hele land, zodat mensen makkelijker en veiliger met de fiets naar het werk kunnen.

Op en aan het water houdt ons werk ook niet op. Met de feestelijke opening van de Nieuwe Sluis in Terneuzen krijgt Zeeuws-Vlaanderen een economische boost en kunnen schepen sneller doorvaren. Ook is de aanleg begonnen van de projecten Meanderende Maas en Lauwersmeer-Vierhuizergat, om de waterveiligheid in Brabant, Gelderland en Groningen te vergroten.

Ten slotte zet IenW ook in op infrastructuur ten behoeve van nieuwe woningen. Dit kabinet voegt € 2,5 mld. toe aan het MF om deze (nieuwe) woningen te ontsluiten. De ministeries van VRO en IenW stemmen de gebiedsgerichte investeringen voor nieuwe woningbouw (onderdeel van de € 5 mld.) en de investeringen in bijbehorende infrastructuur (€ 2,5 mld.) op elkaar af. De verwachting is om komend voorjaar bij de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL's) 2025 de eerste afspraken hierover te kunnen maken.

1.1. Regio Zuidwest

In het BO MIRT Zuidwest is een open gesprek gevoerd over het Regeerprogramma, opgaven in de regio én over de samenwerking Rijk-regio de komende jaren. Aandacht is gevraagd voor gezamenlijke realisatiekracht en randvoorwaarden. Vanuit Rijkszijde is uitgesproken om na de studie van het

Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute met gelijkwaardige inspanning de ruimtelijke en infrastructurele keuzes te maken die zullen landen in een gezamenlijke propositie ter besluitvorming aan het kabinet, Gedeputeerde Staten en betreffende colleges van burgemeester en wethouders. Met Zeeland is een afspraak gemaakt voor financiering van Zeeland Bereikbaar voor de periode 2025-2028. Hiermee kan het samenwerkingsverband voor een gezamenlijke hinderaanpak opgestart worden.

Met Zuid-Holland zijn afspraken gemaakt over het inzetten van een deel van de restbudgetten van de gepauzeerde projecten A4 Haaglanden – N14 en A15 Papendrecht – Gorinchem. Voor beide projecten zijn maatregelen afgesproken die een bijdrage leveren aan het tegengaan van de negatieve gevolgen van pauzeren met een omvang van € 16 mln. voor de A4 Haaglanden – N14 en € 16 mln. voor de A15 Papendrecht – Gorinchem. Voor de capaciteitsuitbreiding van de aansluiting van de N211 op de A4 (Harnaschknoop) is het besluit tot realisatie genomen. IenW draagt de kosten en de provincie Zuid-Holland zal het werk uitvoeren. Op het BO MIRT Zuidwest is een terugmelding gedaan uit het BO goederenemplacement IJsselmonde dat op 5 november plaatsvond en waarin Rijk, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam deelnamen. Voor de verdere uitwerking van het project station Stadionpark wordt, met het oog op o.a. ruimte voor extra woningbouw, verplaatsing van goederenemplacement IJsselmonde als uitgangspunt gehanteerd. De betrokken partijen (Rijk, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam) werken, onder voorbehoud van diens politieke besluitvorming (waaronder financiering), het daarvoor benodigde investeringsbesluit richting BOL en/of BO MIRT verder uit en spreken elkaar hierover in februari 2025.Dit onder voorbehoud van (politieke) besluitvorming van genoemde betrokken partijen.

1.1.1. Openstelling Blankenburgverbinding

Op 7 december 2024 wordt de Blankenburgverbinding opengesteld voor het verkeer. Deze nieuwe snelweg, de A24, verbindt de A20 bij Vlaardingen (noordoever) en de A15 bij Rozenburg (zuidoever) en draagt bij aan een robuust netwerk. Hiermee neemt de drukte op de A15 en de Beneluxcorridor af en verbetert de bereikbaarheid tussen de Rotterdamse haven en de Randstad.

Met de openstelling is het project nog niet volledig afgerond. Er vinden nog afrondende werkzaamheden plaats, zoals het asfalteren van de A15 en het verder aanleggen van diverse groenvoorzieningen. Dit in samenwerking met de omgevingspartijen. Deze afrondende werkzaamheden lopen naar verwachting nog door tot eind 2025.

1.1.2. Bestuursovereenkomst Randstadrail Metronet

Tijdens het BO MIRT 2024 hebben de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en IenW de bestuursovereenkomst (BOK) Randstadrail Metronet ondertekend. In de BOK zijn afspraken gemaakt over investeringen in uitbreiding van het Metronet Rotterdam en de Randstadrail door de MRDH. In totaal gaat het om een investering van € 550 mln., waarvan de MRDH en IenW ieder de helft voor hun rekening nemen. De uitbreiding behelst:

1. Het gekoppeld rijden op RandstadRail Lijn 4 (Den Haag – Zoetermeer Station Lansingerland);
2. Het gekoppeld rijden op RandstadRail Lijn 2 (Den Haag – Leidschendam) of Lijn 3 (Den Haag – Zoetermeer Centrum) in het stedelijk gebied van Den Haag;

3. Verhoging van het aantal metro's op de E-lijn (Den Haag Centraal – Pijnacker – Rotterdam Centraal – Slinge) per 2030 en op de C-lijn (Capelle aan den IJssel – Blaak – Schiedam – Spijkenisse) per 2032-2035;
4. Het vergroten van de capaciteit en doorstroming van metrostation Beurs rond 2035;
5. Het vernieuwen van de spoorbeveiliging van het gezamenlijk spoor van RandstadRail en Metronet om hier vaker te kunnen rijden.

1.1.3. Opening Nieuwe Sluis Terneuzen

Op 11 oktober 2024 is door de koning van Nederland en de koning van België de Nieuwe Sluis in Terneuzen officieel geopend. De gezamenlijke opening onderstreept de prettige onderlinge samenwerking waarin dit project met succes tot stand is gekomen en het grensoverstijgende belang van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. De Nieuwe Sluis zorgt voor een betere toegang en snellere doorstroming voor scheepvaart vanaf de Westerschelde naar het Kanaal van Gent naar Terneuzen en verder. De komst van de Nieuwe Sluis zorgt voor nieuwe economische activiteiten in zowel de Zeeuws-Vlaamse als de Vlaamse regio en een betere benutting van het economisch potentieel van de Kanaalzone in beide regio's. De capaciteit van de sluizen neemt toe, waardoor de wachttijd voor binnenvaartschepen afneemt.

1.2. Regio Zuid

In het BO MIRT Zuid is gesproken over de brede waaier aan opgaven in Brabant en Limburg. Hoewel het pauzeren van enkele wegenprojecten met name in Brabant behoorlijke impact heeft, werken regio en Rijk samen aan het zo goed mogelijk bereikbaar houden van de regio. Daarbij is ook de aandacht voor de grensoverschrijdende projecten. Door de ligging van Brabant en Limburg lopen er meerdere goederencorridors door deze provincies. Beide provincies hebben daar sociaal economisch voordeel van, maar ondervinden lokaal ook de lasten. Ook voor personenvervoer zien Rijk en regio mogelijkheden om Nederland beter met de buurlanden te verbinden. Om dit in samenhang te doen, is het afgelopen jaar een Multimodale Agenda voor Zuid-Nederland opgesteld. Hierin zijn zes hoofdopgaven gedefinieerd, die het komende jaar verder worden uitgewerkt.

1.2.1. Brainport

Met de extra impuls uit het Beethovenconvenant onderstreept het kabinet het belang van de Brainportregio voor heel Nederland.[7] De afspraken uit het Beethovenconvenant zijn tijdens het BO MIRT verder uitgewerkt en vastgelegd. Over de mobiliteitsprojecten die daar onderdeel van uitmaken, zijn afspraken gemaakt om zo snel mogelijk tot uitvoering te komen. Naar verwachting kan in 2025 een voorkeursbeslissing voor de multimodale OV-Knoop Eindhoven worden genomen. Daarmee verbetert de lokale en regionale bereikbaarheid door een nieuw busstation en wordt tegelijk de spoorknoop Eindhoven toekomstvast aangepakt. Ook is afgesproken om richting het volgende BO MIRT te kijken of en hoe de extra perrons ten aanzien van de spoorknoop Eindhoven op een slimme wijze kunnen worden gerealiseerd, zodat werk met werk kan worden gemaakt in de spoorknoop. In de eerste helft van 2025 kunnen de bussen over de vluchtstrook van de A67 rijden. De andere Bus op Vluchtstrook-trajecten – eerst de A2, dan de A50 – worden met prioriteit daarna gerealiseerd. Tot slot zijn voor de MIRT-verkenning naar het verbeteren van de A2/N2 en de Brainportlijn afspraken gemaakt om in het voorjaar van 2025 formeel te kunnen starten.

[7] Kamerstuk 33 009, nr. 141

1.2.2. Wilhelminakanaal Sluis II

IenW heeft de projectbeslissing genomen waarmee de realisatie van het project Wilhelminakanaal Sluis II kan worden opgestart en Tilburg uiteindelijk bereikbaar kan worden gemaakt voor klasse IV schepen. Nadere afspraken over onder andere de cofinanciering van het project door Noord-Brabant en Tilburg zullen uiterlijk begin 2025 in een bestuursovereenkomst definitief worden bevestigd.

1.2.3. AROV/Spoorbrug Maastricht

Rijk en de provincie Limburg hebben in lijn met en binnen de gestelde kaders van de Kamerbrief van 20 juni 2024 (en binnen het beschikbare budget van € 36,7 mln. (prijspeil 2024)) afspraken gemaakt over de herbestemming van de Rijksbijdrage voor de tram Hasselt – Maastricht, in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) voor het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid.[8] De provincie Limburg zal er met deze middelen voor zorgdragen dat de overwegaanpassingen tussen Maastricht en Eijsden voor de tweede Drielandentrein naar Luik worden uitgevoerd en de spoorbrug in Maastricht inclusief de pijlers wordt gesloopt, wat leidt tot het oplossen van een maritiem knelpunt en daling van de waterstand in de Maas van circa 5 cm. Daarnaast worden de gronden en assets van ProRail westelijk van de spoorbrug door de provincie Limburg verworven. Tevens zal de provincie Limburg een afspraak maken met de gemeente Maastricht over de AROV-bijdrage aan de nieuwe langzaam-verkeersbrug onder de voorwaarde dat gemeente Maastricht uiterlijk in 2026 de benodigde vergunning voor sloop van de spoorbrug zal afgeven. De AROV-overeenkomst zal met een bestuursovereenkomst worden beëindigd en zullen door de provincie Limburg nieuwe projectovereenkomsten worden opgesteld. In lijn met de motie van het lid De Hoop c.s. zijn verschillende mogelijkheden voor de spoorbrug samen met de regio onderzocht in Toekomstbeeld Spoorbrug Maastricht.[9] Dit heeft aan de basis gelegen van deze afspraak.

1.2.4. Meanderende Maas

Op 9 juli 2024 is de Bestuursovereenkomst Realisatie Meanderende Maas door alle betrokken partijen ondertekend.[10] Dit project is daarmee officieel overgegaan naar de realisatiefase. Gewerkt wordt aan maatregelen op het gebied van hoogwaterveiligheid (dijkversterking en rivierverruiming), de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) en regionale (gebieds)opgaven zoals natuur, recreatie en cultuurhistorie. Vanuit IenW is hiervoor in totaal € 46,88 mln. beschikbaar vanuit het Deltafonds. Het project is naar verwachting in 2030 gereed.

1.3. Regio Noord

In het BO MIRT Noord is uitgebreid gesproken over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Er is veel waardering geuit voor de uitgevoerde onderzoeken en de opgestelde rapporten. Er is geconcludeerd dat beide lijnen en de daarmee samenhangende gebiedsontwikkeling inhoudelijk de intentie onderstrepen om een vervolgstap te willen zetten. In het Hoofdlijnenakkoord en Regeerprogramma is er geen budget vrijgemaakt voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn. Doordat er evenwel geen zicht is op 75% van de financiering, kan voor zowel de Lelylijn als de Nedersaksenlijn nog geen startbeslissing worden genomen voor een MIRT-verkenning. Er is afgesproken dat Rijk en regio voor het eind van het jaar een vervolggesprek hebben over deze lijnen.

---

[8] Kamerstuk 36 410-A, nr. 61
[9] Kamerstuk 29 9844, nr. 959
[10] Staatscourant nr. 23 978, d.d. 24 juli 2024

Verder is kort stilgestaan bij het sluiscomplex Kornwerderzand en de bereikbaarheid van Ameland. Voor beide onderwerpen wordt een vervolgoverleg georganiseerd. Tot slot is de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl aan bod gekomen. Voor de Friese bruggen Kootstertille en Spannenburg zullen uiterlijk in december 2024 bestuurlijke afspraken worden gemaakt. Voor de Groningse Paddepoelsterbrug zijn afspraken gemaakt over de bouw van een nieuwe brug.

1.3.1. Zuidelijke Ringweg Groningen

Op 1 september 2024 is de Zuidelijke Ringweg Groningen opengesteld voor verkeer. Dit is eerder dan de geplande openstelling in 2025 die eerder is gecommuniceerd.[11] De nieuwe infrastructuur verbetert de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen in de stad, de doorstroming van het verkeer en is met aandacht voor detail ingepast in de stad-Groninger leefwereld. Rondom de opening zijn diverse activiteiten georganiseerd om dit moment te markeren. Met de openstelling is het project nog niet volledig klaar. Er vinden nog afrondende werkzaamheden plaats, zoals het afbreken van oude infrastructuur en de aanleg van het Zuiderplantsoen. Dit loopt naar verwachting nog door tot in het derde kwartaal van 2025.

1.3.2. N33 Midden en N33 Noord

Tijdens het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio besloten tot een programmatische benadering voor de N33 Midden en Noord. Het doel hiervan is om samenhangende keuzes te maken voor de tracédelen Midden (Zuidbroek – Appingedam) en Noord (Appingedam – Eemshaven). Daarnaast zal samen met onder meer het project Eelwerderbrug (onderdeel van het Programma Vernieuwing Hoofdwegen), ingezet worden op overkoepelende communicatie richting de omgeving.

Het MIRT-onderzoek N33 Noord wordt momenteel voortvarend uitgevoerd. Hierbij wordt nadrukkelijk ingezet op brede participatie van medeoverheden, bewoners, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Tijdens het BO MIRT 2025 worden de uitkomsten van het onderzoek geagendeerd. Het streven is dat partijen dan besluiten over het vervolg kunnen nemen. Voor de N33 Midden hebben partijen afgesproken om een kwartiermakersfase in te stellen voor de gefaseerde herstart. Het uitgangspunt is dat dit zo snel mogelijk plaatsvindt, zodra er voldoende zicht is op de benodigde stikstofruimte, financiën en personele capaciteit.

1.3.3. Knelpunten hoofdwegennet en onderliggend wegennet

In het BO MIRT 2023 hebben het Rijk en de provincie Drenthe afspraken gemaakt over de aanpak van een drietal knelpunten op het snijvlak van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Vanwege een herijking van het investeringsprogramma Verkeer en Vervoer van de provincie, zijn de twee voorgenomen maatregelen voor de knelpunten A28/N855 en A37/N376 komen te vervallen. Ter vervanging hebben partijen afgesproken de middelen nu in te zetten voor kortetermijnmaatregelen bij de N33/N34 knooppunt Gieten en realisatie van een rotonde op de kruising van A32 aansluiting 4. Deze maatregelen worden uitgevoerd door de provincie en zijn uiterlijk 2026 gereed.

Over de aanpak van het knelpunt A7 afrit 34 Leek hebben Rijk en de provincie Groningen definitieve afspraken gemaakt. De infrastructurele maatregelen zijn gericht op voorkomen van terugslag op de A7 en het bevorderen van de veiligheid en afwikkeling van het lokale verkeer. Maatregelen worden uitgevoerd onder regie

[11] Kamerstuk 36 600-A, nr. 4

van de provincie Groningen. Het streven is om de maatregelen uiterlijk halverwege 2027 gereed te hebben.

1.3.4. Lelylijn en Nedersaksenlijn

In het Regeerprogramma en het Hoofdlijnenakkoord staan de Lelylijn en Nedersaksenlijn opgenomen als belangrijke spoorlijnen. Het kabinet zou graag een stap willen zetten. De afgelopen twee jaar is door Rijk en regio constructief samengewerkt aan de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn. Daarbij is de afgelopen periode gewerkt om de deelrapportages, die eerder naar de Kamer zijn gezonden, samen te voegen tot eindrapportages.[12] Met deze brief worden deze eindrapportages ook aangeboden (zie bijlagen). In het BO MIRT zijn beide rapportages vastgesteld. De rapportages onderstrepen de intentie om voor beide lijnen een vervolgstap te willen zetten.

Op dit moment is de tijd daar echter nog niet rijp voor. Met het kabinet is nog geen standpunt ingenomen hoe het beste verder gegaan kan worden met deze twee projecten. Enerzijds zijn er grote ambities en wordt gezien dat beide spoorlijnen van meerwaarde kunnen zijn voor Noordelijk Nederland. Uit de vastgestelde rapportages blijkt dat de Lelylijn en Nedersaksenlijn een belangrijke rol kunnen spelen in de toekomst van Noordelijk Nederland. De twee spoorlijnen bieden in potentie een grotere kans op werk voor de inwoners van Noordelijk Nederland en belangrijke voorzieningen zoals ziekenhuizen, scholen en culturele instellingen worden beter bereikbaar. Daarnaast zouden de spoorlijnen veel nieuwe woningen kunnen ontsluiten. Anderzijds is er op dit moment geen zicht op de financiële middelen die nodig zijn voor deze projecten en liggen er ook op het gebied van maakbaarheid uitdagingen. Volgens de MIRT-spelregels ontbreekt het benodigde zicht op 75% van de financiering van het meest waarschijnlijke alternatief, waardoor er nu nog geen stap naar een MIRT-verkenning gezet kan worden. Op dit moment heeft het kabinet ruim € 3,4 mld. voor de Lelylijn gereserveerd en € 87 mln. voor de Nedersaksenlijn. Voor de Lelylijn is nog zo'n €7 mld. nodig en voor de Nedersaksenlijn zo'n € 1,3 mld. om aan de eis van zicht op 75% financiering te voldoen.

In het BO MIRT 2024 tussen het ministerie en provinciale bestuurders, is nadrukkelijk gevraagd om zo spoedig mogelijk duidelijkheid over het vervolg te verschaffen. Daarvoor is ook vanuit Rijkszijde veel begrip. Toch vraagt zo een belangrijk besluit om zorgvuldigheid. Gegeven alle invalshoeken en de grote hoeveelheid betrokken partijen (o.a. zes provincies, tientallen gemeenten, zes waterschappen, veel maatschappelijke organisaties – scholen, ziekenhuizen, milieuorganisaties – en het regionale bedrijfsleven) wordt het een grote uitdaging om voor het eind van dit jaar tot een gedragen besluit te komen. Het ministerie gaat zich hiervoor maximaal inspannen. Het kabinet blijft de komende periode met de betrokken partijen in gesprek en ook binnen het kabinet worden de gesprekken vervolgd. In het overleg met de regio is afgesproken om voor het einde van dit jaar een vervolggesprek te plannen, waarin met de regio over een vervolgstap van Lelylijn en Nedersaksenlijn gesproken wordt. Dit ook conform de aangehouden moties van de leden De Hoop en Vedder over de Lelylijn[13] en van de leden Grinwis c.s. over de Nedersaksenlijn[14], en de kamerbreed aangenomen motie van de leden Pierik en Van Dijk over de Nedersaksenlijn.[15] Uiterlijk bij voorjaarsnota (april

[12] Kamerstuk 36 600-A, nr. 6
[13] Kamerstuk 29 984, nr 1211
[14] Kamerstuk 36 600-XII, nr. 52
[15] Kamerstuk 36 600-XII, nr. 42

2025) zal door het kabinet het definitieve besluit over de vervolgstappen voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn worden genomen.

1.3.5. Spoor Meppel

ProRail heeft in opdracht van het Rijk en met nauwe betrokkenheid van de regio een brede pre-verkenning uitgevoerd naar maatregelen rond Meppel. Hieruit is een voorstel naar voren gekomen voor het uitvoeren van maatregelen in drie stappen; op korte, middellange en lange termijn. Rijk en regio constateren dat het beschikbare budget ontoereikend is om het spoorknooppunt Zwolle-Meppel in volledigheid te kunnen aanpakken, in lijn met het amendement van het lid Grinwis c.s.[16] Rijk en regio zijn daarom overeengekomen dat het beschikbare budget wordt ingezet voor de aanpassing van emplacement Meppel (waarbij er een vierde perronspoor wordt aangelegd) en verscheidene maatregelen op de korte termijn die de robuustheid verhogen. Overwegen behoeven nader onderzoek, waarbij resultaten van de studie naar de verbetering van bestaand spoor in het kader van het Deltaplan Noordelijk Nederland worden meegenomen. Tot slot is gekeken naar de inpassing van extra stations, waaronder station Staphorst conform de motie van het lid Pouw-Verweij.[17] Voor een stop in Staphorst is extra rijtijd nodig. Deze moet gevonden worden bovenop de geplande tijdwinst uit lopende projecten. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

1.3.6. Bereikbaarheid Ameland

Over de bereikbaarheid van Ameland is afgesproken dat er op korte termijn een bestuurlijk overleg volgt met de Provincie Fryslân en de gemeente Ameland. De Kamer wordt nog voor het notaoverleg MIRT van 25 november a.s. met een separate brief geïnformeerd over de uitkomsten hiervan.

1.3.7. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (fase 2)

Voor diverse bruggen in Friesland en Groningen is vervanging voorzien in het kader van het nu lopende MIRT-programma voor de Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl. Het gaat om vijf Friese bruggen (Spannenburg, Uitwellingerga, Oude Schouw, Kootstertille en Schuilenburg) en drie Groningse bruggen (Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug).

In 2020 is afgesproken dat het Rijk en de regio een haalbaarheidsstudie voor het realiseren van aquaducten voor de bruggen Spannenburg en Kootstertille opstellen. Het Rijk heeft een financieringsvoorstel van de provincie ontvangen. Dit voorstel is aanzienlijk hoger dan het Rijk aan middelen beschikbaar heeft. Provincie en Rijk hebben afgesproken om uiterlijk in december 2024 tot bestuurlijke afspraken te komen over de bruggen Spannenburg en Kootstertille. In 2023 heeft de gemeente Súdwest-Fryslân aangegeven te overwegen een financieringsvoorstel voor een aquaduct voor Uitwellingerga in te dienen. De gemeente heeft aangegeven hiervan af te zien. Voor de bruggen Spannenburg en Uitwellingerga gaat de voorkeur uit naar een draaibrug met een doorvaarthoogte van 7,40 m. Voor brug Spannenburg geldt dit tenzij er uit het bestuurlijke overleg over het financieringsvoorstel een andere uitkomst komt. Over brug Uitwellingerga is de Kamer recent afzonderlijk geïnformeerd met de beantwoording van schriftelijke vragen.[18]

In juni 2024 is de voorkeursbeslissing voor Oude Schouw genomen. Er is gekozen voor een draaibrug met een doorvaarthoogte van 7,40 m. Voor de aanleg van de

[16] Kamerstuk 36 410-A, nr. 43
[17] Kamerstuk 36 200-XII, nr. 40
[18] Aanhangsel van de Handelingen 2024-2025, nr. 234

Paddepoelsterbrug heeft het Rijk een extra bijdrage van € 9,34 mln. aan de gemeente Groningen toegezegd, zodat de bouw van een nieuwe brug door kan gaan. Dit is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de begroting van IenW door beide Kamers.

1.3.8. Kornwerderzand

Aan het lid Stoffer is toegezegd de Kamer zo mogelijk voorafgaand aan het notaoverleg MIRT te informeren over de resultaten van het gesprek met de regio inzake het sluizencomplex Kornwerderzand. Op 24 oktober 2024 heeft er overleg plaatsgevonden met de gedeputeerden van Friesland, Overijssel en Flevoland. Dit overleg heeft niet geresulteerd in een (financiële) oplossing voor het verschil tussen de beschikbare middelen en de kosten. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

Tijdens het BO MIRT 2024 heeft IenW aangegeven dat het budget ontoereikend is. Op korte termijn wordt het overleg voortgezet om het eens worden over een (financiële) oplossing voor het vraagstuk Kornwerderzand en te komen tot een oplossing/voorkeursvariant. De regio is uitgenodigd om met een alternatief te komen.

1.3.9. PAGW-Project Lauwersmeer-Vierhuizergat

Binnen de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) is voor het project Lauwersmeer-Vierhuizergat (onderdeel van de dijkversterking op dit traject) op 3 juni 2024 de Uitvoeringsovereenkomst getekend en is de realisatie gestart. Het gaat om het aanleggen van een dijkdoorgang met getijdengebied van 70 hectare in de Marnewaard, de aanleg van kunstmatige riffen en getijdenpoelen langs de dijk en het maken van een natuurlijke kwelder. Voor de realisatie is een PAGW-bijdrage verstrekt van € 13,5 mln. De maatregelen kosten in totaal € 24,84 mln. Voor de overige kosten zijn bijdragen uit de regio verkregen.

1.4. Regio Noordwest

Voor de Metropoolregio Utrecht (MRU) zijn in het BO MIRT Noordwest afspraken gemaakt over de vervolgfasen van de lopende MIRT-verkenning OV en Wonen en het MIRT-onderzoek A12-zone en Rijnenburg. In deze trajecten wordt integraal onderzoek gedaan naar de benodigde ingrepen voor de grootschalige woningbouwontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. Voor de bereikbaarheidsopgaven zetten Rijk en regio zich in voor het nemen van een (voorlopig) voorkeursbesluit voor de Merwedelijn (MIRT-verkenning) in combinatie met vervolgstappen voor het HWN, OWN en fietsnetwerk (MIRT-onderzoek) in het BO MIRT 2025. Rijk en regio hebben de urgentie van een snelle realisatie van het gepauzeerde MIRT-project A1/A28 knooppunt Hoevelaken herbevestigd. Omdat er op dit moment geen zicht is op de volledige herstart is afgesproken dat het Rijk in samenspraak met de regio kijkt naar de mogelijkheden van fasering en opdeling in kleinere projecten. Daarnaast heeft IenW besloten € 50 mln. beschikbaar te stellen voor een maatregelenpakket uit de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040, ter mitigatie van de effecten van het pauzeren van het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken. De regio stelt eveneens € 50 mln. voor het maatregelenpakket beschikbaar. Rijk en regio werken het maatregelenpakket in 2025 nader uit.

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn verschillende (vervolg)afspraken gemaakt over de voorbereiding van grootschalige woningbouwlocaties in Flevoland. Onder meer is de ruimtelijk strategische verkenning voor grootschalige woningbouw in Almere Pampus vastgesteld. Afgesproken is te beginnen met de

uitwerking van de eerste fase van 7.500 woningen in dit nieuwe stadsdeel, waarbij het doel is ruim voor 2030 te starten met de bouw. Voor de (OV-)ontsluiting wordt € 54 mln. gereserveerd voor een HOV-verbinding tussen Almere Pampus en Almere Centraal. Verder is op initiatief van de regio afgesproken een 'P-verkenning' te starten naar de mogelijkheden en kansrijkheid van alternatieve bekostiging van een IJmeerverbinding, als alternatieve route naar de start van een MIRT-verkenning. Over Almere/Zeewolde Oosterwold hebben Rijk en regio afgesproken in fase 2 op basis van bestaande afspraken meer woningen toe te voegen. Na besluitvorming over de mogelijke komst van een defensiekazerne in Flevoland worden in 2025 nadere afspraken gemaakt over de verdere ontwikkeling van Oosterwold. Voor de HOV-verbinding Haarlem-Schiphol-Amsterdam is afgesproken te starten met een pilot Bus Rapid Transit.

De MRA heeft aandacht gevraagd voor de grote beheer en onderhoudswerkzaamheden aan het hoofdwegennet in de komende jaren. Om de hinder hiervan zoveel mogelijk te beperken zijn alternatieve maatregelen nodig, waarbij het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt. De regio is van mening dat dit haaks staat op de door het Rijk doorgevoerde korting op de BDU vanaf 2026 en stelt dat cumulatieve effecten moeten worden voorkomen.

Voor het draaiend houden van de Ringen rond grote steden, waaronder die voor Amsterdam en Utrecht, zijn nadere afspraken gemaakt over de invulling en financiering. Voor Noord-Holland Noord is afgesproken dat er met medewerking van het Rijk een onderzoek start naar de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven van de multimodale Ring Alkmaar (spoorzone-N9-N242), mede in relatie tot de woningbouwopgave en economische ontwikkelingen in het gebied.

1.4.1. Overdracht Merwedekanaal Utrecht-Vaartsche Rijn – Catharijnesingel Zuid

Sinds de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal hebben delen van de Vaartsche Rijn, het Merwedekanaal, en de Catharijnesingel alleen nog maar een regionale en lokale recreatieve en waterhuishoudkundige functie. Zodoende zou het doelmatiger zijn als het Rijk het eigendom, onderhoud en beheer overdraagt aan de gemeente Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Rijk en regio hebben daarom afgesproken om te streven naar een overdracht in het voorjaar van 2027. Het Rijk stelt voor de overdracht een budget van ten hoogste € 125 mln. beschikbaar en zal deze afspraak opnemen in de financiële programmering van RWS. De budgettaire verwerking volgt bij de voorjaarsnota 2025. De komende twee jaar worden gebruikt om een conceptovereenkomst uit te werken met daarin afspraken over onder andere de assets, het beheer en de onderhoudstaken, de exacte overdrachtsdatum, de definitieve overdrachtsvergoeding en de eventuele resterende risicoverdeling.

1.4.2. OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer

Rijk en regio werken samen aan de verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. Doel van de verkenning is om ruimte te creëren in de Schiphol-treintunnel waardoor meer nationale en internationale treinen kunnen rijden dan nu. Dit sluit aan bij de ambitie om over het gehele treinnetwerk meer treinen te rijden. Daarnaast is het doel om knelpunten op te lossen die zijn gesignaleerd in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). De toenemende mobiliteit binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) levert problemen op voor de OV-bereikbaarheid. Als er niets wordt gedaan, worden de problemen in de toekomst steeds groter. Dit heeft gevolgen voor een (goede) ontsluiting van nieuwe woon-

en werklocaties. Er moeten immers tot aan 2050 ruim 325.000 woningen worden bijgebouwd om in de vraag naar woningen te voorzien.

In een Samenwerkingsovereenkomst hebben de samenwerkende partijen afspraken over o.a. financiën en risico's vastgelegd.[19] Eerder was de beoogde planning om eind 2025 de voorkeursbeslissing te kunnen nemen. Gebleken is dat deze planning te ambitieus is en bijgesteld moet worden. Dit komt omdat rekening gehouden moet worden met stedelijk gebied en bestaande infrastructuur, waaronder start- en landingsbanen van Schiphol. Het is geen sinecure om in deze omgeving een OV-verbinding toe te voegen. Daarnaast is er sprake van krapte van personeel, waardoor het ingewikkeld is om op het juiste moment de juiste expertise te kunnen verkrijgen. Dit is een algemene zorg die voor meer projecten helaas aan de orde is. De hernieuwde planning is om eind 2026 de beslisinformatie gereed te hebben voor het kunnen nemen van de voorkeursbeslissing.

1.4.3. OV-verbinding Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centrum

Rijk en de regio Amsterdam hebben de samenwerkingsovereenkomst voor de MIRT-Verkenning OV-Verbinding Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centrum ondertekend. Met deze overeenkomst leggen partijen afspraken vast over de samenwerking in de verkenningsfase. Het onderzoek richt zich op een betere bereikbaarheid en ontsluiting met openbaar vervoer tussen Sloterdijk en Amsterdam Centrum, specifiek voor de eerste fase van de grootschalige woningbouwontwikkeling in Haven-Stad. Deze samenwerkingsovereenkomst is een belangrijke mijlpaal in het verdere gezamenlijke proces.

1.4.4. Station Lelylaan

In het BO MIRT 2020 is besloten om voor het project verbetering station Amsterdam Lelylaan door IenW € 15,8 mln. uit te trekken. Het project realiseert onder andere een nieuw stationsgebouw met een gecombineerde stationshal, een nieuwe fietsenstalling, een middeneiland en tramkeerlus. Hierdoor wordt de sociale veiligheid, beleving en kwaliteit van het station flink verbeterd. Op 9 juli 2021 is hierover een bestuursovereenkomst afgesloten met daarin een verdeelsleutel voor de kosten. Nu het project richting aanbesteding gaat is het noodzakelijk om de reserveringen te actualiseren. Door de gestegen bouwkosten en langere doorlooptijd van het project leidt dit, volgens de afgesproken verdeelsleutel, tot een aanvullende bijdrage van IenW van € 10,01 miljoen. De budgettaire verwerking volgt bij voorjaarsnota 2025.

1.5. Regio Oost

In het BO MIRT Oost is gesproken over maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid bij het knooppunt A1/A30 en op de N36. Er is afgesproken dat Rijk en regio in gesprek blijven over de aanpak van het resterende deel van de N36. Over het realiseren van de verbindingsboog op de A1/A30 is een afspraak gemaakt.

Ook is afgesproken om te starten met de eerste fase van de alternatievenstudie voor de keervoorziening Veluwelijn bij Hardewijk. Verder is er aandacht geschonken aan de planuitwerking van de N50 Kampen – Kampen Zuid en de afspraak voor een bijdrage van ruim € 1,3 mln. van het Rijk voor de doorfietsroute het Picobello Pad tussen Ede en Wageningen. Ten slotte is de voortgang op lopende zaken besproken, zoals de Landelijke Aanpak Benutten

[19] Staatscourant 2024, 1439 nr. 1

Mobiliteitsnetwerken. IenW maakt € 2,25 mln. vrij voor de Regionale Bereikbaarheidsaanpak in de provincie Gelderland.

1.5.1. ViA15 Ressen – Oudbroeken

De Raad van State heeft op woensdag 2 oktober 2024 uitgesproken dat het Tracébesluit ViA15 onherroepelijk is. Het Tracébesluit lag sinds 2017 voor bij de Raad van State. De afgelopen jaren stond de beroepsprocedure voornamelijk in het teken van effecten van stikstofdepositie, de manier van berekenen van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden en de manier waarop mogelijke schade aan deze natuurgebieden kon worden voorkomen. Met het onherroepelijke Tracébesluit ViA15 is zeker dat de A15 doorgetrokken mag worden tot de A12. Dit is belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio Arnhem-Nijmegen, en voor een goede verbinding voor het goederenvervoer vanuit de Rotterdamse haven naar Duitsland en achterliggende aangrenzende landen.

Het onherroepelijk Tracébesluit betekent echter niet dat gelijk de schop in de grond kan: nadat alle voorbereidingen aan het Tracébesluit waren afgerond, is de projectorganisatie afgebouwd. Deze projectorganisatie moet, door RWS en door de aannemer, weer worden opgebouwd en er moeten nieuwe afspraken worden gemaakt over de kosten en over de bijbehorende nieuwe planning. De Kamer wordt geïnformeerd wanneer hierover meer duidelijkheid is.

1.5.2. Uitbreiding A1 Apeldoorn – Azelo

Het project A1 Uitbreiding Apeldoorn – Azelo nadert zijn voltooiing. Met het project worden extra rijstroken in beide rijrichtingen toegevoegd, waarmee de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren en de economische ontwikkeling wordt gestimuleerd. Tussen Twello en Azelo zijn de werkzaamheden al in 2020 en 2021 afgerond. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het traject tussen Apeldoorn-Zuid en Twello. Op dit traject, waar emissieloos gewerkt wordt, vinden in het laatste kwartaal van 2024 nog diverse asfalteerwerkzaamheden plaats. Afhankelijk van het weer lopen deze nog door tot in het eerste kwartaal van 2025. Zodra deze werkzaamheden gereed zijn kan de weg in zijn geheel worden opengesteld. Na openstelling vinden er nog diverse afrondende werkzaamheden plaats, zoals het terugbrengen van beplanting en herstel van aansluitingen op het onderliggend wegennet. Naar verwachting loopt dit door tot in het tweede kwartaal van 2025.

1.5.3. MIRT-verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven

Eerder dit jaar is het voorkeursalternatief A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven vastgesteld en de bestuursovereenkomst met regionale partijen getekend. Hiermee is de MIRT-verkenning afgerond. Rijk en regio blijven vooruitlopend op de planning- en studiefase in gesprek over de vergunningsruimte, de vervolgstappen in (of uitwerking van) de strategische mobiliteitsagenda voor de A50 tussen Nijmegen en Eindhoven, en mogelijke andere maatregelen die een bijdrage leveren aan het oplossen van de knelpunten op deze corridor.

1.5.4. Optimalisatie verkeersveiligheidsaanpak N18

Vanuit de € 200 mln. voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van Rijks-N-wegen worden maatregelen getroffen op de N18: delen van de berm worden verbeterd en er wordt een verkeersregelinstallatie geplaatst op het kruispunt Lichtenvoordseweg. Met aanvullende middelen die beschikbaar zijn gekomen via het amendement van de leden Koerhuis en Van der Graaf wil IenW samen met de

regio de huidige aanpak optimaliseren.[20] Concreet gaat het om het plaatsen van de verkeersregelinstallatie op het kruispunt Lichtenvoordseweg, gecombineerd met het opheffen van het kruispunt Landstraat. Dit draagt bij aan het verminderen van kop-staartongevallen en zorgt voor een betere doorstroming. Daarnaast worden de resterende obstakels in de berm verwijderd. Na realisatie van deze maatregelen is de N18 in zijn geheel ingericht volgens ontwerpeisen voor Rijks-N-wegen.

Met het oog op deze optimalisatie investeert IenW € 5,8 mln. extra in de N18. De overige beschikbare € 1,2 mln. uit het hiervoor genoemde amendement waren nodig om financiële tekorten te dekken bij lopende projecten binnen de verkeersveiligheidsaanpak op de N18. RWS voert momenteel gesprekken met de regio over de planstudie en realisatie van de diverse verkeersveiligheidsmaatregelen op de N18. Naar verwachting start de realisatie van de maatregelen in 2025.

1.5.5. Elektrificatie regionale spoorlijnen

Met de voorjaarsnota 2024 is € 98 mln. beschikbaar gekomen voor de elektrificatie van de trajecten Almelo – Mariënberg en Zutphen – Oldenzaal. Met Gelderland en Overijssel wordt nu overlegd welke financiële bijdragen er vanuit deze provincies aan deze elektrificaties kunnen worden gedaan om zo met elkaar tot een sluitende begroting te komen. Ook wordt gesproken over bijvoorbeeld de inrichting van de governance, projectbegeleiding en risicoverdeling. Alle afspraken worden met elkaar vastgelegd in één of meerdere bestuursovereenkomsten. Alle betrokken partijen zetten zich in om zo spoedig mogelijk tot deze afspraken te komen om zo de planuitwerkingen van deze projecten verder te kunnen brengen.

1.5.6. Vaarweg IJsselmeer – Meppel

In het voorjaar van 2023 is het project Vaarweg IJsselmeer – Meppel (VIJM) als onderdeel van de herprioritering binnen het MF gepauzeerd. Het project gaat om het verdiepen van de vaarweg voor het kunnen toelaten van grotere schepen van klasse Va/b en betreft daarmee grotendeels een baggeropgave waarmee zand/grond beschikbaar komt voor andere doeleinden. Rijk en regio hebben daarom afgesproken om samen met het waterschap Zuiderzeeland meekoppelkansen te onderzoeken bij het project Versterking IJsselmeerdijk. Dit bleek echter niet haalbaar gelet op de planning en aanbestedingsstrategie van dat project. Vervolgens is de blik verlegd naar mogelijkheden voor het meekoppelen van de opgave voor de VIJM met 3e tranche Kaderrichtlijn Water (KRW) en/of Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) projecten. Dit lijkt meer perspectief te bieden, mits de kwaliteit van de bodem in de VIJM hiervoor geschikt is. RWS heeft in juli 2024 opdracht gekregen om de bodemkwaliteit te onderzoeken en is gevraagd een offerte op te stellen voor de mogelijke meekoppeling met KRW en/of PAGW projecten. Voor de uitvoering van het bodemonderzoek heeft RWS inmiddels een specialistisch bureau ingeschakeld. Naar verwachting zal in de eerste helft van 2025 duidelijk worden of en onder welke voorwaarden de projectopgave van de VIJM via deze wijze kan worden gerealiseerd.

1.5.7. Overnachtingshaven Spijk

De nieuwe overnachtingshaven Spijk is sinds 1 februari 2024 toegankelijk voor het scheepvaartverkeer. De 50 extra ligplaatsen in Spijk bieden de schippers de mogelijkheid goed uitgerust en veilig hun reis aan te vatten of voort te zetten. De

[20] Kamerstuk 36 200-A, nr. 55

ligplaatsen zijn duurzaam ingericht met walstroom om daarmee ook uitstoot te beperken. Naast 50 reguliere ligplaatsen heeft de haven twee ligplaatsen voor duwschepen met duwbakken en speciale ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke ladingen. Met de realisatie van dit project kan Nederland zijn rol als schakel in de logistiek en het goederenvervoer in Europa in de toekomst nog beter vervullen.

1.5.8. Reevesluis

Eind 2023 is met het weghalen van de voormalige IJsseldijk het project Reevesluis volledig uitgevoerd. Hiermee is het watersysteem als onderdeel van het programma IJsseldelta in werking getreden. Met het gereedmaken van de waterinlaat kan bij hoogwater circa een kwart van het IJsselwater via het Reevediep worden afgevoerd richting het Drontermeer en IJsselmeer. Bij het hoogwater van december 2023 heeft het nieuw aangelegde watersysteem direct zijn meerwaarde getoond toen het Reevediep meestroomde met de IJssel.

1.5.9. Pannerdensch Kanaal

Met het project krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal zijn 35 kribben en vijf oevers tussen de Pannerdensche Kop en de tunnel van de Betuweroute verlaagd. Hiermee kan het rivierwater in het Pannerdensch Kanaal bij hoge waterstanden beter doorstromen, waardoor de waterstand in de Boven-Rijn bij zeer hoogwater met vijf cm daalt en de kans op overstromingen afneemt. Zo kunnen twee miljoen mensen in het Nederlands rivierengebied veilig blijven wonen, leven en werken. Daarnaast heeft het project een positieve bijdrage geleverd aan de ambitie klimaatneutrale en circulaire Rijksinfraprojecten. Bij de uitvoering zijn de vrijkomende materialen (klei en breuksteen) maximaal hergebruikt. Daarbij zijn de werkzaamheden voor een groot deel met emissieloos materieel uitgevoerd. Eind 2023 is het project succesvol opgeleverd.

1.6. Goederenvervoercorridors

De rol van onze internationale, multimodale goederenvervoercorridors voor de aan- en afvoer van zeehavens en andere economische clusters in het achterland wordt alleen maar belangrijker. Ze zijn nodig om de extra groei van (internationale) transportstromen in de toekomst te faciliteren. Dat wordt ingevuld door de individuele modaliteiten te versterken en om de onderlinge uitwisselbaarheid van modaliteiten te vergroten (multimodaliteit). Tegengaan van congestie op de weg en het beter benutten van de (extra)capaciteit binnen spoor, binnenvaart, weg en buisleidingen zijn daarin belangrijk. De afspraken uit het BO Goederenvervoercorridors (GVC) worden gedekt uit het budget van € 160 mln. voor het programma Goederenvervoercorridors.

1.6.1. Realisatiepacten

Bij de grotere multimodale knooppunten op de goederenvervoercorridors ontwikkelen IenW en provincies/gemeenten en (haven)bedrijven samen programma's voor het versterken van deze knooppunten als motor van een efficiënt, multimodaal en duurzaam goederenvervoer op de corridors en als schakelpunt tussen de corridors en de regionale logistiek. Voor de uitvoering ervan worden door Rijk en regio 'realisatiepacten' gesloten. Het proces van het ontwikkelen van deze programma's gebeurt daarbij onder aanvoering van onafhankelijke pactregisseurs.

Aan de uitwerking en uitvoering van het realisatiepact Venlo is - bovenop de in 2023 toegezegde middelen – een bijdrage vanuit het Rijk van € 500.000 toegekend. De budgettaire verwerking volgt bij voorjaarsnota 2025. In het realisatiepact Rotterdam en omgeving worden afspraken gemaakt voor het

versterken van het multimodale vervoer van verse levensmiddelen en landbouwproducten via een vers-corridor vanuit de Rotterdamse haven, het versterken van initiatieven om de filedruk op de weg tegen te gaan en een inzet op de logistieke efficiëntie te verbeteren met verdere digitalisering van processen. Voor de verdere uitwerking, verkenning en uitvoering van dit programma stelt IenW een bijdrage beschikbaar van € 2,5 mln. De provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam leggen elk € 2 mln. in.

Ten behoeve van de in ontwikkeling zijnde realisatiepacten voor de knooppunten Zeeland, Moerdijk, Amsterdam, Sittard-Geleen, Nijmegen en Tiel maakt IenW een reservering van € 1 mln. per pact. Dit gebeurt onder voorwaarde van cofinanciering vanuit de regio. Het is daarbij de verwachting dat deze realisatiepacten bij het BO GVC in 2025 kunnen worden gesloten.

1.6.2. Truckparking Limburg

In het BO MIRT 2023 is een onderzoek aangekondigd naar een pilot voor een beveiligde truckparking die wordt ontsloten via een verzorgingsplaats. Het afgelopen jaar zijn verschillende mogelijke locaties in kaart gebracht. Vanwege het tekort aan beveiligde parkeerplaatsen voor de lange rust, met name in de provincie Limburg, heeft IenW besloten om in twee fases een budget van in totaal € 2,5 mln. beschikbaar te stellen. De budgettaire verwerking volgt bij voorjaarsnota 2025. Daarmee kan deze pilot in detail worden uitgewerkt en indien kansrijk ook gerealiseerd worden op een daarvoor geschikte locatie.

1.6.3. Pilot emissieloos rangeren

Op de 'uiteinden' van het spoorgoederennetwerk wordt veel gebruik gemaakt van diesellocomotieven. Uit een haalbaarheidsonderzoek komt naar voren dat voor de haven van Moerdijk de inzet van een batterijlocomotief op korte termijn de meest haalbare oplossing is om tot zero emissie te komen. Met een batterijrangeer-locomotief zal in de praktijk worden getest of deze locomotief geschikt is om onder verschillende omstandigheden de gangbare rangeeroperatie in de haven van Moerdijk uit te voeren en welke operationele en financiële impact dat heeft. Lessen uit de pilot kunnen worden toegepast op soortgelijke 'uiteinden' bij andere herkomsten en bestemmingen van het spoorgoederenvervoer, zoals in andere havengebieden.

1.6.4. Beter benutten last mile spoor

Door het gebruik van sensoren en camera's kan de capaciteit op emplacementen effectiever benut worden. In 2022 en 2023 zijn middelen beschikbaar gesteld voor pilotprojecten bij spooremplacementen Botlek, Maasvlakte West, Moerdijk en Amsterdam Houtrakpolder. Met de pilots wordt beoogd om de planbare capaciteit op deze emplacementen met 25% te verhogen. Vanwege positieve resultaten wordt ingezet op doorontwikkeling van de instrumenten binnen Last Mile Spoor, het verdiepen van de pilot op emplacement Houtrakpolder, het uitwerken van de wijze waarop de toepassing op de diverse pilotlocaties kan worden bestendigd en de uitwisseling van data met de digitale systemen van de havens.

1.6.5. Machinistenpool Brabantroute

In november 2024 start een periode van 80 weken waarin er intensief gewerkt wordt aan de realisatie van het Derde Spoor in Duitsland (het spoor tussen Emmerich en Oberhausen). De aanleg van het Derde Spoor is nodig om de capaciteit op de Betuweroute te vergroten. Verspreid over deze 80 weken zijn er ruim 20 weken met dubbelsporige buitendienststellingen. Al het spoorgoederenvervoer moet in deze periode worden omgeleid van de

Betuweroute. IenW steunt het voorstel van de spoorgoederenvervoerders om een gezamenlijke machinistenpool in te richten, waarmee de beschikbare goederenpaden op het traject Rotterdam – Venlo tijdens de periodes van buitendienststellingen maximaal benut kunnen worden.

1.6.6. Vervolg nachtelijke weekendbediening op de Maas en Brabantse Kanalen

In samenwerking met de corridorpartijen heeft IenW besloten om extra budget in te zetten voor een maatwerkoplossing waarmee nachtelijke weekendbediening van bruggen en sluizen op de Maas en de Brabantse kanalen tot en met 2030 kan worden voortgezet. Dit is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de begroting 2025 van IenW door beide Kamers. Hiermee kunnen deze waterwegen 24 uur per dag, zeven dagen per week worden gebruikt door de binnenvaart en kan het bedrijfsleven profiteren van een efficiënte logistieke doorstroming.

1.6.7. Meldingen Verstoringen Infrastructuur

ProRail is dit jaar toegetreden als partner in het online platform Meldingen verstoringen infrastructuur (Melvin) van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). De mobiliteitsafstemming wordt verder verbeterd door verrijking van het Melvin systeem met informatie over stremmende overwegen en beperkingen van spoorbrugopeningen.

1.7. Algemeen

1.7.1. Mobiliteitsvisie

In december 2023 is een verkenning van varianten van bereikbaarheidsdoelen aan de Kamer gezonden voor personenvervoer in het Uitwerkingsdocument bereikbaarheidsdoelen.[21] In maart 2024 is dat aangevuld met varianten voor het goederenvervoer.[22] In het Uitwerkingsdocument is een stappenplan opgenomen om te komen tot een afweging, in antwoord op de verzoeken van de Kamer om bereikbaarheidsdoelen te ontwikkelen.[23] De afgelopen maanden zijn er concrete stappen gezet in de uitvoering hiervan:

- Het in kaart brengen van het burgerperspectief. Dit vindt plaats door middel van een Participatie Waarde Evaluatie (PWE). Deze is in de zomer van 2024 afgerond. Op basis van de uitkomsten wordt een analyse uitgevoerd en een rapportage voorbereid.
- Een kwantitatieve analyse van de huidige reisafstanden naar voorzieningen vanuit het perspectief van de eerder ontwikkelde perspectieven op bereikbaarheid (zogenoemde nulmeting). Deze analyse bevindt zich op dit moment in een afrondende fase.
- De nulmeting wordt aangevuld met een analyse naar mogelijke maatregelen en hun doelbereik. In deze effectanalyse wordt – naast andere sturingsinstrumenten – ook de motie van het lid Temmink over de afstanden van bushaltes tot woonlocaties meegenomen.[24]
- Oefenen met het werken met bereikbaarheidsdoelen op regionaal niveau op zowel inhoud als proces. Dit is opgestart en wordt in drie gebieden samen met de decentrale overheden ingevuld (metropoolregio Rotterdam-Den Haag; groene metropoolregio Arnhem-Nijmegen en Parkstad Limburg).

---

[21] Kamerstuk 31 305, nr. 439
[22] Kamerstuk 34 244, nr. 10
[23] Motie Krul en Van der Graaf (Kamerstuk 29 398, nr. 1047), motie Van der Graaf (Kamerstuk 29 385, nr. 126), motie Krul c.s. (Kamerstuk 29 385, nr. 130), motie Temmink (Kamerstuk 29 697, nr. 132), gewijzigde motie Van der Graaf en Bushoff ter vervanging van nr. 122 (Kamerstuk 29 697, nr. 122)
[24] Kamerstuk 29 697, nr. 132

De komende periode zal deze beleidsinformatie worden gebundeld op basis waarvan een reactie inclusief kabinetsstandpunt wordt geformuleerd op de genoemde verzoeken uit de Kamer. Het voornemen is om deze reactie met alle onderliggende verzamelde inzichten in het eerste kwartaal van 2025 aan de Kamer te verzenden.

1.7.2. Integrale Mobiliteitsanalyse

Naar verwachting wordt de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) eind 2026 uitgebracht. Normaal gesproken publiceert IenW deze analyse elke vier jaar, maar vanwege de vervroegde verkiezingen vorig jaar is besloten om in december 2023 een update van de IMA 2021 uit te brengen.[25] De IMA voorziet het nieuwe kabinet van inzichten over de lange termijn mobiliteitsontwikkeling, effecten daarvan op verkeersveiligheid, leefomgeving en gezondheid, en potentiële bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven op de hoofdnetwerken van weg, spoor en water (in gebieden en voor groepen mensen). De volgende IMA baseert zich onder meer op de verkeersgegevens van 2023, de nieuwe Welvaart en Leefomgeving Scenario's van PBL en post-covid gedragseffecten uit 2023 en 2024. Rekening houdend met verwerkingstijden van de modellen, vormt eind 2026 de eerste mogelijkheid voor publicatie van de IMA.

1.7.3. Landelijke aanpak benutten mobiliteitsnetwerken

De Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 beschrijft hoe IenW werkt aan bereikbaarheid in de context van grote maatschappelijke opgaven zoals wonen, de energietransitie, sociale inclusie en leefbaarheid.[26] Een belangrijk uitgangspunt is 'de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd'. Dat vraagt, naast de aanleg en onderhoud van infrastructuur, ruimtelijk- en voorzieningenbeleid om een optimale benutting van bestaande mobiliteitsnetwerken. Rijk, IPO, VNG, vervoerregio's en regionale partners hebben in een gezamenlijk traject het afgelopen jaar gewerkt aan de landelijke aanpak. Daar is afgesproken om te blijven samenwerken, onder meer aan de thema's zoals genoemd in het plan van aanpak, te weten: hubs, deelmobiliteit, publiek vervoer, digitalisering en spits spreiden. Binnen al deze thema's wordt volop gewerkt om de bereikbaarheid voor de reizigers te verbeteren. Vanuit de landelijke aanpak zal worden bekeken op welke wijze kennis en best practices gedeeld kunnen worden en hoe toepassing eruit ziet in verschillende type gebieden (verstedelijkt, suburbaan en landelijk). Dit zal, waar aan de orde, worden toegepast bij de uitwerking van andere gezamenlijke trajecten (bijvoorbeeld in de uitwerking programma hubs in het kader van ontsluiting woningbouw en binnen gezamenlijke gebiedsprogramma's).

In 2025 wordt een landelijke overlegstructuur ingericht ten behoeve van het versterken van de samenhang, samenwerking en effectieve implementatie en uitvoering. Ook zal verder onderzocht worden welke mogelijke knelpunten reizigers ervaren in hun mobiliteitskeuzes en bezien welke mogelijkheden er zijn om hierin stappen te zetten. Daarnaast werken Rijk en regionale partners samen aan een gezamenlijke werkwijze voor monitoring en evaluatie met als doel om de effecten van maatregelen beter in beeld te brengen.

1.7.4. Landelijke aanpak spits spreiden

De drukte op de weg en het spoor neemt toe door groei van de economie, inwoneraantallen en werkzaamheden. De bereikbaarheid staat hierdoor onder druk. In het BO MIRT 2024 heeft IenW met regionale overheden afgesproken om dit probleem gezamenlijk aan te pakken. Het Rijk stelt op dit moment een

[25] Kamerstuk 36 410 A, nr. 21
[26] Kamerstuk 31 305, nr. 388

landelijke aanpak op. Dit plan wordt voor het einde van het jaar separaat naar de Kamer gestuurd. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Van Dijk en het regeerprogramma.[27] Onderdeel van de aanpak is een eerste landelijke reservering van € 16 mln. IenW werkt samen met regionale partijen aan specifieke knelpunten en opgaven. Landelijk en regionaal worden onder meer werknemers, werkgevers en onderwijsinstellingen betrokken. Het streven is om in het BO MIRT van 2025 de regionale aanpakken vast te stellen, inclusief eventuele bijbehorende financiering van Rijk en regio.

1.7.5. Vernieuwing MIRT

In maart 2024 is de Kamer geïnformeerd dat het van belang is om het gesprek te blijven voeren over het bereikbaarheidsbeleid.[28] IenW is het traject 'Vernieuwing MIRT' gestart om het MIRT-proces toekomstbestendig te houden. IenW is in gesprek met de vijf MIRT-regio's, koepels IPO en VNG, de vervoerregio's VRA en MRDH en de betrokken departementen over de perspectieven op het huidige MIRT en mogelijke verbeteringen hierin. Hierbij is een aantal punten geïdentificeerd om bij de doorontwikkeling van het MIRT aandacht aan te besteden. Dit gaat onder meer om het behoud van de sterke elementen van het MIRT-proces, de positie van het MIRT in het ruimtelijk domein en het type afspraken in het BO MIRT. In 2025 gaat IenW samen met de andere betrokken partijen verder aan de slag met de uitwerking van deze denkrichtingen, zodat in het najaar van 2025 hier de eerste richtinggevende besluiten op kunnen worden genomen.

1.7.6. Woningbouw en Mobiliteit

In heel Nederland wordt aan de slag gegaan om de woningbouwproductie zo snel mogelijk te verhogen naar 100.000 woningen per jaar. Om deze bouw te ondersteunen, stelt het kabinet verschillende middelen beschikbaar. Voor het stimuleren van de woningbouw heeft het kabinet € 5 mld. vrijgemaakt. Een deel van deze middelen is voor een zogeheten realisatiestimulans. Aanvullend op de realisatiestimulans zet het Rijk met een gebiedsgerichte aanpak in op locatie specifieke uitdagingen, onder andere met het voorzetten van de woningbouwimpuls en het gebiedsbudget. Om de nieuwe woningen te ontsluiten wordt door het kabinet € 2,5 mld. toegevoegd aan het MF.

De komende periode werken VRO en IenW de investeringsrichtingen, uitgangspunten en criteria voor de inzet van de vanuit het Regeerprogramma extra beschikbare middelen verder uit. Het is de bedoeling om de uitgangspunten op de Woontop in december 2024 te delen tussen Rijk, regio en andere bij de woningbouw en infrastructuur betrokken partijen. De Kamer wordt per brief over de Woontop geïnformeerd.

De verwachting is om komend voorjaar de eerste concrete beslissingen te nemen over de inzet van de gebiedsgerichte middelen voor de 'reguliere' woningbouwlocaties. Parallel voert het Rijk het gesprek met de bestaande grootschalige woningbouwlocaties. Het kabinet wijst in de Nota Ruimte (verwacht in de zomer van 2025) door heel Nederland nieuwe locaties voor grootschalige woningbouw aan. Investeringsbeslissingen voor de bestaande en nieuwe grootschalige woningbouwlocaties zullen worden genomen bij de BO's MIRT en Leefomgeving 2025.

[27] Kamerstuk 36 410-XII, nr. 43
[28] Kamerstuk 36 410-A, nr. 49

1.7.7. Maatregelpakket draaiend houden ringen

De Kamer is eerder geïnformeerd dat het maatregelpakket voor het draaiend houden van de ringen rond de grote steden binnen vijf 'werksporen' zal plaatsvinden.[29] Rijk en regio hebben in de afgelopen periode overeenstemming bereikt over een nadere invulling van en toedeling van budgetten voor deze werksporen.

Het beschikbare budget van IenW van € 300 mln. wordt als volgt over de werksporen verdeeld:

- werkspoor 1 (incidentmanagement) maximaal € 65,6 mln., verminderen van de effecten van ongeplande verstoringen door een snellere start en afhandeling van incidentmanagement in combinatie met in-car veiligheidswaarschuwingen.
- werkspoor 2 (verkeersinformatie) maximaal € 58,6 mln., effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeershinder en routering.
- werkspoor 3 (verkeersmanagement) maximaal € 49 mln. betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen: matrixborden, lussen, camera's, toeritdosering (TDI's) en verkeersregelinstallaties (iVRI's).
- werkspoor 4 (kleine infrastructurele maatregelen) maximaal € 76,8 mln., vergroten buffercapaciteit op-/afritten, betere inrichting van knooppunten, verbetering van belijning, verbindingen en aansluitingen en ontwikkelen van mobiliteitshubs.
- Voor werkspoor 5 (netwerkoptimalisatie Ring Eindhoven) is al eerder € 50 mln. overeengekomen.

Tot uiterlijk medio 2025 zal worden onderzocht hoe de maatregelen van het Rijk kunnen worden ingepast in de werkplanning van RWS, waarna zal worden besloten over de realisatie in relatie tot voor het geheel van projecten op het gebied van exploitatie, onderhoud, vernieuwing en aanleg. Parallel vindt overleg met de regio plaats over de door de regio te realiseren maatregelen.

1.7.8. Spooremplacementen en woningbouw

Binnen een aantal grootschalige woningbouwlocaties wordt door Rijk en regio gekeken naar woningbouw in de nabijheid van of op (binnenstedelijke) spooremplacementen. Zo lopen er concrete trajecten in Rotterdam (bij Stadionpark), Dordrecht (Maasterras), Arnhem-Oost en Amsterdam Zaanstraat (Havenstad). Daarnaast zijn in het BOL afspraken gemaakt voor een haalbaarheidsonderzoek naar de kansen en mogelijkheden van gedeeltelijke uitplaatsing van Roosendaal West en optimalisatiemogelijkheden voor het emplacement Maastricht. Dit zijn complexe vraagstukken waar alle betrokken partijen zich maximaal inspannen om enerzijds woningbouw mogelijk te maken en anderzijds de functies van de emplacementen -bij mogelijke uitplaatsing- te borgen.

Om meer inzicht te krijgen in de kansen en randvoorwaarden bij woningbouw rond spooremplacementen hebben IenW en VRO gezamenlijk een quickscan laten uitvoeren (zie bijlage). Parallel werkt ProRail aan het opstellen van een langetermijnvisie op emplacementen. Deze visie geeft vanuit het perspectief van het spoorsysteem inzicht in waar op de lange termijn (2050 en verder) opstelcapaciteit nodig is en geeft daarmee ook meer richting waar eventueel

[29] Kamerstuk 36 410-A, nr. 16

kansen liggen voor woningbouw op of bij emplacementen. Emplacementen hebben een essentiële rol in dit systeem. Gezien de gewenste groei van het (internationale) personen- en goederenvervoer blijft voldoende emplacementscapaciteit ook richting de toekomst van groot belang.

Zowel uit de quickscan als uit de langetermijnvisie komt naar voren dat de aanvullende locatiemogelijkheden voor woningbouw op en bij emplacementen beperkt zijn. Veelal komt dit doordat het spoorsysteem in de regio geoptimaliseerd is rondom de functie die het emplacement biedt. Emplacementen zijn daardoor op korte en middellange termijn niet altijd kosteneffectief elders te beleggen. De komende periode gaat het kabinet met de regio's in gesprek over de uitwerking van haar ambities op het gebied van de woningbouwopgave en ruimtelijke ontwikkeling. Vanuit de maatschappelijke kosten en baten ligt t.a.v. het benutten van de woningbouwkansen nabij en op spooremplacementen de prioriteit bij de reeds genoemde trajecten.

1.7.9. Ingebruikname PHS-infrastructuur en dienstregeling 2025

In december 2024 start NS de dienstregeling 2025. In deze dienstregeling gaan ongeveer 1600 treinen per week extra rijden ten opzichte van dit jaar. NS voert een grote structuurverandering door. Een aantal voorbeelden van verbeteringen zijn: de invoering van de Airport Sprinter, meer tienminutentreinen, herstel van kwartierdiensten (bijvoorbeeld tussen Utrecht en Woerden), verruiming van de reismogelijkheden in de avonduren en de nacht en meer treinen in de spits en aan de randen van de dag.

Met de start van de dienstregeling 2025 zal een nieuwe tienminutensprinter tussen Den Haag en Rotterdam gaan rijden. Dit is mogelijk omdat het grootste deel van de extra infrastructuur binnen het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is opgeleverd. Met deze verbetering wordt het reisgemak en treinaanbod op dit drukke corridor verhoogd.

1.7.10. Spoorcapaciteit 2030

Met het programma Spoorcapaciteit 2030 wordt ervoor gezorgd dat spoorvervoer ook op de middellange termijn voldoende capaciteit en kwaliteit heeft om in de vervoersvraag te voorzien en dat deze veilig, betrouwbaar en betaalbaar is. Sinds 2022 ligt het accent op het voorzien in de extra vervoersbehoefte voortvloeiend uit de nieuwe woningbouwlocaties en het op peil houden van het nationale spoornetwerk richting 2030. Dat is in het BO MIRT van 2022 bekrachtigd met een bijdrage van € 585 mln. vanuit de middelen voor woningbouw en mobiliteit.

Eind 2023 is een eerste pakket urgente inframaatregelen van € 121 mln. uit deze middelen beschikt. Hiervoor wordt met name de tractie- en energievoorziening uitgebreid en verzwaard voor een nieuwe dienstregelingsstructuur vanaf eind 2024. Voor de zomer van dit jaar heeft IenW een tweede maatregelenpakket van € 437,8 mln. beschikt. Dit pakket bevat een combinatie van studies en realisatieprojecten van verdere verbetering van de tractie-energievoorziening, baanstabiliteit en geluidsmaatregelen. Hiermee wordt onder meer de verdere instroom mogelijk gemaakt van de nieuwe ICNG-treinstellen en de introductie van een zesde IC Direct tussen Rotterdam en Amsterdam. Voor baanstabiliteit voorziet dit pakket in realisatie van structurele maatregelen tussen Delft en Schiedam. Ook financiert IenW hiermee drie gerichte studies naar baanstabiliteit op de corridors Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad, Alkmaar – Amsterdam en Breda – Tilburg om meer treinen op die trajecten mogelijk te maken. Deze studies vinden plaats parallel aan het wetenschappelijk onderzoek naar baanstabiliteit. Ook met

dit tweede maatregelenpakket draagt IenW bij aan de ontsluiting van woningbouwlocaties in de Metropoolregio Amsterdam, Schiphol, Groene Hart, Zuidelijke Randstad, Utrecht-Amersfoort, Stedelijk Brabant, Regio Zwolle en Groningen.

1.7.11. Doorfietsroutes

IenW heeft jaarlijks € 6 mln. beschikbaar op het MF om via cofinanciering bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Voor 2024-2026 is het geld gebundeld tot een eerste tranche van € 18 mln. Het Rijk heeft hiervoor in mei 2024 een uitvraag voor projecten gedaan bij provincies en vervoerregio's. In reactie hierop zijn 34 projecten ingediend. De ingediende plannen kenmerken zich door een hoge kwaliteit. Alle voorgestelde routes dragen substantieel bij aan de versterking van het fietsnetwerk en bevorderen de verkeersveiligheid voor fietsers. Een beoordelingscommissie heeft deze beoordeeld en een selectie van meest effectieve projecten voorgedragen. Tijdens de BO's MIRT hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de financiering en verdere uitwerking van twaalf doorfietsroutes door het hele land. De routes maken het voor meer mensen aantrekkelijk om de fiets te pakken naar het werk. Daarnaast wordt op veel trajecten de verkeersveiligheid voor fietsers aanzienlijk verbeterd.

1.7.12. Participatieve Waarde Evaluatie

De onderzoeksbureaus MuConsult en Ecorys hebben in 2024 een verkennende evaluatie gedaan naar de toegevoegde waarde van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) voor het MIRT. Dit rapport bevestigt dat de PWE toegevoegde waarde kan hebben bij MIRT-projecten, met name in de analyse- en beoordelingsfase, als participatiemiddel evenals effectenraming.

Het onderzoek naar de PWE was aangekondigd in de MIRT-najaarsbrief van 2022 en inmiddels afgerond.[30] In de bijlage is het rapport te vinden. De PWE is een instrument ontwikkeld door een start-up van de TU Delft. Het betreft een nieuwe manier om maatschappelijke waarde van effecten van voorgenomen overheidsbeleid af te leiden door het bevragen van grote groepen mensen. In een PWE worden mensen op grote schaal één of meerdere dilemma's voorgelegd. Met deze methode kan in beeld worden gebracht wat de bereidheid van mensen is om een euro overheidsgeld meer/minder uit te geven aan het adresseren van een bepaalde opgave. Binnen het MIRT wordt de PWE al incidenteel toegepast, onder meer onlangs bij de Oude Lijn en Lelylijn en binnenkort bij de Mobiliteitsvisie.

In de evaluatie komen de onderzoekers tot de conclusie dat de PWE vooral toegevoegde waarde lijkt te hebben voor twee fasen van het MIRT. Zo zou de PWE kunnen worden ingezet bij het bepalen van de scope van oplossingsrichtingen en bij het beoordelen van effecten van projectalternatieven. Het instrument kan helpen bij het onderbouwen van strategische keuzes of een afweging tussen meerdere (uiteenlopende) effecten. De onderzoekers concluderen daarnaast dat de PWE een effectief middel is om grote groepen mensen te bevragen over een project. De PWE is minder effectief als participatiemiddel bij projecten waar het draait om een zeer lokale opgave voor een zeer kleine niche, een zeer technisch of een te eenvoudig vraagstuk.

Net als de MKBA, kan de PWE ook worden ingezet om effecten op welvaart te ramen. Dit doet de PWE door contextafhankelijk naar de voorkeuren van burgers te vragen en die effecten in samenhang te beschouwen. Dit is wezenlijk anders

[30] Kamerstuk 36 200-A, nr. 9

dan de MKBA, dat zich baseert op kengetallen per projecteffect. Daarmee komt de maatschappelijke waarde in een PWE op een andere manier tot stand dan in de MKBA. Vanwege de verschillende benadering van maatschappelijke waarde, kunnen de methoden elkaar versterken. Bij verdere ontwikkeling en bredere toepassing van deze nieuwe methodiek zien de onderzoekers een mogelijke rol voor de planbureaus.

2. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT

2.1. A2 Het Vonderen – Kerensheide

De motie Van Aalst verzoekt de regering om de verbreding van de A2 tussen knooppunt Het Vonderen en Kerensheide in overleg met de provincie sneller te realiseren.[31] In september 2023 is het project gegund aan de aannemer en is de realisatie gestart. De aannemer is sindsdien gestart met het prepareren van de grond en het treffen van andere voorbereidingen om te beginnen met de verbetering van het tracé. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

2.2. Vervanging geluidsschermen A10 Noord

De Kamer is eerder geïnformeerd dat RWS mogelijk al in 2024 in plaats van 2025 kon starten met de vervanging van de geluidsschermen aan de A10 Noord bij Amsterdam.[32] RWS heeft de opdracht in maart 2024 gegund en kort na de zomer zijn de werkzaamheden begonnen. Volgens de huidige planning lopen de werkzaamheden door tot medio 2025. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging om de schermen versneld te vervangen.

2.3. BRT-pilots Haarlem – Schiphol – Amsterdam en Eindhoven (A50 – Meierij)

Via een amendement van de leden Minhas en Van Ginneken is € 2 mln. beschikbaar gesteld om pilots op te starten voor het vervoerssysteem Bus Rapid Transit (BRT).[33] Op de Landelijke OV- en Spoortafel van december 2023 zijn Einhoven (A50) – Meierij in Noord-Brabant en Haarlem – Schiphol – Amsterdam in Noord-Holland gekozen als trajecten voor de uitwerking van pilots. De provincie Noord-Brabant en de Vervoerregio Amsterdam hebben als trekkers van deze pilots ieder een plan van aanpak uitgewerkt met daarin het type maatregelen, de kosten en de planning. De pilots zijn onderdeel van een bredere multimodale mobiliteitsaanpak in de regio en bevatten elementen van BRT met perspectief op een volwaardige BRT-verbinding. Op basis hiervan hebben Rijk en regio afgesproken gezamenlijk maximaal € 2 mln. per pilot beschikbaar te stellen op basis van een 50/50 verdeling Rijk-regio.

Beide pilots kunnen binnen twee jaar worden uitgevoerd. De voortgang van de pilots wordt jaarlijks geëvalueerd en gemonitord door middel van een voortgangsrapportage. Bij afronding wordt een afsluitende rapportage gemaakt met leerpunten. Deze leerpunten worden gebruikt bij de verdere ontwikkeling van BRT in Nederland. Tevens worden de leerpunten landelijk gedeeld, zodat ook regio's elders ervan kunnen leren en profiteren.

2.4. Baanstabiliteit spoordijken

Tijdens het NO MIRT van 22 januari 2024 is toegezegd de Kamer te informeren over het landelijke onderzoek naar de stabiliteit van spoordijken (de baanstabiliteit).[34] De "landelijke netwerkanalyse" van ProRail brengt voor het volledige spoorwegennetwerk de baanstabiliteit in kaart. Voor het huidige vervoer

[31] Kamerstuk 35 300-A, nr. 21
[32] Aanhangsel van de Handelingen 2022-2023, nr. 1888
[33] Kamerstuk 36 200-A, nr. 48
[34] Kamerstuk 36 410-A, nr. 46

beoordeelt ProRail de baanstabiliteit als veilig. Voor toekomstige groei van het treinverkeer op een aantal trajecten is nader onderzoek nodig.[35] ProRail voert nu verdiepend onderzoek uit op baanvakken waar groei van het treinverkeer wordt voorbereid. De Kamer zal in de brieven waarin infrastructuurmaatregelen voor die specifieke productstappen aan bod komen, worden geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek voor die baanvakken.[36]

Het wetenschappelijk onderzoeksprogramma van ProRail verdiept de kennis over berekenings- en beoordelingsmethodieken voor baanstabiliteit en over maatregelen om de stabiliteit te verbeteren. Dit onderzoek heeft inmiddels opgeleverd dat goederentreinen van 740 meter op de internationale goederencorridors kunnen rijden zonder dat aanpassingen aan de spoordijk nodig zijn. Dat geldt ook voor internationale reizigerstreinen met zware locomotieven op de corridors waar eerder een vergelijkbare zware locomotief reed.

Baanstabiliteit speelt ook een rol in andere spoordossiers, zoals de implementatie van de herziene TEN-T-verordening, klimaatadaptatie, en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De Kamer wordt hierover via de desbetreffende Kamerbrieven op de hoogte gehouden.

2.5. Inventarisatie knelpunten in relatie tot de hoofdrailnetconcessie

De motie van het lid De Hoop verzoekt de regering om voor het komende MIRT-debat een inventarisatie naar de Kamer te sturen over welke infrastructurele knelpunten de komende periode opgelost moeten worden om de afspraken uit de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (HRN) uit te kunnen voeren.[37]
Uitgangspunt van de concessie van het hoofdrailnet 2025-2033 is het zogenaamde '6basismodel'. Hiervoor zijn voldoende MF-middelen beschikbaar in de budgetten voor PHS en spoorcapaciteit 2030. Er zijn dan ook geen (vervoer)knelpunten aan de orde zolang er niet meer treinen zouden moeten worden gefaciliteerd dan 6basis. Gezien de actuele vervoerontwikkeling is een dergelijke stijging van het aantal treinen de komende jaren niet voorzienbaar. Bovendien is het in dat geval niet reëel dat extra inframaatregelen binnen enkele jaren uitvoerbaar zijn. Bij de midterm review van het volume van de hoofdrailnet concessie in 2027 wordt integraal stilgestaan bij de ontwikkeling, het eventuele extra treinaanbod dat daarvoor nodig is en de benodigde maatregelen.

2.6. Dubbelspoor Zwolle – Deventer

Tijdens het CD Spoor van 12 september 2024 is aan het lid De Hoop toegezegd in gesprek te gaan met de regio en ProRail over spoorverdubbeling tussen Zwolle en Deventer. Het eerste gesprek is inmiddels gevoerd met de drie aanliggende gemeenten en de provincie Overijssel. Dubbelspoor tussen Zwolle en Deventer maakt het versnellen van de Intercity, het laten rijden van een sprinter en het aanleggen van een extra station in Zwolle of Deventer mogelijk. Dit biedt kansen voor woningbouw langs dit traject.

In het verleden is hier onderzoek naar gedaan. Er is vastgesteld dat actualisatie van die onderzoeksgegevens nodig is om te bepalen hoe en met welke urgentie dit dossier verder op te pakken. Dit heeft te maken met de woningbouwopgave in de regio en de beperkte budgetten uit het MF en bij de regionale partners. Rijk en regio gaan hierover verder in gesprek.

---

[35] Kamerstuk 29 893, nr. 264
[36] Kamerstuk 32 404, nr. 124
[37] Kamerstuk 36 410-A, nr. 54

In Deventer spelen ook andere opgaven; zo kijkt ProRail wat nodig is voor een robuuste inpassing van de treinverbindingen van en naar Oost-Nederland en de Berlijnlijn, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van een vierde perron op station Deventer. Verwacht wordt dat ProRail de resultaten medio 2025 kan opleveren.

2.7. Verkeerssituatie fietsers Jan Blankenbrug
Aan de Kamer is toegezegd dat deze wordt geïnformeerd over de gewenste maatregelen en aanpak over de verkeersveiligheidssituatie van fietsers op de Jan Blankenbrug.[38] RWS gaat de verkeersveiligheid van fietsers in 2024 verbeteren door het fietspad op de Jan Blankenbrug met 45 cm te verbreden en een lamellenscherm op de reeds aanwezige barrier te plaatsen. De werkzaamheden zullen in 2024 worden uitgevoerd. Het Rijk en de provincie Utrecht financieren elk 50% van de investeringskosten. Voor IenW betekent dit een investering van € 250.000. Dit is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de begroting van IenW door beide Kamers. Hiermee is ook invulling gegeven aan de toezegging.

2.8. EU-fondsen fietsinfra
Aan de Kamer is toegezegd dat deze voor 1 december wordt geïnformeerd naar aanleiding van het onderzoek of er EU-fondsen zijn voor fietsinfra. Er wordt een onderzoek uitgezet om meer inzage te krijgen in kansen voor EU-financiering van fietsinfra. De resultaten worden in het voorjaar van 2025 met de Kamer gedeeld.

2.9. Doorfietsroutes en woningbouwgelden fietsinfra
Aan het lid Van Dijk is toegezegd dat de Kamer nader wordt geïnformeerd over de stand van zaken van de doorfietsroutes en de bestemming van de woningbouwgelden voor fietsinfra. Over de doorfietsroutes is de Kamer geïnformeerd in paragraaf 1.7.11. Onder het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) wordt breed ingezet op de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen. Onderdeel hiervan zijn investeringen in fietsmaatregelen. De Kamer is eerder geïnformeerd over de verdeling van de € 7,5 mld. vanuit het programma WoMo.[39] Hierbij is voor circa € 780 mln. geïnvesteerd in 505 maatregelen (mede) gericht op fietsinfrastructuur. Samen met cofinanciering van de regio telt dit op tot een investering meer dan € 1,1 mld. in fietsinfrastructuur. Het gaat hierbij onder andere om betere fietsaansluitingen richting OV-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dit om de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen met de fiets te garanderen en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. In 2023 en 2024 zijn de bedragen vanuit de € 7,5 mld. als onderdeel van specifieke uitkeringen via beschikkingen toegekend aan gemeenten. Met de eerste voorschotten die gemeenten inmiddels ontvangen hebben kunnen zij aan de slag met de uitvoering van de maatregelen. Over de voortgangsrapportage van het programma WoMo wordt de Kamer geïnformeerd in paragraaf 2.10. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging.

2.10. Voortgangsrapportage Woningbouw en Mobiliteit
Aan de Kamer is toegezegd dat de voortgangsrapportage van het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) vanaf 2024 jaarlijks samen met de MIRT-najaarsbrief naar de Kamer wordt gestuurd.[40] Het doel van deze voortgangsrapportage (VGR) is om de Kamer te informeren over de voortgang van en ontwikkelingen in de scope, planning, realisatie, risico's en financiën van de

[38] Kamerstuk 35 925-A, nr. 76
[39] Kamerstuk 36 200-A, nr. 9
[40] Kamerstuk 36 410-A, nr. 16

gemaakte afspraken uit het programma WoMo die betrekking hebben op het jaar 2023 (zie bijlage).

De resultaten uit de eerste voortgangsrapportage laten zien dat de realisatie van infrastructurele maatregelen en woningbouw is gestart. Op basis van deze eerste resultaten is het nu niet mogelijk om betrouwbare uitspraken te doen over het verdere verloop van de realisatie ten opzichte van de vastgestelde scope. Vanaf de VGR 2025 en latere jaren is het wel mogelijk om in de voortgangsrapportages trends over het verloop van de realisatie weer te geven. Aan het eind van deze rapportage wordt de aanpak voor de monitoring en evaluatie op brede welvaart geïntroduceerd. Hierdoor zal op termijn inzicht worden verkregen in de effecten van het programma Woningbouw en Mobiliteit op brede welvaart.

2.11. Analyse-instrument Mobiliteitsfonds

Op Prinsjesdag 2024 is de Kamer geïnformeerd over het analyse-instrument Mobiliteitsfonds. In het wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek IenW van 3 oktober 2024 is gevraagd om dit in de MIRT-brief toe te lichten. Met het analyse-instrument MF kan de beschikbare beslisinformatie over mogelijke investeringsopties en andere maatregelen met betrekking tot het MF worden verzameld, gestructureerd en geanalyseerd. Mede naar aanleiding van de motie Van Dijk c.s. hebben brede welvaart, de Mobiliteitsvisie 2050 en 'Elke Regio Telt!' een plek gekregen in het instrument.[41] Meer concreet wordt bij nieuwe investeringen bijvoorbeeld ook getoetst in hoeverre deze verschillen tussen regio's verkleint. Het instrument is een hulpmiddel voor de politieke afweging over investeringsbeslissingen waarover in de BO's MIRT afspraken worden gemaakt.

2.12. Instandhouding in het MIRT

De motie Krul en Van der Graaf verzoekt het kabinet de instandhoudingsopgave te integreren in alle onderdelen van de MIRT-cyclus.[42] Op 19 september 2023 is de Kamer geïnformeerd over hoe RWS hier invulling aan wil geven.[43] In de verdere uitwerking hiervan is meegewogen dat de productie op instandhouding van de RWS-netwerken fors moet worden verhoogd. Dit vereist continuïteit in de opgave en ruimte voor RWS om het werk slim vorm te geven in samenwerking met de markt.

RWS programmeert de instandhoudingswerkzaamheden met een jaarlijks geactualiseerde meerjarenplanning. In de uitwerking van deze planning voert RWS regelmatig het gesprek met decentrale overheden, in verschillende samenstellingen en over verschillende thema's. Dit is al jaren de werkwijze die RWS hanteert. Aan de Kamer is toegezegd dat RWS in het najaar de planning met de regio's bespreekt.[44] Ook dit jaar heeft RWS het gesprek gevoerd met de regio's. Deze heeft daar kennis van genomen en dat heeft dit jaar niet tot nadere afspraken in het BO MIRT geleid. Aanvullend wordt nu ter integratie van instandhouding in het MIRT het volgende ondernomen:

- Jaarlijks in het najaar deelt RWS de geactualiseerde programmering met de regionale partijen en ProRail in een bijeenkomst per RWS regio. Centraal staan informeren over de voorziene geprogrammeerde werkzaamheden voor de komende drie jaar en kennisnemen van de bijbehorende hinder en de te ontwikkelen hinderaanpak. Voor de projecten die drie jaar of verder vooruit

[41] Kamerstuk 36 410 A, nr. 37
[42] Kamerstuk 29 385, nr. 131
[43] Kamerstuk 36 410-A, nr. 8
[44] Kamerstuk 36 410-A, nr. 9

geprogrammeerd staan, wordt ook bezien of er ruimte is voor het benutten van eventuele meekoppelkansen.
- In de daaropvolgende BO's MIRT worden de belangrijkste instandhoudingswerkzaamheden die in de komende paar jaar gepland staan ter kennisname opgenomen. Dit is inclusief bijbehorende hinderaanpak en eventuele afspraken over meekoppelkansen.
- Jaarlijks worden vanaf 2025 in de MIRT-brief in het najaar de belangrijkste brede ontwikkelingen in de instandhoudingsopgave vermeld.

2.13. Herplantplicht RWS en ProRail

In de MIRT-brief van 15 december 2021 is er voor het eerst gerapporteerd over de herbeplantingsplicht op grond van de Wet natuurbescherming die geldt bij infrastructurele werken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Schonis c.s.[45] In deze MIRT-brief wordt over de stand van zaken over het jaar 2023 gerapporteerd.

Het kappen van bomen wordt gemeld bij het bevoegd gezag; dit is veelal de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De compensatieopgave wordt vervolgens berekend en uitgedrukt in hectares. Het afgelopen jaar is de registratie geactualiseerd en afgestemd met de RVO. De gerapporteerde omvang is daardoor en als gevolg van uitgevoerde herbeplanting en nieuwe projecten gewijzigd ten opzichte van de vorige opgave. De herbeplantingsopgave ziet er per 1 januari 2024 als volgt uit:

- Voor RWS bedraagt deze opgave 600 hectare. In 2023 is ongeveer 25 hectare herbeplant. Voor ca. 389 hectare is de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken. Daarnaast is sprake van 524 hectare onverplicht (extra) aangeplante bomen. RWS overlegt met het ministerie van LVVN in hoeverre deze als invulling van de herplantplicht kan worden gezien.
- Voor ProRail bedraagt deze herplantingsopgave 4,2 hectare. In 2023 is 0,6 hectare herbeplant. Voor 2,6 hectare is de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken, maar deze zal alsnog worden uitgevoerd. Daarnaast is sprake van 0,27 hectare onverplicht (extra) aangeplante bomen.

2.14. Dom-tot-Dam doorfietsroute

In het CD MIRT van 5 juli 2023 is aan de Kamer toegezegd dat de inzet is dat eind 2024 besluiten genomen kunnen worden over het al dan niet realiseren van de Dom-tot-Dam doorfietsroute. Deze zomer is gestart met een werkgroep van alle vertegenwoordigde wegbeheerders ten behoeve van het opstellen van het voorlopig ontwerp. De benodigde beslisinformatie is eind dit jaar nog niet beschikbaar, maar zal naar verwachting bij het BO MIRT van 2025 gereed zijn.

3. Slot

Ondanks de krappe financiën op het MF gebeurt er dus nog enorm veel binnen het MIRT. Op basis van de afspraken uit de BO's MIRT worden hier komende periode weer verdere stappen in gezet. Dat is goed voor de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland. In het voorjaar van 2025 vinden de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving plaats. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer zoals gebruikelijk per brief geïnformeerd, in aanloop naar het volgende commissiedebat MIRT.

[45] Kamerstuk 35 300-A, nr. 43

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Kenmerk
IENW/BSK-2024/322815

Barry Madlener

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen

(pnh) Docnr: 2334824/2343659

Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 2024
6 en 7 november 2024

Inhoudsopgave

Regio Zuidwest-Nederland **2**
Regio Zuid-Nederland **9**
Regio Noord-Nederland **21**
Regio Noordwest-Nederland **26**
Regio Oost-Nederland **38**
Programma Goederenvervoercorridors **43**
Generieke, nationale afspraken **50**

Regio Zuidwest-Nederland

1. Midden-Zeelandroute

- In het kader van het Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute (MZR) wordt momenteel de laatste hand gelegd aan het kaderdocument, waarin ontwikkelingen (zoals ruimtelijke keuzes, wonen, landbouw, natuur, bedrijvigheid) die van invloed zijn op de toekomst van de MZR in beeld worden gebracht. In het komende half jaar zal specifiek worden ingegaan op welke gevolgen bepaalde keuzes hebben voor de MZR en welke keuzes voor de wegen dan aan de orde zijn.
- Na deze fase zullen Provincie Zeeland en het Rijk met gelijkwaardige inspanning de (ruimtelijke) keuzes maken, rekening houdend met de gevolgen voor de MZR en de (on)mogelijkheden van infrastructurele aanpassingen aan de MZR. Deze keuzes zullen worden opgenomen in een gezamenlijke propositie die ter besluitvorming zal worden voorgelegd aan het Kabinet, Gedeputeerde Staten van Zeeland en de betreffende colleges van burgemeester en wethouders.

2. Gesprek Binnenvaart

- De minister van IenW gaat in gesprek met Zeeland en de binnenvaartsector over de uitdagingen en positie van de binnenvaart mede in relatie tot modal shift van goederenvervoer over de weg naar binnenvaart.

3. Rijk-Regio Gebiedsprogramma Zeeland

- Rijk en regio gaan op korte termijn in gesprek over het komen tot een gezamenlijk gebiedsprogramma Zeeland over brede bereikbaarheidsopgaven in relatie tot ruimtelijk-economische en maatschappelijke ontwikkelingen in en om Zeeland en gaan aan de slag om deze gezamenlijk uit te werken.

4. Gesprek met België: Rail Gent – Terneuzen

- Rijk en regio streven ernaar om spoedig tot een de startbeslissing voor de volledige scope van de MIRT-verkenning Rail Gent – Terneuzen te komen. Het ministerie van IenW en provincie Zeeland blijven hierin samen optrekken richting de Belgische overheid om tot goede bilaterale projectafspraken te komen, waarna een startbeslissing kan worden genomen.

5. Capaciteitsuitbreiding aansluiting A4/N211

- De minister van IenW reserveert € 35 miljoen vanuit het restbudget van het gepauzeerde wegenproject A4 Haaglanden-N14 voor de capaciteitsuitbreiding van de aansluiting van de N211 op de A4 (Harnaschknoop), conform het ontwerp van deze aansluiting dat is opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit A4 Haaglanden-N14. Het werk betreft met name een extra viaduct in de provinciale N211 over de A4. Met dit extra viaduct is het mogelijk conflicterende verkeersbewegingen op te heffen, waardoor zowel de afstroom van de A4 naar de N211 als de afstroom van de N211 vanuit het Westland/Den Haag/Harnaschpolder naar de A4 zal verbeteren.
- De minister van IenW besluit tot realisatie van de capaciteitsuitbreiding. De provincie Zuid-Holland zal het werk uitvoeren in opdracht van en voor rekening en risico van de minister van IenW. De gemeente Midden-Delfland zal in samenwerking met de provincie Zuid-Holland de ruimtelijke ordeningsprocedure verzorgen, waarna de provincie Zuid-Holland de realisatiefase start. De minister draagt de kosten van de planuitwerking (inclusief de personele inzet van de provincie Zuid-Holland) en de realisatie. Het voorgaande zal worden vastgelegd in een opdrachtbrief van de minister van IenW aan de Gedeputeerde Verkeer en Vervoer van Zuid-Holland.

6. Mitigerende maatregelen A4 Haaglanden – N14

- De regio heeft in 2024 een maatregelenpakket opgesteld van totaal € 117 miljoen op basis van het vastgestelde afwegingskader en op basis van het eerder door het Rijk aangegeven restbudget voor de A4 Haaglanden-N14.

- Voor de A4 Haaglanden-N14 reserveert de minister van IenW € 8,5 miljoen voor de start van een korte termijn aanpak voor 10 jaar tot 2035 en € 7,5 miljoen voor nader te bepalen ondersteunende maatregelen.
- De regio is teleurgesteld over het niet besteden van € 66 miljoen aan het voorgestelde pakket. Het ministerie van IenW overlegt met de regio over de gevolgen van het besluit.

7. Mitigerende maatregelen A15 Papendrecht – Gorinchem

- De regio heeft in 2024 een maatregelenpakket opgesteld van totaal € 16 mln. op basis van het vastgestelde afwegingskader. De regio heeft daarop aanbod gedaan voor een aanvullend pakket, wetende dat € 16 miljoen niet afdoende is om de knelpunten op te lossen.
- Voor de A15 Papendrecht-Gorinchem reserveert de minister van IenW € 8,5 miljoen voor het verlengen van de lopende korte termijn aanpak met 10 jaar tot 2035 en € 7,5 miljoen voor ondersteunende maatregelen (fietsinfrastructuur, hubs, Park & Ride en logistiek).
- De regio is teleurgesteld over het grotendeels afwijzen van het regionaal aanbod. Het ministerie van IenW overlegt met de regio over de gevolgen van het besluit.

8. A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – Gouda

- In augustus 2024 heeft de minister van IenW aangegeven dat hij, vanwege de financiële situatie, geen bijdrage kan verlenen voor het verbreden van de viaducten in de provinciale wegen N457 en N219 over de A20 ongeacht de oorzaken van de bedoelde aanpassingen.
- Rijk en regio spreken af, in het kader van het project A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe, de stappen te zetten naar een wegontwerp van de aansluitingen met de N457 en de N219, dat de verkeerstromen zo goed mogelijk afwikkelt en een toekomstige verbreding van de viaducten in de N457 en de N219 niet onmogelijk of duurder maakt. Rijk en regio spreken af deze besluitvormingsmomenten expliciet vast te leggen.
- Rijk en regio spreken ten aanzien van de aansluitingen en deze viaducten tevens af, dat Rijk en regio in gesprek treden en besluiten over de verbreding van de viaducten zodra er sprake is van extra benodigde financiële dekking van de meerkosten die gepaard gaan met verbreding van deze viaducten.

9. Zuid-Holland Bereikbaar

- Zuid-Holland Bereikbaar heeft voor jaar 2025 een totaal tekort van € 1,4 miljoen. Ter oplossing van deze problematiek draagt het rijk éénmalig maximaal € 0,7 miljoen incl. btw bij onder de voorwaarde dat de bij Zuid-Holland Bereikbaar betrokken regionale partijen gezamenlijk eenzelfde bedrag bijdragen. De partijen verdelen hun bijdrage conform de eerder onderling overeengekomen regionale verdelingsafspraken.
- Rijk en regio streven er naar om uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025, voorafgaand aan de voorjaarsnota, in de Stuurgroep ZHB tot een voorstel te komen voor (de verdeling van) de financiering van Zuid-Holland Bereikbaar voor de periode 2026-2030. Daarbij worden tevens de noodzaak en mogelijkheden voor het maken van indexeringsafspraken bezien en worden afspraken gemaakt over de mate waarin partijen invulling geven aan de detachering van personeel aan Zuid-Holland Bereikbaar vanuit de samenwerkende moederorganisaties.
- IenW zal het voorstel van de stuurgroep ZHB om meerjarig bij te dragen onderdeel uit laten maken van de voorjaarsbesluitvorming 2025.

10. Zeeland Bereikbaar

- Rijk en regio spreken af om de grote vervangings- en renovatie opgave tijdig en volledig te kunnen uitvoeren en tegelijkertijd Zeeland bereikbaar te houden de samenwerking, te versterken met de gezamenlijke oprichting van "Zeeland Bereikbaar" vanaf 2025. Dit met als doel multimodale coördinatie van de planning en uitvoering van alle werkzaamheden en gezamenlijke inzet op het zo veel mogelijk beperken van hinder en het aanbieden van slimme alternatieve reismogelijkheden voor reiziger en vervoerder;
- Het Rijk stelt hiervoor in de periode 2025-2028 in totaal maximaal € 875.000,- incl. btw beschikbaar, onder de voorwaarde dat de regionaal betrokken partijen gezamenlijk minimaal eenzelfde bedrag bijdragen. De ontvanger van de Rijksbijdrage is de provincie Zeeland;

- Rijk en regio leggen in 2025 de afspraken in het kader van de samenwerking vast in een bestuurlijke opdracht/samenwerkingsovereenkomst. De voortgang van samenwerking wordt jaarlijks gemonitord en begin 2028 geëvalueerd.

11. Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)

- De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Zoetermeer-Rotterdam.
- De door de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag ingediende doorfietsroute Delft-Rotterdam Alexander is geselecteerd voor een mogelijke financiële bijdrage van het Rijk. Er is nog onduidelijkheid over de realiseerbaarheid en zelfstandige uitvoerbaarheid van het geplande fietsecoduct over de A13. Rijk en regio spreken af dat de regio in gesprek gaat met Rijkswaterstaat over de realiseerbaarheid van het fietsecoduct. Bij een positieve uitkomst kan in 2025 een subsidieverzoek ingediend worden onder de tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur.

12. Deelmobiliteitshubs (Rotterdam)

- Op het BO MIRT van 2022 heeft het Rijk € 7 miljoen incl. btw gereserveerd voor de regionale implementatie van uniforme deelmobiliteithubs. Van dit bedrag is op het BO MIRT van 2022 in totaal € 4,175 miljoen incl. btw toebedeeld aan regio's voor de eerste en tweede uitroltranche.
- Vanuit het resterend deel van de op het BO MIRT 2022 gedane reservering van € 7 miljoen incl. btw investeert het Rijk nu in de derde uitroltranche deelmobiliteithubs om praktijkervaring op te doen over de effecten van deelmobiliteit en hubs in landelijk gebied en verstedelijkte omgeving.
- In dit kader reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 150.000 incl.btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteithubs in de gemeente Rotterdam (ontvanger Rijksbijdrage).
- De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarden van een door de gemeente en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de derde tranche.

13. Draaiend houden Ringen (Rotterdam/Den Haag)

- Rijk en regio hebben in 2023 overeenstemming bereikt over 5 werksporen en een invulling van deze werksporen op hoofdlijnen. Rijk en regio hebben in de afgelopen periode inhoudelijk overeenstemming bereikt over de volgende nadere concrete invulling van de 5 werksporen:
  1. Smart Mobility I/Incidentmanagement: verminderen van de effecten van ongeplande verstoringen door een snellere start en afhandeling van incidentmanagement in combinatie met in-car veiligheidswaarschuwingen (preventie, detectie, diagnose, aanrijden, afhandeling), door te investeren in de volgende systemen en projecten: in-car waarschuwingen voor gevaarlijke situaties, inzet van AI voor snelle analyse van detectiesystemen, ontwikkeling 'common operational picture' voor verbeteren samenwerking met professionele ketenpartners, verminderen 'blind spots' in cameradekking, verbetering van voorspelling restduur incidenten;
  2. Smart Mobility II/Informatie: effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeershinder en routering, door te investeren in de volgende systemen en projecten: smart routing en smart destination (incl. verwijzing naar hubs) voor spreiding van verkeer op de ringen, doorontwikkeling coördinatiestructuur voor publiek-private samenwerking, digitaliseren beleidsinformatie (bijvoorbeeld regionale verkeerscirculatieplannen), en de ontwikkeling van het bijbehorende instrumentarium, vooraankondiging bij wegwerkzaamheden en evenementen;
  3. Verkeersmanagement: betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen, door te investeren in de volgende systemen en projecten: matrixborden, lussen, camera's, toeritdosering (TDI's), verkeersregelinstallaties (iVRI's), maar ook meer inzetten op digitaal Verkeersmanagement zoals digitaliseren van regelscenario's (Diego) en

Verkeersmanagement Informatie voor Routeadvies (VM-IVRA) en de bovenliggende afspraken en systemen om vanuit (regionale) verkeerscentrales zorg te dragen voor een optimale inzet van de verkeersmanagementsystemen, inclusief de opzet van een landelijk aanpak;

4. Kleine infrastructurele maatregelen (zoals buffercapaciteit op-/afritten, betere inrichting van knooppunten, verbetering van belijning, verbindingen en aansluitingen en ontwikkelen van mobiliteitshubs): enerzijds ter vergroting van de effecten van Smart Mobility en Verkeersmanagement en anderzijds ter verbetering van kleine onvolkomenheden in het netwerk;
5. Netwerkoptimalisaties Ring Eindhoven: het pakket waarover met de regio is besloten in het BO MIRT najaar 2022 wordt momenteel stapsgewijs gerealiseerd.

- Het beschikbare budget van IenW van € 300 miljoen wordt op basis van de hierboven genoemde concrete invulling als volgt over de werksporen verdeeld: werkspoor 1 maximaal € 65,6 miljoen, werkspoor 2 maximaal € 58,6 miljoen, werkspoor 3 maximaal € 49 miljoen en werkspoor 4 maximaal € 76,8 miljoen. Voor werkspoor 5 is reeds eerder € 50 miljoen overeengekomen.
- Rijk en regio spreken af dat IenW deze invulling zal verwerken in een opdracht aan Rijkswaterstaat voor de uitvoering, uiterlijk vanaf medio 2025, voor zover in het komende half jaar blijkt dat de maatregelen inpasbaar zijn. Hiermee wordt bedoeld dat de opdracht aan Rijkswaterstaat medio 2025 uitsluitend maatregelen kan en zal bevatten die 1.) kunnen worden ingepast in de werkplanning van Rijkswaterstaat (het geheel van projecten op het gebied van exploitatie, onderhoud, vernieuwing en aanleg), 2.) kunnen worden ingepast in het Basiskwaliteitsniveau voor het Hoofdwegennet (langjarige instandhouding binnen de budgettaire kaders) en 3.) kunnen worden ingepast in de RWS-organisatie (structurele inpassing van fte's binnen de kaders daarvoor). Uiterlijk medio 2025 zal IenW de regio informeren over de opdracht aan Rijkswaterstaat.
- Rijk en regio concluderen dat inzet van de regio (onder meer de regionale wegbeheerders) noodzakelijk is en de regio bereid is deze inzet daar waar mogelijk en relevant te leveren. Het betreft op hooflijnen de volgende inzet:
  - werkspoor 1: structurele inzet van weginspecteurs op elkaars wegennet, informatie delen en capaciteit en expertise leveren in de aanpak van de hoogtemeldingen-problematiek;
  - werkspoor 2: stimuleren van digitalisering in de organisatie (onder andere beleidsdata), bijdrage leveren aan pilots en werkgroepen, stimuleren gebruik beschikbare diensten bij projecten, vergroten regionale betrokkenheid, bijdrage leveren aan landelijk diensten (inkoop en kwaliteitszorg);
  - werkspoor 3: langjarige inzet van organisaties zoals het Regieteam Verkeersmanagement Noord-Holland en Zuid-Holland Bereikbaar om maatregelen nader uit te werken in benodigde personele capaciteit en budget als onderdeel van de regionale samenwerking (onder andere regelaanpak), het beschikbaar stellen/delen van relevante informatie, het creëren van draagvlak binnen de eigen organisatie tot en met het opdrachtgeven voor het doorvoeren van aanpassingen aan het eigen instrumentarium;
  - werkspoor 4: inzet voor dan wel uitvoering van maatregelen aan het Onderliggend Wegennet en inzet voor maatregelen aan de Hoofdwegennet voor zover er effecten zijn op het Onderliggend Wegennet.
- Rijk en regio spreken af dat de medewerking van externe partijen voor de werksporen 1, 2 en 3 gezamenlijk zal worden georganiseerd, onder leiding van Rijkswaterstaat.
- Rijk en regio stellen vast dat de volgende kleine infrastructurele maatregelen (werkspoor 4) in aanmerking (kunnen) komen voor een bijdrage uit het beschikbare Rijksbudget voor het draaiend houden van de Ringen:
- *Ring Rotterdam/Den Haag:*
  - doorvoeren van kleine infrastructurele aanpassingen, met name op het gebied van wegmarkering, bewegwijzering en toe- en afritten, ten behoeve van verbetering van verkeersgedrag en verkeersdoorstroming op diverse punten op de Ringwegen van Rotterdam en Den Haag en toeleidende wegen naar deze Ringwegen (A4, A12, A13, A15, A16, A20 en A29).

- Rijk en regio spreken ten aanzien van de hub Muiden, de hub Vianen, de DDI A2-N230 en de aansluiting A2 op de hub Papendorp af dat de budgetreservering wordt gemaakt onder voorbehoud van 1.) overeenstemming over de concrete uitwerking en effectbeoordeling van de voorgestelde maatregelen, 2.) de regio de maatregelen zal realiseren in afstemming met Rijkswaterstaat en waar nodig met medewerking van Rijkswaterstaat vóór 2030 en 3.) de maatregelen worden gerealiseerd met de hierboven beschreven taakstellende bijdrage van IenW.
- Rijk en regio realiseren zich dat het draaiend houden van de Ringen een forse opgave blijft, ondanks de hierboven beschreven inzet. Rijk en regio zullen in het kader van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's (SBAB, U NED en MoVe) in gesprek blijven over deze opgave.

14. Bodegravenboog

- In de Tweede Kamer is de Motie routekaart Bodegravenboog (regio en Rijkswaterstaat aan zet) van 28 november 2022 met nummer 36200-A-31 aangenomen. De motie roept op om een bod van de regio voor de Bodegravenboog (het volledig maken van de aansluiting A12/N11) serieus te bezien. En in overleg met de provincie en gemeente een routekaart op te stellen om binnen drie jaar een veilige ongelijkvloerse fietsoversteek over of onder de op- en afritten van de N11 bij Bodegraven te realiseren.
- Rijk en regio erkennen dat de financiële middelen voor het realiseren van de Bodegravenboog bij beiden ontbreken.
- De regio ontwikkelt momenteel, met betrokkenheid van IenW, het gewenste wegontwerp (eindbeeld) van de aansluiting. Daarbij toetst IenW het wegontwerp en de kostenraming. De regio streeft ernaar dit eindbeeld medio november op te leveren. Op basis van het eindbeeld kan de provincie een veilige fietsverbinding/-oversteek ter plaatse laten ontwerpen, passend binnen dit eindbeeld.

15. N57 Voorne-Putten

- De regio continueert uitvoering van de maatregelen uit de gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne Putten en Haven Rotterdam waarvoor de regio verantwoordelijk is zoals afgesproken in de BO-MIRT 2022.
- De regio heeft haar deel van het benodigd budget voor maatregel 3 'Ongelijkvloerse kruising N57 – Nieuweweg' gereserveerd, onderzoekt mogelijkheden deze maatregel efficiënter uit te voeren, brengt kosten prijspeil 2024 in kaart en verkent mogelijkheden een start te maken met uitvoering en realisatie van de ongelijkvloerse kruising vooruitlopend op een MIRT-verkenning N57. Dit alles uiterlijk per 31-01-2025.
- Daarna treedt de regio in gesprek met het Rijk om te kijken of er binnen het Rijk prioriteit gegeven kan worden aan de MIRT-verkenning N57 of – vooruitlopend daarop – de realisatie van de ongelijkvloerse kruising N57-Nieuweweg, en hiervoor middelen vrijgemaakt kunnen worden.
- De regio onderstreept het belang en urgentie (gezien ook de aanstaande opening van de Blankenburgverbinding) om op korte termijn een MIRT-verkenning voor de N57-maatregelen op te starten.

16. Bereikbaarheid Zuidwest Walcheren Vlissingen (A58-N288 Sloeweg)

- In het BO MIRT van 2023 is afgesproken om op het DO MIRT en BO MIRT van 2024 de problematiek van de bereikbaarheid van Zuidwest Walcheren te bespreken. Dit betreft het vraagstuk bij Vlissingen van de locatie waar de A58 eindigt, aansluit op de Sloeweg en direct de spoorwegovergang en het Kanaal door Walcheren kruist. Eerste gesprekken hebben plaatsgevonden om het vraagstuk te verkennen.
- Rijk en regio doorlopen in 2025 gezamenlijk een verdiepende probleemanalyse rond de bereikbaarheid van Zuidwest Walcheren en gaan in gesprek om te komen tot een gedragen probleemstelling en gedragen oplossingsrichtingen gegeven de probleemstelling.

17. Rotonde Serooskerke N57

- De rotonde in de N57 ten zuiden van Serooskerke levert in toenemende mate filevorming op de N57 ter plaatse op. Daarbij neemt de regionale bereikbaarheidsproblematiek op Walcheren, met name rond de N57, toe.
- Ombouwen van de huidige rotonde, die als gevolg van eerdere keuzes ondergedimensioneerd is, naar een turborotonde verhelpt de filevorming.
- De N57 is een Rijksweg. Rijkswaterstaat heeft echter geen capaciteit beschikbaar voor de ombouw. De Provincie Zeeland zal daarom de ombouw van deze rotonde op zich gaan nemen, nadat hiervoor aanvullende uitvoeringsafspraken zijn gemaakt (onder andere risicoverdeling, uitvoeringskosten, uitvoeringskwaliteit).
- De minister van IenW zal het verzoek van de Provincie Zeeland, om € 3,7 miljoen incl. btw taakstellend te reserveren voor de ombouw van de rotonde in de N57, betrekken bij de te maken financiële keuzes voor Voorjaarsnota 2025. Dan wel bij de begroting voor 2026. Dit onder de voorwaarden dat de Provincie Zeeland de ombouw zal realiseren en dat hiervoor voldoende stikstofruimte beschikbaar is
- De minister van IenW zal de Provincie Zeeland daarna informeren over zijn besluit op dit verzoek van de Provincie Zeeland.

18. A4 Burgerveen – N14 Fietsroute

- Rijk en regio herbevestigen de afspraak uit het BO MIRT 2022 om in het kader van Minder Hinder gezamenlijk te investeren in de fietsverbinding tussen Leidschendam-Voorburg en Leiden.
- Partijen komen overeen dat de regio gezamenlijk het Rijksdeel begin 2025 zal aanvragen en daarmee verantwoordelijk wordt voor de verdeling van de bijdragen aan de diverse deelprojecten. Eventuele wijzigingen binnen het project worden alleen goedgekeurd wanneer alle partijen akkoord zijn.

19. BRT Breda-Gorinchem-Utrecht

- Rijk en regio constateren dat er een breed gedragen ambitie is voor een kwaliteitsverbetering in het OV op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht. Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant besluiten om de hoofdlijnen uit het bestuurlijk vastgestelde rapportage 'Hink-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda–Gorinchem-Utrecht' uit april 2022 als uitgangspunt te nemen voor de te nemen maatregelen op deze corridor. De gewenste kwaliteitssprong in het OV zal via een adaptieve en samenhangende strategie bereikt worden.
- Concreet betekent dit dat over onderstaande maatregelen in dit BO MIRT besluiten worden genomen, omdat deze prioriteit hebben en dat de overige gewenste maatregelen voor de verbeterstap op korte termijn niet verder worden uitgewerkt.
- Voor de opgaven Hub Vianen en busaansluiting op de A2 bij Papendorp is onder voorwaarden besloten tot een financiële bijdrage vanuit het Rijk in het kader van het project "Draaiend houden Ringen (kleine infrastructurele maatregelen (werkspoor 4): Ring Utrecht)" (Zie BO MIRT besluit Draaiend houden Ringen BO MIRT Noordwest).
- Rijk en regio stellen vast dat voor de Hub Sleeuwijk De Tol enkele dilemma's op tafel liggen en dat een verdiepende uitwerking nodig is. Hiervoor spreken Rijk en de provincie Noord-Brabant af dat:
  - Zij gezamenlijk en met prioriteit de 'basis op orde'-maatregel uitwerken om daarmee de kwaliteitsverslechtering voor het OV, ten gevolge van de ombouw A27 Houten-Hooipolder bij de oostelijke aansluiting Werkendam te kunnen mitigeren.
  - Hierop voortbouwend zij gezamenlijk een ontwerp maken voor een 'BRT-waardige hub' met snelle halteertijden en voldoende voorzieningen, rekening houdend met ieders rol en verantwoordelijkheid.
  - Als dit leidt tot gedragen ontwerpen, Rijk en de provincie Noord-Brabant een risicoanalyse uitvoeren, onder andere om te voorkomen dat het realiseren van deze maatregelen de voortvarende uitvoering van de ombouw van de A27 conform het huidige Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder in gevaar brengt. Dit resulteert in een advies aan de bestuurders om hier op het BOL 2025 over te besluiten.

- Bij positieve beoordeling zij gezamenlijk overgaan tot het opstellen van een kostenraming en realisatiestrategie (in samenwerking met de projectorganisatie A27 Houten – Hooipolder) van eerst de 'basis op orde'-maatregel en daarna de 'BRT-waardige'-maatregel.
- Op basis van de resultaten én een aanvullende maatschappelijke onderbouwing Rijk en regio een definitief besluit nemen over ontwerp, kostenverdeling, realisatie en realisatiestrategie, uiterlijk voordat de aannemer dit nodig heeft om OV-maatregelen nog te kunnen meenemen in de realisatie van project A27 Houten-Hooipolder.

❖ Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant spreken af om de komende jaren (bestuurlijk) in gesprek te blijven over het adaptief uitwerken en tot besluitvorming overgaan van de overige (doorstromings)maatregelen die stapsgewijs leiden tot de geambieerde kwaliteitssprong c.q. uitbouw naar BRT-verbindingen op de corridor.

Regio Zuid-Nederland

1. SmartwayZ.NL

Meerjarige Multimodale Agenda Zuid-Nederland:

- In het BO MIRT van 2023 hebben Rijk en regio afgesproken om gezamenlijk een gebiedsgerichte multimodale agenda (MMA) te ontwikkelen voor Zuid-Nederland. Deze agenda moet leiden tot een gedeeld beeld tussen Rijk en regio over de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en (gefaseerde) aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van bereikbaarheid gericht op het bevorderen van de brede welvaart.
- De MMA is het gezamenlijk uitgangspunt van Rijk en regio voor het vinden van bereikbaarheidsoplossingen in samenhang met de ruimtelijke strategie in Zuid-Nederland.
- Het streven was om tijdens het BO MIRT van 2024 besluiten te nemen over een adaptief Ontwikkelpad inclusief eerste maatregelen. Rijk en regio constateren dat het toewerken naar een gezamenlijke MMA een stapsgewijze aanpak vraagt. Als eerste stap is nu een gedeeld beeld opgesteld van de samenhangende opgaven op het gebied van bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer (2025-2040) gericht op het bevorderen van de brede welvaart in Zuid-Nederland. Vanuit het kompas brede welvaart, de dominante ontwikkelingen (verstedelijking en economische ontwikkelingen) die impact hebben op het mobiliteitssysteem én de context van de bestaande (en nog te maken) afspraken, zijn er zes hoofdopgaven gedefinieerd, te weten:
  - bereikbaarheid voor stad en dorp;
  - stevig verbeteren brede welvaartsaspecten veiligheid, leefomgeving en gezondheid;
  - benutten kansen grensoverschrijdend;
  - multimodale goederenaanpak;
  - kwaliteitsopgave Spoor en BRT/HOV;
  - weg: brede aanpak bereikbaarheid hoofdnetwerk.
- Rijk en regio spreken af deze hoofdopgaven als vertrekpunt te nemen bij de verdere gezamenlijke uitwerking van de MMA om te komen tot een passend maatregelpakket voor de genoemde opgaven uitgezet in een agenda voor de korte, middellange en lange termijn (geprioriteerde/gefaseerde aanpak 2025-2040). Op basis hiervan maken Rijk en regio in het BO MIRT van 2025 nadere (uitvoerings)afspraken, rekening houdend met ieders rol en verantwoordelijkheid;
- In de uitwerking wordt aandacht besteed aan onderstaande samenhangende thema's, waarbij Rijk en regio binnen SmartWayZ.NL nog nadere afspraken maken over de wijze van uitwerking van deze thema's inclusief rol- en verantwoordelijkheden:
  - het prioriteren en faseren van een mobiliteitsaanpak voor de Daily Urban Systems;
  - het opstellen van een robuuste aanpak voor leefomgeving, klimaatadaptiviteit van infrastructuur, duurzame mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid;
  - het uitwerken van een strategie voor grensoverschrijdende mobiliteit op het schaalniveaus van de Daily Urban Systems en de internationale connectiviteit;
  - het in beeld brengen, en vanuit samenhang agenderen en prioriteren van een multimodale goederenaanpak;
  - het herijken, prioriteren faseren van het toekomstbeeld-OV voor Zuid-Nederland gekoppeld aan het landelijk OV Toekomstbeeld;
  - het concretiseren van een brede aanpak voor de bereikbaarheid via de hoofdwegenstructuur.
- Nadere afspraken in het kader van Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP) in Brabant, afspraken voor de MRE met betrekking tot het korte termijn pakket (Beethoven), die in het BO MIRT van 2024 tussen Rijk en regio worden gemaakt, worden meegenomen in de verdere uitwerking van de MMA.
- In de Programmaraad SmartwayZ.NL d.d. 14 december 2023 is besloten dat Rijk en regio de onderzoekskosten voor het opstellen van de MMA gezamenlijk financieren. Deze onderzoekskosten bedragen € 200.000 (excl. btw). Rijk (IenW) en regio dragen beiden 50% van de kosten, te weten € 100.000 (excl. btw). SmartwayZ.NL is opdrachtgever voor de MMA.

- De Rijksmiddelen worden door IenW excl. btw middels een SPUK-regeling overgemaakt naar de provincie Noord-Brabant als penvoerder van het programma SmartwayZ.NL en opdrachtgever voor de MMA. De btw wordt door IenW in het btw-compensatiefonds gestort.

Werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027:
- Rijk en regio bevestigen dat SmartwayZ.NL de integrale tafel is voor het strategisch gesprek over bereikbaarheid in Zuid-Nederland.
- Rijk en regio hebben in de programmaraad van 17 oktober 2024 goedkeuring gegeven voor de concretisering werkprogramma SmartwayZ.NL voor de periode van 2025-2027 en daarbij gekozen voor scenario 2 binnen bestaand programmabudget.
- In de tweede helft van 2027 zal het werkprogramma SmartwayZ.NL worden geëvalueerd en zullen rijk en regio op basis van de uitkomsten van de evaluatie nieuwe afspraken maken over de voortzetting (inclusief de financiële verdeelsleutel).

Financiële afspraken:
- IenW draagt € 45.000 (excl. btw) bij aan de onderzoekskosten voor de verbreding van de tunnel Erica.
- In de programmaraad zal halfjaarlijks terugkoppeling gegeven worden over de financiële situatie van SmartwayZ.NL en voortgang van het werkprogramma.

A58 Breda – Tilburg en InnovA58 Sint Annabosch – Galder:
- De minister van IenW heeft besloten € 23 miljoen beschikbaar te stellen uit het restbudget van de A58 Tilburg – Breda en InnovA58 St. Annabosch – Galder. De regio stelt eveneens een budget van € 23 miljoen beschikbaar voor het alternatieve maatregelenpakket.
  - Rijk en regio kiezen hiermee voor maatregelen die passen binnen het afgesproken beoordelingskader:
  - Werkgeversaanpak
  - P+R/OV-hub Lage Zwaluwe
  - Door Smart Logistics het aandeel transporteurs op de A58 verminderen (door efficiency) en daarmee de doorstroming verbeteren
  - Anti-sluipverkeer maatregelen dorpskernen: samen de dorpen die sluipverkeer ervaren locatie specifieke maatregelen bedenken. Denk aan: herinrichting van wegen, snelheid remmende maatregelen, geslotenverklaring tijdens spits (borden+camera's), educatie en campagnes.
- Regio werkt het voorgestelde maatregelenpakket in 2025 nader uit. IenW verkent hoe en op welk moment zij haar bijdrage kan voldoen.

A67 Leenderheide – Geldrop:
- Gezien de afspraken in het Beethovenconvenant krijgt de regio de mogelijkheid om een voorstel voor alternatieve en mitigerende maatregelen in te dienen, met een maximale rijksbijdrage ter hoogte van het restbudget.
- Bij de beoordeling van dit voorstel zal het Rijk het in het BO MIRT 2023 overeengekomen afweegkader en de daarbij behorende spelregels hanteren.
- Definitieve besluitvorming zal uiterlijk in het BO MIRT 2025 plaatsvinden.

2. Brainport

Convenant Beethoven:
- In het interbestuurlijk coördinatie-overleg wordt de regie gevoerd op de uitvoering van de gemaakte afspraken. Onder regie van dit coördinatie-overleg stellen Rijk en regio met ingang van 2025 een jaarprogramma op voor de totale opgaven uit de Brainport- en Beethovendeal. Zodat gestuurd kan worden op de uitvoering en/of realisatie van de afgesproken maatregelen. Per jaar wordt concreet omschreven wat partners aan Rijk en Regiozijde (inclusief uitvoeringsorganisaties en andere betrokkenen) willen realiseren. Dit jaarprogramma wordt vastgesteld door het BO Brainport.

- Als onderlegger voor dit overkoepelende jaarprogramma wordt binnen de pijler Verstedelijking & Mobiliteit (V&M) een (meer)jaarprogramma V&M opgesteld onder regie van het BO V&M.
- Aanvullend op de in 2022 gemaakte afspraken, spreken Rijk en regio voor de mobiliteitsonderdelen uit Beethoven onderstaande financiële verdeling af:

Project	Totaal	Bijdrage Rijk	Bijdrage regio
MMK Eindhoven	198	145	53
HOV4	157	87	70
HWN/OWN A2/N2 inclusief Brianportlijn en NW ontsluiting	503	415	88
Multimodaal pakket MRE 2024	200	71	129
Totaal mobiliteit (mln. €)	**1.058**	**718**	**340**

- Rijk en regio hebben de verdeling van financiën en risico's van de Beethovenafspraken nader uitgewerkt. Voor de verdeling en de risico's wordt aangesloten bij de gemaakte afspraken op het BO MIRT van 2022: Rijksinfrastructuur risico Rijk, regionale infrastructuur risico regio.
- Voor de maakcapaciteit bij Rijkswaterstaat spreken Rijk en regio af:
- Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Brabant trekken samen op om aanvullende capaciteit aan te trekken.
- De uitvoering van de bus op vluchtstrook en kleine infrastructurele maatregelen zal elkaar opvolgen. In de eerste helft van 2025 kunnen de bussen over de vluchtstrook van de A67 rijden. De andere Bus op Vluchtstrook-trajecten – eerst de A2, dan de A50 – worden met prioriteit daarna gerealiseerd. Waarbij het team dat werkt aan de Bus op Vluchtstrook A67 na afronding van dat project ingezet zal worden om de overige Bus op Vluchtstrook maatregelen uit te voeren.
- Hetzelfde geldt voor het team dat zich bezighoudt met de voorbereiding voor de Erica tunnel. Dit team zal na deze voorbereiding bijdragen aan de voorbereiding en vervolgens planuitwerking voor de A58 Eindhoven – Tilburg.

<u>MIRT-Verkenning OV knoop Brainport Eindhoven:</u>

- Rijk en regio hebben het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven gezamenlijk vastgesteld. De uitvoering van de MIRT-verkenning loopt op schema met het oog op keuze van een voorkeursalternatief voor de Multimodale Knoop (MMK) en Spoorknoop Eindhoven (SKE) in 2025 om planstudie en realisatie voorspoedig op te kunnen pakken.
- Rijk en regio blijven de samenhang tussen de verschillende stappen in de MIRT-verkenning nader bespreken. Uitgaande van de stapsgewijze uitbreidbaarheid en het behoud van inhoudelijke samenhang. Daarmee zal worden bepaald op welke manier de inzichten uit de verkenning voor uitbreidingsstappen 2 en 3 van de Spoorknoop Eindhoven in relatie tot stap 1 zo goed mogelijk benut kunnen worden.
- Ook is, om te komen tot een voorkeursalternatief, het nodig dat de ontwikkeling van de SKE blijvend wordt afgestemd op de ontwikkelingen van de MMK. Conform de in 2022 genomen startbeslissing dient daarbij stap 1 toekomst vast gerealiseerd te worden. Daarvoor wordt onder andere inzichtelijk gemaakt wat de meerwaarde is en in hoeverre het financieel haalbaar is om – eventueel delen van – stap 3 in samenhang met stap 1 te realiseren.
- In het convenant Beethoven is afgesproken aanvullend € 198 miljoen in de MMK te investeren. Deze middelen zijn beschikbaar gesteld voor het verdiepte voorkeursalternatief dat mogelijk uit de lopende MIRT-verkenning komt.
- Voor de MIRT-Verkenning wordt integraal naar de verschillende componenten gekeken in relatie tot HOV4 om deze waar mogelijk in onderlinge samenhang uit te voeren.
- Om de HOV4 op de MMK te laten aansluiten wordt een vijfde tunnelmond toegevoegd aan de scope van de MMK. Deze scopewijziging wordt opgenomen in een aangepaste bestuurlijke opdracht en vastgesteld in de bestuurlijke kerngroep Eindhoven KnoopXL. De meerkosten van deze wijziging, € 66 miljoen, worden gefinancierd uit de Beethoven-gelden.

HOV4 (uitgewerkt in samenhang met Ontwikkelas Zuidwest):

- Op basis van het vastgestelde tracé vindt uitwerking plaats tot een Voorlopig Ontwerp inclusief de bijbehorende inspraak en participatie. Verwachting is dat het voorlopig ontwerp begin 2025 aan gemeenteraden van Eindhoven en Veldhoven kan worden aangeboden.
- In het convenant Beethoven is afgesproken extra middelen toe te kennen aan HOV4. Dit betreft € 91 miljoen voor de stedelijke inpassing van HOV4 in Eindhoven en Veldhoven. Partijen optimaliseren het ontwerp zodat dit binnen budget kan worden gerealiseerd en maken zo nodig en zo mogelijk aanvullend afspraken op grond van het financiële afsprakenkader dat is opgesteld op basis van de Brainportdeal 2022.
- De scopewijzing HOV4/ontwikkelas Zuidwest is opgenomen in een aangepaste bestuurlijke opdracht en vastgesteld in de bestuurlijke kerngroep HOV4/ontwikkelas Zuidwest.
- De regio heeft aangegeven in 2025 tot aanbesteding over te willen en kunnen gaan. Rijk en regio zijn in gesprek om de financiële afspraken tijdig af te ronden. Hiervoor wordt uiterlijk het 1e kwartaal van 2025 een Bestuursovereenkomst gesloten.

MIRT verkenning HWN/OWN A2/N2, Brainportlijn en noordwestelijke ontsluiting:

- In het convenant Beethoven is vastgelegd dat Rijk en regio een integrale MIRT-verkenning starten naar het Hoofdwegennet/Onderliggend Wegennet A2/N2, de tangent Brainportlijn (tracé A2/N2) en noordwestelijke ontsluiting. Voor deze verkenning hebben Rijk en regio hebben een startdocument opgesteld, waar de bestuurlijke kerngroep A2N2 Brainportlijn op hoofdlijnen mee ingestemd heeft. In het voorjaar 2025 vindt de formele start van de verkenning plaats via een officiële kennisgeving
- Het budget voor de verkenning is opgebouwd uit de volgende posten:
  - € 309 miljoen voor oplossingen A2/N2 gebaseerd op het MIRT-onderzoek A2/N2;
  - € 129 miljoen voor de Brainportlijn op basis van de ramingen van de regio voor de Brainportlijn;
  - € 55 miljoen voor de verbreding van de tunnel bij de Erica;
  - € 4 miljoen voor de ontsluiting van de hub A58;
  - € 6 miljoen voor de Noordwestelijke ontsluiting.
- In de Verkenning worden meerdere oplossingsrichtingen uitgewerkt om te komen tot een integrale oplossing voor het verbeteren van de doorstroming op de A2/N2 (oplossen van het NMCA Knelpunt) en de inpassing van de Brainportlijn tangent.
- De regio is trekker van de tracé- en inpassingsstudie voor de Brainportlijn, het Rijk trekt de overall MIRT-verkenning.
- Leidend bij de uitwerking van de scope zijn de netwerkstudie HWN-OWN en de ontwerpstudie naar de tangent Brainportlijn.
- Voor de MIRT-verkenning A2/N2 wordt integraal naar de verschillende componenten gekeken om deze in onderlinge samenhang (ook financieel) uit te voeren.
- De onderzoekskosten voor de integrale verkenning worden gedekt uit het totale budget voor de verkenning, zoals dit ook is afgesproken bij de OV Knoop XL.

Multimodaal pakket MRE:

- Conform de afspraken uit het Beethovenconvenant stellen Rijk en Regio het Korte Termijn Maatregelpakket 2 (KTM2) vast.
- Het KTM2 heeft als doel om de mobiliteitstransitie in de regio te versnellen, het nationale en regionale wegennet te ontlasten en de verstedelijkingsopgave te faciliteren. Het KTM2 bestaat uit een tweede tranche aan maatregelen op het gebied van hubs (Brainporthubs en overige regionale hubs), fiets, openbaar vervoer (bus op vluchtstrook en doorstromingsmaatregelen), gedrag (werkgevers- onderwijsaanpak) en programmavoering.
- In de verdere uitwerking van het pakket wordt gebruik gemaakt van de gezamenlijk ontwikkelde kennis, uitgangspunten en methodieken. Bijvoorbeeld uit de gezamenlijke trajecten rond de uitwerking programma hubs in het kader ontsluiting woningbouw, landelijke aanpak benutten mobiliteitsnetwerken, landelijke aanpak spits spreiden, actieagenda BRT, etc.

- Het Rijk draagt € 71 miljoen bij, waarbij uitgangspunt is dat middelen zonder overboeking tussen overheden plaatsvinden. Indien uit de verdere concretisering van het pakket blijkt dat dit deels anders is, treden Rijk en regio via het BO V&M in overleg over de wijze van uitkering.

Actualisatie MIRT-onderzoek verstedelijking en bereikbaarheid:
- De in het convenant Beethoven afgesproken actualisatie van het MIRT-onderzoek uit 2020 moet leiden tot een gezamenlijk beeld van de aanvullende en urgente ruimtelijke opgaven en aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid. Op basis van dit beeld worden strategische hoofdkeuzes gemaakt. De keuzes die gemaakt worden moeten aansluiten bij de keuzes die gemaakt worden in de multimodale agenda voor Zuid-Nederland die binnen SmartwayZ.NL in ontwikkeling is.
- Het streven is om tijdens het BO Leefomgeving van 2025 een eerste beeld te hebben van de te maken keuzes. Het geactualiseerde MIRT-onderzoek zal op het BO MIRT van 2025 worden geagendeerd.
- Rijk en regio hanteren het geactualiseerde MIRT-onderzoek voor de Brainport als leidraad voor het gesprek in het BO verstedelijking en mobiliteit. Het is daarmee een hulpmiddel bij het afwegen en prioriteren/faseren van toekomstige (ruimtelijke) en bereikbaarheidskeuzes in relatie tot de benodigde schaalsprong.
- Scope is het geografisch gebied MRE met aandacht voor aangrenzende regio's met potentie om een deel van de groei te faciliteren. De tijdshorizon betreft 2030-2050.
- De onderzoekskosten worden gedekt uit aanvullende middelen. Rijk en regio nemen beide de helft van de kosten voor hun rekening.

Voorbereidingskosten:
- Rijk en regio verwachten dat een vaste verdeling van toekomstige voorbereidingskosten kan leiden tot efficiëntie.
- Rijk en regio gaan hierover in gesprek en agenderen een voorstel in het bestuurlijk overleg Verstedelijking en Mobiliteit Brainport.

3. Veilig, Slim en Duurzaam

Regionale bereikbaarheidsaanpak Limburg:
- Rijk en regio investeren voor het uitvoeringsplan 2025 in totaal € 2,8 miljoen incl. btw. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1,4 miljoen incl. btw (Ontvanger: Provincie Limburg).
- De BO MIRT-afspraken 2020 en 2023 bevatten nog onbestede middelen. De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een uitvoeringsplan dat de provincie Limburg uiterlijk 1 maart 2025 indient bij het Rijk. Onderdeel van het plan zijn een praktische beschrijving van de maatregelen, de doelen en te verwachten resultaten (output en outcome), de verdeling van de financiën en de manier waarop aangesloten wordt op de landelijke aanpakken benutten mobiliteitsnetwerken en spits spreiden. Op het eerstvolgende DO MIRT Zuid wordt het plan van aanpak ter accordering voorgelegd.
- Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren.
- Rijk en regio investeren specifiek voor de verbreding van de A2 Het Vonderen – Kerensheide van 2026 tot en met 2028 in totaal € 1.920.000 incl. btw in de Limburgse bereikbaarheidsorganisaties. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 960.000 incl. btw. Deze bijdragen zijn bedoeld voor effectieve hindermaatregelen en stellen Rijkswaterstaat in staat dat via de huidige, goed functionerende Limburgse bereikbaarheidsorganisaties te doen.

Regionale bereikbaarheidsaanpak Brabant:
- Rijk en regio investeren voor het uitvoeringsplan 2025 in totaal € 1.200.000 incl. btw. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 600.000,- incl. btw (Ontvanger: Provincie Noord-Brabant).

- De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een uitvoeringsplan dat de provincie Brabant uiterlijk 1 maart 2025 indient bij het rijk. Onderdeel van het plan zijn een praktische beschrijving van de maatregelen, de doelen en te verwachten resultaten (output en outcome), de verdeling van de financiën en de manier waarop aangesloten wordt op de landelijke aanpakken benutten mobiliteitsnetwerken en spits spreiden. Op het eerstvolgende DO MIRT Zuid wordt het plan van aanpak ter accordering voorgelegd.

Deelmobiliteitshubs (Eindhoven):

- Op het BO MIRT van 2022 heeft het Rijk € 7 miljoen incl. btw gereserveerd voor de regionale implementatie van uniforme deelmobiliteitshubs. Van dit bedrag is op het BO MIRT van 2022 in totaal € 4,175 miljoen incl. btw toebedeeld aan regio's voor de eerste en tweede uitroltranche.
- Vanuit het resterend deel van de op het BO MIRT 2022 gedane reservering van investeert het Rijk nu in de derde uitroltranche deelmobiliteitshubs om praktijkervaring op te doen over de effecten van deelmobiliteit en hubs in landelijk gebied en verstedelijkte omgeving.
- In dit kader reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 250.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteitshubs in de gemeente Eindhoven (ontvanger rijksbijdrage).
- De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarden van een door de gemeente en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de derde tranche.

4. A2 Deil – Vught

- De Minister van IenW heeft besloten € 54 miljoen beschikbaar te stellen uit het restbudget van de A2 Deil – Vught. De regio stelt eveneens een budget van € 54 miljoen beschikbaar voor het adaptieve maatregelenpakket.
- Rijk en regio kiezen hiermee voor maatregelen die passen binnen het afgesproken beoordelingskader. Het maatregelenpakket bevat onder andere:
  - Voorkomen sluipverkeer: snelheidsremmers aanbrengen en aanpassingen onderliggend wegennet.
  - Investeren in (snel)fietsinfrastructuur
  - Businfrastructuur verbeteren en zorgen voor betere overstapplaatsen (Hubs)
  - Plaatsen van intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's)
  - Verbeteren aansluitingen hoofd- en onderliggend wegennet
  - Fysieke veiligheidsmaatregelen op wegen die drukker worden als gevolg van pauzeren (bv middenbaanscheiding/scheiding snel/langzaam verkeer)
- Regio werkt het voorgestelde maatregelenpakket in 2025 nader uit. IenW verkent hoe en op welk moment zij haar regionale bijdrage kan voldoen.

5. BRT Breda – Gorinchem – Utrecht

- Rijk en Regio constateren dat er een breed gedragen ambitie is voor een kwaliteitsverbetering in het OV op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht. Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant besluiten om de hoofdlijnen uit het bestuurlijk vastgestelde rapportage 'Hink-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda–Gorinchem-Utrecht' uit april 2022 als uitgangspunt te nemen voor de te nemen maatregelen op deze corridor. De gewenste kwaliteitssprong in het OV zal via een adaptieve en samenhangende strategie bereikt worden.
- Concreet betekent dit dat over onderstaande maatregelen in dit BO MIRT besluiten worden genomen, omdat deze prioriteit hebben en dat de overige gewenste maatregelen voor de verbeterstap op korte termijn niet verder worden uitgewerkt.
- Voor de opgaven Hub Vianen en busaansluiting op de A2 bij Papendorp is onder voorwaarden besloten tot een financiële bijdrage vanuit het Rijk in het kader van het project "Draaiend houden Ringen (kleine infrastructurele maatregelen (werkspoor 4): Ring Utrecht)" (Zie BO MIRT besluit Draaiend houden Ringen BO MIRT Noordwest).

- ❖ Rijk en Regio stellen vast dat voor de Hub Sleeuwijk De Tol enkele dilemma's op tafel liggen en dat een verdiepende uitwerking nodig is. Hiervoor spreken Rijk en de provincie Noord-Brabant af dat:
  - Zij gezamenlijk en met prioriteit de 'basis op orde'-maatregel uitwerken om daarmee de kwaliteitsverslechtering voor het OV, ten gevolge van de ombouw A27 Houten-Hooipolder bij de oostelijke aansluiting Werkendam te kunnen mitigeren.
  - Hierop voortbouwend zij gezamenlijk een ontwerp maken voor een 'BRT-waardige hub' met snelle halteertijden en voldoende voorzieningen, rekening houdend met ieders rol en verantwoordelijkheid.
  - Als dit leidt tot gedragen ontwerpen, Rijk en de provincie Noord-Brabant een risicoanalyse uitvoeren, onder andere om te voorkomen dat het realiseren van deze maatregelen de voortvarende uitvoering van de ombouw van de A27 conform het huidige Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder in gevaar brengt. Dit resulteert in een advies aan de bestuurders om hier op het BOL 2025 over te besluiten.
  - Bij positieve beoordeling zij gezamenlijk overgaan tot het opstellen van een kostenraming en realisatiestrategie (in samenwerking met de projectorganisatie A27 Houten – Hooipolder) van eerst de 'basis op orde'-maatregel en daarna de 'BRT-waardige'-maatregel.
  - Op basis van de resultaten én een aanvullende maatschappelijke onderbouwing Rijk en regio een definitief besluit nemen over ontwerp, kostenverdeling, realisatie en realisatiestrategie, uiterlijk voordat de aannemer dit nodig heeft om OV-maatregelen nog te kunnen meenemen in de realisatie van project A27 Houten-Hooipolder.
- ❖ Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant spreken af om de komende jaren (bestuurlijk) in gesprek te blijven over het adaptief uitwerken en tot besluitvorming overgaan van de overige (doorstromings)maatregelen die stapsgewijs leiden tot de geambieerde kwaliteitssprong c.q. uitbouw naar BRT-verbindingen op de corridor.

6. AROV/Spoorbrug Maastricht

- ❖ Rijk en provincie Limburg hebben in lijn met – en binnen de gestelde kaders van de Kamerbrief van 20 juni 2024[1] – alsmede binnen het beschikbare budget van € 36,7 miljoen (prijspeil 2024) afspraken gemaakt over de herbestemming van de Rijksbijdrage voor de tram Hasselt – Maastricht, in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) voor het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid.
- ❖ De provincie Limburg zal met deze middelen:
  1. Zorgdragen voor het realiseren van het aanpassen van de overwegveiligheid tussen Maastricht en Eijsden zodat de tweede Drielandentrein naar Luik kan gaan rijden. De provincie Limburg zal daartoe aan ProRail de opdracht geven om dat te realiseren en zal daarvoor een bedrag van € 6,5 miljoen reserveren;
  2. Een opdracht verstrekken aan Rijkswaterstaat (RWS) om de spoorburg te slopen. RWS ontvangt van de provincie de benodigde middelen à € 10 miljoen voor de sloop van de spoorbrug, inclusief de pijlers, waardoor een waterstanddaling van ca. 5 cm kan worden bereikt en een scheepvaart-onveiligheidsprobleem wordt opgelost.
  3. De gronden en assets van het spoor tussen Maastricht en grens overnemen van ProRail voor een bedrag van € 4,5 miljoen. De provincie is voornemens deze gronden door te leveren en met de gemeente Maastricht afspraken te maken over de sanering en gebiedsontwikkeling van deze gronden.
  4. Een afspraak maken met de gemeente Maastricht over de realisatie van langzaam-verkeersbrug met een bijdrage van € 15,7 miljoen, onder de voorwaarde dat de gemeente Maastricht uiterlijk in 2026 de benodigde vergunning voor sloop van de spoorbrug afgeeft.
- ❖ Rijk en regio spreken af dit verder uit te werken in een bestuursovereenkomst, waarmee de AROV-overeenkomst wordt beëindigd.

---

[1] Kamerstuk 36 410-A, nr. 61

7. Multimodale Mobiliteitspakketten Brabant

- Rijk en regio stellen vast dat de Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP's) voor de vier stedelijke regio's binnen NOVEX Stedelijk Brabant een goede basis vormen voor verdere afspraken tussen Rijk en regio. De MMMP's gaan onder andere in op het belang van mobiliteitshubs en stations, frequentie en kwaliteit van HOV (zoals BRT) en trein, de samenhang tussen hoofd- en onderliggend wegennet en fietsbeleid. Daarbij wordt, net als in de MMA, ook aandacht besteed aan de effecten van mobiliteit op brede welvaart, waaronder barrièrewerking en impact van het spoor.
- De MMMP's lopen mee in de verdere uitwerking van de Multimodale Mobiliteits Agenda (MMA) voor Zuid Nederland waarover in het BO MIRT 2025 verdere (uitvoerings)afspraken voorgelegd zullen worden, rekening houdend met ieders rol en verantwoordelijkheid.

8. OV knoop 's-Hertogenbosch Centraal

- Rijk en regio (her)bevestigen de ambities met betrekking tot de OV Knoop Bosch Centraal (zoals opgenomen in de document 'Bosch Centraal, middelpunt van jouw ontmoeting').
- Rijk en regio spreken af om parallel aan de afronding van het verkenningenrapport een sluitende financieringsstrategie op te stellen, vanwege de constatering dat de huidige varianten niet binnen budget kunnen worden gerealiseerd. De regio is bereid te onderzoeken om hiertoe een extra financiële stap te zetten.
- Rijk en regio spreken af om hiervoor het restbudget MIRT A2 Deil – Vught als een van de dekkingsbronnen te beschouwen.
- Rijk en regio onderzoeken of met een aanvullende Rijksbijdrage extra woningen kunnen worden ontsloten en in hoeverre dit kan bijdragen aan de financieringsstrategie. Daarbij wordt ook gekeken naar aanleg van een nieuw busstation (inclusief ontsluiting), verbreding van perron 6/7 en faseringsmogelijkheden voor de bestaande scope. Rijk en regio concluderen dat op basis van de MIRT-verkenning Bosch Centraal een definitief besluit over het voorkeursalternatief mogelijk is, zodra hierover een gezamenlijke financieringsafspraak gemaakt kan worden.
- Partijen verkennen benodigde aanpassingen aan scope en/of budget vanwege het grote belang van het project voor de mobiliteit en de woningbouwopgave in de regio.
- Rijk en regio spreken af om begin 2025 tot een voorkeursalternatief inclusief een sluitende financieringsstrategie te komen op basis waarvan alle partijen, in de aanloop naar het BOL van juni 2025, hun interne besluitvorming kunnen regelen, zodat een voorkeursbesluit genomen kan worden en de planuitwerking kan starten.

9. Roosendaal – Antwerpen

- Rijk en regio nemen kennis van het rapport 'verkennende studie Roosendaal-Antwerpen', die in nauwe samenwerking door Rijk en de Belgische federale overheid tot stand is gekomen. Rijk en regio gaan hierover nader in gesprek, evenals over de mogelijkheden voor vervolgonderzoek.
- De mogelijkheden voor verbetering in de dienstregeling via station Roosendaal zijn onderzocht. Dit heeft geresulteerd in een verbeterde verbinding tussen Brabant en Zeeland: de sprinter Vlissingen – Roosendaal wordt vanaf dienstregeling 2026 – voor ten minste 3 jaar – gekoppeld aan de IC over de IJssellijn en wordt daarmee een directe trein tussen Vlissingen, Breda en verder naar Zwolle. Daarmee is invulling gegeven aan de afspraak uit het BO MIRT van 2023.
- Het Handelingsperspectief voor spoorknoop Roosendaal is de afgelopen periode nader uitgewerkt door de regio en spoorpartners, mede in relatie tot de provinciale verstedelijkingsopgave. In de komende periode wordt dit opgevolgd binnen de afspraken voor de verstedelijkingsopgave van Roosendaal.

10. A50 Bankhoef – Ewijk – Paalgraven

- Rijk en regio blijven vooruitlopend op de planuitwerking A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven in gesprek over de stikstofproblematiek, de vervolgstappen (of uitwerking van) in de

Mobiliteitsaanpak A50, en mogelijke andere maatregelen, die een bijdrage leveren aan het oplossen van de knelpunten op de A50 op het traject Nijmegen-Eindhoven.

11. Oss Centraal

- De Regio zal in afstemming met het Rijk in de eerste helft van 2025 een quickscan-onderzoek uitvoeren naar maatregelen om de barrièrewerking van het spoor in Oss te verminderen en de kwaliteit van het stationsgebied te verbeteren. Dit als onderdeel van de integrale opgave voor verstedelijking, economische ontwikkeling, woningbouw en mobiliteitstransitie in het stedelijke gebied "Oss Centraal" gelegen tussen de stations Oss en Oss West.
- De uitkomsten van de quickscan worden geagendeerd in het BO MIRT van najaar 2025.

12. Bus Rapid Transit A50 – Meijerij

- Rijk en regio starten met een pilot Bus Rapid Transit A50 – Meierij. Voor de pilot dragen Rijk en regio ieder maximaal € 1 miljoen (prijspeil 2025), incl. btw, bij op basis van een 50/50 verdeling tussen Rijk en regio. De Rijksbijdrage zal via een SPUK aan de regio worden uitgekeerd.

13. N65

- De vernietiging van de bestemmingsplannen voor de reconstructie van de N65 heeft ertoe geleid dat IenW, provincie Noord-Brabant en de gemeenten Vught en Oisterwijk de reconstructie van de N65 op een later moment oppakken waarbij realisatie van het VKA+ nog steeds het einddoel is.
- Om de bestaande problematiek op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rondom de N65 tussentijds te verlichten heeft de Stuurgroep N65 besloten haalbare en gedragen kortetermijnmaatregelen te realiseren waarbij het VKA+ uitgangspunt is. Rijk en regio maken in de Stuurgroep N65 afspraken over een pakket kortetermijnmaatregelen inclusief financiering daarvoor in het voorjaar van 2025.

14. PHS Boxtel

- Rijk en Regio onderkennen dat de afronding van de PHS-infrastructuur maatregelen in Boxtel vertraging oploopt;
- Rijk en regio spreken af dat de provincie Noord-Brabant hierover als inspanningsverplichting op zich neemt zo spoedig mogelijk te starten met het proces om tot Wnb vergunningverlening te komen.
- Rijk en regio bevestigen dat na afronding van de PHS-infrastructuur maatregelen de daaraan gekoppelde productstappen, zoals de 3e en 4e IC Eindhoven – Breda, ingevoerd kunnen worden;
- Rijk en regio spreken af dat het Rijk hierover als inspanningsverplichting op zich neemt zo spoedig mogelijk met NS het proces te starten om, gegeven de concessieafspraken, te bezien wat nodig is om - direct na afronding van de PHS-infrastructuur maatregelen in Boxtel – tot de productstap 3e en 4e IC Eindhoven – Breda te komen.

15. Omleiding Betuweroute

- Rijk en regio stellen vast dat alle in dit verband afgesproken maatregelen reeds zijn gerealiseerd of op afzienbare termijn nog worden gerealiseerd.
- De regio blijft geïnformeerd en betrokken voor, tijdens en na de omleidingen, zoals toegezegd in de stuurgroep. De regio vraagt om proactieve communicatie vanuit de betrokken partijen (zoals ProRail) richting overheden, bedrijven en burgers, zodat er te allen tijde een actueel beeld is van de situatie op en om het spoor.
- Rijk en regio spreken af dat specifiek wordt gemonitord of er een toename is in het aantal en soort meldingen van omwonenden, zoals dat sinds de start van de omleidingen ook is gedaan. Met deze monitoring wordt specifiek data verzameld ten aanzien van de hinder ten aanzien van onder meer geluid en trillingen, ten gevolge van de toename van het spoorgoederenvervoer op de omleidingsroutes.

- Rijk en regio herbevestigen dat lopende die omleidingsperiode het incident-management op het spoor stand-by staat, zodat verstoringen snel worden verholpen en de bereikbaarheid van Zuid-Nederland op niveau blijft.

16. Eindhoven – Düsseldorf

- In Venlo is de voor de IC Eindhoven – Düsseldorf benodigde perronverlenging voorzien in 2028.
- Rijk en regio achten het halen van de overeengekomen indiensttreding van die IC per eind 2026, al dan niet in combinatie met tijdelijke maatregelen, van groot belang.
- ProRail voert momenteel een analyse uit naar mogelijkheden voor een tijdelijke oplossing (tot eind 2028) om de overeengekomen dienstregeling te halen.

17. Venlo Integraal

- Rijk en regio hebben kennis genomen van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen van de integrale uitwerking van het spooremplacement te Venlo.
- De integrale oplossingsrichtingen bieden weliswaar maatregelen voor alle opgaven op het emplacement, maar de kosten ervan bedragen een veelvoud van het beschikbare budget.
- Daarom worden nu alleen de urgentste opgaven verder uitgewerkt. Dat zijn de opstelsporen voor goederentreinen van 740 meter lengte en de vervanging van de spanningssluis.
- ProRail is gevraagd om voor de uitwerking van deze opgaven een Plan van Aanpak te maken. Opdrachtverlening wordt in het 4e kwartaal van 2024 verwacht.

18. A67/A73 Zaarderheiken

- Regio is inmiddels goed geïnformeerd over de actualisatie van de verkeers- en stikstofberekeningen voor de A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken. De geactualiseerde cijfers komen in het eerste kwartaal van 2025 beschikbaar.
- Rijk en regio gaan na actualisatie in gesprek over de mogelijke stikstofopgave.
- Als een stikstofprobleem bestaat en zicht is op een oplossing daarvoor, spreken Rijk en regio af het tracébesluit zo spoedig mogelijk te actualiseren, om ook eventuele geluidshinder rondom het traject te verminderen.
- Het Rijk spant zich dan in spoedig de maakbaarheidscapaciteit beschikbaar te stellen, teneinde de stappen naar realisatie te zetten.
- Mocht het project binnen afzienbare termijn geen doorgang vinden, gaan IenW en Limburg in gesprek om geluidshinder voor de omgeving tot realisatie van het project tot aan de wettelijke normen te verminderen.

19. Wilhelminakanaal

- De minister van IenW heeft de MIRT-3 projectbeslissing genomen voor het project "Wilhelminakanaal Sluis II" waardoor de realisatiefase kan worden gestart.
- Nadere afspraken over onder andere de cofinanciering van het project door Noord-Brabant en Tilburg zullen uiterlijk begin 2025 in een bestuursovereenkomst worden vastgelegd.
- Met zicht op de realisatie van Sluis II kan het aansluitende regionaal geïnitieerde project "Optimalisatie WHK Kraaiven-Loven" eveneens een vervolg krijgen. Voor dit laatste project is geconstateerd dat de eerder door de provincie en gemeente vrijgemaakte middelen inclusief de toegekende Rijksbijdrage van € 4,75 miljoen ontoereikend zijn om de bijgestelde projectkosten als gevolg van onder andere vertraging rondom het project Sluis II te dekken.
- Gegeven het logistieke belang van knooppunt Tilburg voor de Goederenvervoer Corridors spannen partijen zich gezamenlijk in om na te gaan of, en in welke mate er dekking voor dit tekort kan worden gevonden en streven dit in 2025 in een bestuursovereenkomst vast te leggen.
- Tot slot zal de gemeente Tilburg met het perspectief op betere bereikbaarheid van Tilburg, vanuit de samenwerking met Rijk en provincie in het Realisatiepact, zich inspannen om met het bedrijfsleven afspraken te maken om meer gebruik te gaan maken van het kanaal en aanvullende investeringen te doen in kadevoorzieningen, een trimodale containerterminal en zero-emissie varen.

20. Weert – Hamont – Antwerpen

- Rijk en regio werken aan het onderzoeken van de mogelijkheden voor een directe reizigerstrein Weert-Hamont-Antwerpen. Daartoe zijn vooral op het Nederlandse trajectdeel tussen Weert-Hamont infrastructurele aanpassingen nodig. Deze aanpassingen zijn in 2023 in een studie uitgewerkt. De kosten hiervoor zijn geraamd tussen de € 47 en € 88 miljoen (incl. btw).
- In de studie zijn de benodigde inpassingsmaatregelen nog niet meegenomen. Deze worden in opdracht van IenW nader onderzocht.
- Op verzoek van de Nederlandse partners en in opdracht van de Belgische overheid voert Infrabel een expert opinion uit bovengenoemde studie uit 2023.
- Aan de hand van beide onderzoeken worden volgende stappen besproken in overleg tussen betrokken overheden.

21. VDL Nedcar

- In het BO MIRT van 2020 is door IenW een financiële bijdrage toegezegd aan de aanpassing van de infrastructuur bij VDL Nedcar. De bijdrage is in het BO MIRT van 2023 verlengd tot eind 2025.
- De gewijzigde situatie van VDL Nedcar heeft impact op de beoogde gebiedsontwikkeling en bijbehorende bereikbaarheidsvraagstukken. De regio bespreekt in 2025 de plannen voor een alternatieve invulling in afstemming met VDL Nedcar en daarna met EZ en IenW. Over de IenW bijdrage van € 5 miljoen (incl. btw) kan vervolgens in het BO MIRT 2025 een geactualiseerd en passend besluit worden genomen.

22. IC naar Aken

- Rijk en regio concluderen dat spoorprojecten als de Maaslijn, IC Eindhoven – Düsseldorf, IC Eindhoven – Aken en de Drielandentrein onlosmakelijk verbonden zijn met het ontsluiten van (nieuwe) woningbouw- en werkgelegenheidslocaties in Zuidoost-Nederland (onder andere Limburg Centraal).
- Voor de spoorse bereikbaarheid van heel Zuidoost-Nederland zijn aanpassingen nodig aan de OV-knoop Eindhoven, zoals onderzocht wordt in de MIRT-verkenning OV-knoop Brainport Eindhoven. In het komen tot een voorkeursalternatief voor de OV-knoop Eindhoven in 2025 wordt meegenomen wat de stand van zaken is, wat de noodzaak is van investeringen en hoeveel financiële ruimte partijen hebben. Tijdens het BO-MIRT 2025 wordt geagendeerd wat de stand van zaken is en wat de mogelijkheden en termijnen zijn om maatregelen te nemen die een volwaardige IC naar Aken mogelijk maken.
- Vooruitlopend op de volwaardige IC naar Aken werd er onder leiding van de provincie Limburg onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om in de dagranden alvast een IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken op te starten. Dat blijkt juridisch en financieel ingewikkelder dan gedacht, daarom is op voorspraak van de provincie Limburg in de stuurgroep IC Aken besloten om de aandacht primair te richten op een volwaardige IC-verbinding, in lijn met het eerdere besluit in 2020 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 29 984, nr. 897).
- Sinds begin 2023 hebben OV-reizigers de mogelijkheid om in Heerlen twee keer per uur cross-platform over te stappen van de IC uit Eindhoven naar de Drielandentrein naar Aken (en omgekeerd). Diverse acties van de betrokken stakeholders zijn ingezet op verbeteren van het functioneren van de Drielandentrein.

23. Transferknelpunt Maastricht

- Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de verkenning naar het transferknelpunt bij station Maastricht, in combinatie met de mogelijkheden voor een interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers ter hoogte van het stationsgebouw, als onderdeel van de ambitie 'Stad en Spoor'.
- Rijk en regio concluderen dat het knelpunt aanpakken relatief grote technische ingrepen en investeringen vereist, die niet opwegen tegen de ernst van het knelpunt. ProRail stelt namelijk vast dat het een comfortknelpunt betreft, en geen veiligheidsissue.

- Rijk en regio concluderen daarnaast dat er geen goede, kostenefficiënte oplossingen zijn gevonden voor de interwijkverbinding.
- Daarom besluiten Rijk en regio om de oplossingsrichtingen voor het transferknelpunt nu niet nader te onderzoeken. Wel zal het knelpunt zal de komende jaren blijven worden gemonitord.

24. Decentralisatie Sprinterdiensten Limburg

- Provincie Limburg en IenW hebben in 2014 in het convenant decentralisatie stoptreindiensten afspraken gemaakt over onder meer de exploitatiebijdragen voor de regionale treinverbindingen Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen. Deze financiële afspraak loopt eind 2024 af.
- In het convenant is vastgelegd dat voor de periode 2025 tot het einde van de regionale concessie in 2031 het rijk de intentie heeft tot passende afspraken over de exploitatiebijdrage te komen.
- De komende periode zullen de Provincie Limburg en het ministerie van IenW gezamenlijk werken aan de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan deze afspraak uit 2014. De inzet van partijen is erop gericht om dit traject voor de zomer van 2025 af te ronden.

25. Brug bij Itteren

- Afgelopen periode is de renovatievariant nader uitgewerkt en vergeleken met de kosten van een nieuwe brug. Hieruit is gebleken dat de kosten dusdanig dicht bij elkaar liggen dat door IenW alsnog besloten wordt tot een nieuwe brug.
- De scope betreft het in 2020 overeengekomen en in een uitvoeringsovereenkomst vastgelegde plan.
- Rijkswaterstaat stemt de vervolgaanpak en planning af met de gemeente Maastricht.

26. Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)

- De provincie Limburg ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Weert-Nederweert.
- De provincie Limburg ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Sittard-Avantis.
- De provincie Noord-Brabant ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Helmond-Deurne.
- De doorfietsroute Eindhoven-Gemert, ingediend door de provincie Noord-Brabant, is geselecteerd voor een mogelijke financiële bijdrage van het Rijk. Er is nog onduidelijkheid over de realiseerbaarheid en zelfstandige uitvoerbaarheid van de routedelen die raken aan het areaal van Rijkswaterstaat. Rijk en regio spreken af dat de regio in gesprek gaat met Rijkswaterstaat over de realiseerbaarheid van de route. Bij een positieve uitkomst kan in 2025 een subsidieverzoek ingediend worden onder de tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur.

Regio Noord-Nederland

1. Deltaplan voor het Noorden

- Rijk en Regio stellen het rapport 'Perspectief 2050, het integrale toekomstbeeld voor Noordelijk Nederland' vast.
- Rijk en Regio zetten hun samenwerking op het niveau van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland voort, maken gezamenlijk afspraken over de scope hiervan en stellen deze vast in het Bestuurlijk Overleg Deltaplan.

2. MIRT-onderzoek Lelylijn, Novex-gebied Lelylijn en MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn

- De afgelopen twee jaar is door Rijk en regio, in het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland, constructief samengewerkt aan de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn.
- Rijk en regio besluiten om de rapportages uit deze MIRT-onderzoeken vast te stellen en te constateren dat beide lijnen en de daarmee samenhangende gebiedsontwikkeling inhoudelijk de moeite waard zijn om een vervolgstap te zetten.
- De regio wil graag voor beide trajecten een stap naar MIRT-verkenning zetten. Het Rijk constateert dat dit nu nog niet kan, vanwege het ontbreken van het benodigde zicht op 75% van de financiering.
- Rijk en regio spreken af om voor het einde van dit jaar verder te praten over een vervolgstap voor zowel Lelylijn als Nedersaksenlijn.

3. Sluiscomplex Kornwerderzand (Regiosluis)

- Rijk en regio maken de afspraak om op korte termijn het eens worden over een financiële oplossing voor het tekort KWZ en te komen tot een oplossing/voorkeursvariant. De regio is uitgenodigd om met een alternatief te komen.

4. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl: Friese bruggen

- Provincie en Rijk spreken af om uiterlijk december 2024 tot bestuurlijke afspraken te komen over de bruggen Spannenburg en Kootstertille.

5. Bereikbaarheid Ameland

- Provincie en Rijk spreken af om op korte termijn in een apart bestuurlijk overleg over de bereikbaarheid van Ameland te praten.

6. Ontsluiting Groningen Airport Eelde

- Tijdens het BO MIRT van 2023 hebben het Rijk en de provincie Drenthe afspraken gemaakt over het taakstellend budget van € 6,5 miljoen (incl. btw) voor de realisatie van weginfrastructuur rondom Groningen Airport Eelde (GAE). De middelen zijn beschikbaar gesteld op basis van het amendement van de leden Koerhuis en Van der Molen.[2]
- Rijk en regio hebben kennisgenomen van de gefaseerde realisatie van (infrastructuur)plannen door GAE.
- De Rijksbijdrage wordt ingezet voor de realisatie van een verkeersveilige ontsluitingsweg voor het nieuwe Business Park Bravo die naar verwachting eind 2026 start.
- De provincie Drenthe ziet toe op een doelmatige besteding van de taakstellende Rijksbijdrage. De bijdrage wordt in 2025 uitgekeerd aan de provincie Drenthe.

7. Knelpunten hoofdwegennet en onderliggend wegennet: A7 afrit 34 Leek

- Rijk en de provincie Groningen hebben tijdens het BO MIRT van 2023 afgesproken in overleg te treden over de aanpak zowel de noordelijke als de zuidelijke afrit op de A7 afrit 34 Leek in de plaats van het knelpunt A28 afrit 38 Haren.

---

[2] Kamerstuk 36 200 A nr. 54

- De provincie Groningen, Gemeente Westerkwartier en het Rijk zijn tot overeenstemming gekomen gezamenlijk te investeren in de veiligheid en doorstroming van het knelpunt A7 afrit 34 Leek. Hiertoe stelt het Rijk taakstellend € 1 miljoen (incl. btw) beschikbaar, ook de regio stelt € 1 miljoen beschikbaar.
- Het totaalbudget van € 2 miljoen zal gebruikt worden voor het realiseren van infrastructurele maatregelen gericht op voorkomen van terugslag op de A7 en bevorderen van de veiligheid en afwikkeling van het lokale verkeer. Maatregelen worden uitgevoerd onder regie van de provincie Groningen. Het streven is om de maatregelen uiterlijk medio 2027 gereed te hebben.

8. Knelpunten hoofdwegennet en onderliggend wegennet: Drenthe

- Het Rijk neemt kennis het verzoek van de provincie Drenthe om de beschikbaar gestelde taakstellende rijksbijdrage van € 3 miljoen (incl. btw) voor knelpunten HWN/OWN, zoals afgesproken tijdens het BO MIRT van 2023, anders te besteden.
- Tijdens het BO MIRT van 2023 hebben partijen afgesproken de rijksbijdrage te besteden aan het oplossen van de HWN/OWN knelpunten:
  - Rotonde westelijke kruising A28 aansluiting 37 en de Groningerstraat;
  - Rotondes bij de kruisingen A28 aansluiting 29 en de N855;
  - Rotonde zuidelijke kruising A37 aansluiting 4 en de N376.
- Vanwege herprioritering bij de Provincie Drenthe is de realisatie van de voorgenomen maatregelen bij de knelpunten A28/N855 en A37/N376 op korte termijn niet realiseerbaar.
- Rijk en regio hechten belang aan de aanpak van HWN/OWN knelpunten en zijn in overleg getreden over een alternatieve bestemming.
- Partijen herbevestigen dat deze middelen besteed zullen worden aan de uitvoering van maatregelen die bijdragen aan doorstroming of verbetering van verkeersveiligheid op het raakvlak van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Dat de regio hetzelfde bedrag beschikbaar stelt als cofinanciering en de maatregelen snel uitvoerbaar zijn.
- Op basis hiervan spreken partijen af in totaal € 6 miljoen (incl. btw), waarvan € 3 miljoen (incl. btw) rijksbijdrage, aan te wenden aan de volgende drie maatregelen:
  - Rotonde westelijke kruising A28 aansluiting 37 en de Groningerstraat;
  - Korte termijn maatregelen N33/N34 knooppunt Gieten;
  - Rotonde kruising A32 aansluiting 4.
- De provincie Drenthe draagt zorg voor de uitvoering van de maatregelen. De maatregelen zijn uiterlijk eind 2026 gereed.

9. Programmatische benadering N33 Midden (Zuidbroek – Appingedam) en N33 Noord (Appingedam – Eemshaven) en gefaseerde herstart N33 Midden

- Met de kabinetsreactie 'Nij Begun' heeft het Rijk in totaal € 395 miljoen (incl. btw) taakstellend beschikbaar gesteld voor de verbreding de N33 tussen Zuidbroek- Eemshaven.[3] Hiervan is € 145 miljoen beschikbaar voor de N33 Midden van Zuidbroek – Appingedam en € 250 miljoen voor de verbreding van de N33 Noord van Appingedam – Eemshaven inclusief realisatie van een oeververbinding.
- Rijk en de provincie Groningen spreken af tot één programmatische benadering voor de N33 Midden en Noord te komen. Met als uitgangspunt samenhang in verkeerskundige en technische keuzes, financiën, organisatie en communicatie.
- Tijdens het BO MIRT van 2023 hebben partijen besloten tot het starten van een MIRT onderzoek voor de N33 Noord inclusief oeververbinding. De uitkomsten hiervan worden tijdens het BO MIRT van 2025 geagendeerd.
- Voor de gefaseerde herstart van de N33 Midden (Zuidbroek – Appingedam) stellen partijen een kwartiermakersfase in. Het uitgangspunt is dat dit zo snel als mogelijk in 2025 plaatsvindt, zodra er voldoende zicht is op de benodigde stikstofruimte, (personele)capaciteit en financiën.

[3] Kamerstuk 35 561, nr. 17

- Partijen spreken af om gezamenlijk met prioriteit de benodigde capaciteit op orde te brengen voor de herstart van de N33 Midden en hierbij te kijken naar diverse mogelijkheden.
- Voorts treden Rijk en regio met elkaar in overleg over de financiële bijdrage vanuit de regio voor de N33 Midden.
- Realisatie van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) van de N33 Midden blijft het uitgangspunt. De inzet van partijen is om voor de N33 Midden toe te werken naar een Ontwerp Projectbesluit (onder de Omgevingswet).
- Partijen spreken af om in 2025 toe te werken naar de actualisatie van benodigde onderzoeken en hernieuwde afspraken die zullen resulteren in een nieuwe Bestuursovereenkomst voor de N33 Midden.

10. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl: Paddepoelsterbrug (Gr)

- Voor de aanleg van de Paddepoelsterbrug heeft het Rijk een extra taakstellende bijdrage van € 9,54 miljoen aan de gemeente Groningen toegezegd, zodat de bouw van een nieuwe brug door kan gaan. De gemeente is verantwoordelijk voor het ontwerp en de realisatie van de nieuwe oeverbinding Paddepoelsterbrug en treedt op als opdrachtgever van de werkzaamheden. Streven van de Gemeente is om in 2026 te starten met de realisatie en openstelling in 2027. Rijk en Gemeente zullen deze afspraak nader uitwerken in een Bestuursovereenkomst.

11. Vaarweg IJsselmeer - Meppel

- In voorjaar 2023 is het project Vaarweg IJsselmeer – Meppel (VIJM) als onderdeel van de herprioritering op het Mobiliteitsfonds gepauzeerd.
- Rijk en Regio hebben daarna afgesproken om met het waterschap Zuiderzeeland de meekoppelkansen met het project Versterking IJsselmeerdijk te onderzoeken. Dit bleek echter niet haalbaar gelet op de planning en marktbenadering van dat project.
- Vervolgens is de blik verlegd naar mogelijkheden voor het meekoppelen van de opgave voor de VIJM met 3e tranche Kaderrichtlijn Water (KRW) en/ of Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) projecten. Dit lijkt meer perspectief te bieden, mits de kwaliteit van de bodem in de VIJM geschikt is.
- Rijkswaterstaat heeft daarom afgelopen juli opdracht gekregen om de bodemkwaliteit te onderzoeken en zij is gevraagd om een offerte op te stellen voor de meekoppeling met KRW en/ of PAGW projecten.
- Naar verwachting zal begin 2025 duidelijk worden of en onder welke voorwaarden de projectopgave van de VIJM via deze route kan worden gerealiseerd.

12. Deltaplan voor het Noorden: Verbeteringen Bestaand Spoor

- Rijk en regio nemen kennis van de eindrapportage en de inzichten en aanbevelingen uit het onderzoek Verbetering Bestaand Spoor.
- Rijk en regio spreken af de nuttige inzichten uit dit onderzoek te betrekken bij lopende spoorprojecten in Noord-Nederland.
- Rijk en regio gaan nader in overleg over de potentie van autonoom rijden op het spoor en de ambities van Noord-Nederland op dit vlak, met als doel een duidelijk uitgangspunt voor de volgende regionale concessies vast te kunnen stellen.
- Rijk en regio blijven in gesprek over de marktordening in relatie tot het treinaanbod in Noord-Nederland.
- Rijk en regio werken ernaar toe om tijdig, dus ruim voor de eerstvolgende aanbestedingen in de regio, afspraken te maken over onder andere de financiering van zero emissie treinvervoer.

13. Spoorknooppunt Zwolle – Meppel

- Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de preverkenning "Maatregelen rondom Meppel" en constateren dat het huidige budget niet genoeg is om alle geadviseerde maatregelen uit te kunnen voeren.
- Rijk en regio komen overeen het huidige budget hoofdzakelijk (€ 60,5 miljoen) in te zetten voor een toekomstvaste aanpassing van emplacement Meppel waarbij er een 4e perronspoor

wordt aangelegd (oplevering 2030). Daarnaast wordt gekozen voor verscheidene maatregelen die op de korte termijn (oplevering 2027) de robuustheid verhogen en reistijdwinst opleveren.

- Rijk en regio constateren dat de aanpak van overwegen zorgt voor een verbetering van de robuustheid en overwegveiligheid die ook nodig is voor frequentieverhogingen. Op dit moment zijn er onvoldoende middelen beschikbaar voor de aanpak van overwegen.
- Rijk en regio spreken af nader onderzoek te doen naar de aanpak van overwegen en de maatregelen die nodig zijn voor frequentieverhoging (zoals een derde en vierde IC van en naar Groningen, meer sneltreinen c.q. stoptreinen conform moties Van der Graaf c.s.[4] en motie Eppink c.s.[5]). Uiterlijk in het tweede kwartaal van 2025 zijn de resultaten beschikbaar, zodat in het BO MIRT van 2025 nadere afspraken gemaakt kunnen worden. Voor dit onderzoek wordt een budget van maximaal € 500.000,- gereserveerd uit de huidige gereserveerde middelen.
- De resultaten van de recente studie naar de verbetering van bestaand spoor, onderdeel van het Deltaplan Noordelijk Nederland, worden hierin meegenomen.

14. Vervanging HRMK-Spoorbrug

- Rijk en regio nemen kennis van de conclusies van het onderzoek naar de technische en functionele uitgangspunten, het ontwerp en de kosten van een spooraquaduct.
- Rijk en regio stellen vast dat er nu geen zicht is op 75% financiering. Om deze reden stelt het Rijk vast dat het nu niet mogelijk is om een startbeslissing te nemen voor het uitvoeren van een MIRT-verkenning.
- Rijk en regio brengen de mogelijkheden voor aanvullende financiering in beeld om voor eind 2025 een startbeslissing te kunnen nemen en kijken daarbij naar Europese, nationale, regionale en private middelen. Hierbij wordt door de regio nadere uitwerking gegeven aan de meerwaarde van een spooraquaduct voor de omgeving en de woningbouwopgave.
- Rijk en regio bezien welke stappen al nader in beeld gebracht zouden kunnen worden vooruitlopend op een startbeslissing.

15. Meerjarig Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)

- De provincie Groningen ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Assen-Groningen.
- De provincie Drenthe ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Emmen-Klazienaveen.

16. MIRT-onderzoek Westflank Groningen

- Rijk en Regio melden dat het MIRT onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen nagenoeg is afgerond. Het onderzoek geeft aan dat, als gevolg van de grootschalige woningbouwopgave, er een integrale bereikbaarheidsopgave in de Westflank van Groningen ligt.
- Rijk en Regio bevestigen afspraken van het BO MIRT van november 2022 met betrekking tot de opgave en financiële reserveringen.
- Als vervolgstap zetten Rijk en Regio de constructieve gesprekken over de deelopgaven en mogelijke oplossingsrichtingen de komende tijd voort om te komen tot een evenwichtige en gedragen ontwikkelagenda voor de Westflank. Passend bij de woningbouwopgave zal de ontwikkelagenda ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO Leefomgeving van 2025.

17. Deelmobiliteitshubs (Groningen – Assen)

- Op het BO MIRT van 2022 heeft het Rijk € 7 miljoen incl. btw gereserveerd voor de regionale implementatie van uniforme deelmobiliteithubs. Van dit bedrag is op het BO MIRT van 2022 in totaal € 4,175 miljoen incl. btw toebedeeld aan regio's voor de eerste en tweede uitroltranche.
- Vanuit het resterend deel van de op het BO MIRT 2022 gedane reservering van € 7 miljoen incl. btw investeert het Rijk nu in de derde uitroltranche deelmobiliteithubs om praktijkervaring

[4] Kamerstuk 29 984, nr. 1162
[5] Kamerstuk 29 984, nr. 1155

op te doen over de effecten van deelmobiliteit en hubs in landelijk gebied en verstedelijkte omgeving.

- In dit kader reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 200.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteithubs in de Regio Groningen-Assen (ontvanger rijksbijdrage: Provincie Groningen).
- De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarden van een door de regio en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de derde tranche.

18. Regionale bereikbaarheidsaanpak

- Rijk en regio investeren € 5 miljoen incl. btw voor 2025 in het integrale maatregelenpakket. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 2,5 miljoen incl. btw (Ontvanger: Provincie Groningen).
- De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een samenhangend uitvoeringsplan dat de regio uiterlijk 1 maart 2025 indient bij het rijk. Onderdeel van het plan zijn een praktische beschrijving van de maatregelen, de doelen en resultaten (output en outcome), de verdeling van de financiën en de manier waarop aangesloten wordt op de landelijke aanpakken benutten mobiliteitsnetwerken en spits spreiden.
- Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren.

Regio Noordwest-Nederland

1. Regionaal trendonderzoek stedelijke gebieden

- Rijk en regio onderschrijven dat de conclusies van het door de Metropoolregio Amsterdam en de G4 uitgevoerde verdiepend trendonderzoek naar (stedelijke) mobiliteit van toegevoegde waarde zijn als bouwsteen voor de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen en voor de Welvaart- en leefomgevingscenario's (PBL) en Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA).
- Rijk en regio spreken af om samen de kansen van deze nieuwe perspectieven te onderzoeken voor de regionale opgave in het gebiedsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en een voorstel voor vervolg af te spreken in het BO MIRT 2025.

2. A28/A1 Hoevelaken

- Rijk en regio herbevestigen de urgentie van een snelle realisatie van het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken en het belang van een goed functionerende knooppunt voor de landelijke en regionale bereikbaarheid en de realisatie van 40.000 woningen en 32.000 arbeidsplaatsen tot 2040 in de Regio Amersfoort;
- Op dit moment is er geen zicht op de volledige herstart van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken.
- Het Rijk onderzoekt in samenspraak met de regio voor BO MIRT 2025 of het mogelijk is om het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in kleinere projecten op te delen en te faseren;
- Bij gehele of eventueel gedeeltelijke herstart van project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken vormen het Ontwerp-Tracébesluit van 2018 en de gemaakte bestuurlijke afspraken het vertrekpunt;
- Rijk en regio hebben het afgelopen jaar binnen het programma U Ned de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 opgesteld.
- De Minister van IenW heeft besloten € 50 miljoen (incl. btw) beschikbaar te stellen. De regio stelt eveneens een budget van € 50 miljoen beschikbaar voor het maatregelenpakket.
- Rijk en regio kiezen hiermee voor maatregelen die passen binnen het afgesproken beoordelingskader:
  a) Doorfietsroute Amersfoort – Soesterberg – Zeist – Utrecht Science Park;
  b) Doorfietsroute Baarn – Soest – Bilthoven – Utrecht CS;
  c) Doorfietsroute Amersfoort – Veenendaal;
  d) Aanpak sluipverkeer rondom knooppunt Hoevelaken (inclusief verkeersmanagement, VRI's aanpassen)
  e) Pre-verkenning BRT Amersfoort – Utrecht Science Park;
  f) A1 kunstwerk 500, fietstunnels en aanpassen kruispunten A1 aansluiting 14 / Amersfoortsestraat
  g) Aansluiting A1 – N199 – Ontsluitingsweg Bovenduist;
  h) A30 – aansluiting Barneveld Zuid.
- Voor de pre-verkenning BRT (e) zal bij het BO MIRT 2025 op basis van de resultaten bekeken worden hoe deze maatregelen gefinancierd kunnen worden.
- De maatregelen (f,g,h) zijn opgenomen in het pakket onder voorwaarde van het Rijk dat vanwege schaarse RWS-capaciteit, de gemeente / regio Amersfoort de realisatie (incl. planuitwerking) van deze aansluitingen op zich neemt.
- Rijk en regio werken het voorgestelde maatregelenpakket in 2025 nader uit. Rijk en regio verkennen hoe en op welk moment zij hun bijdrage kunnen voldoen.
- Rijk en regio gaan in 2025 met elkaar in gesprek over de aanvullende financiering van de quick win aansluiting bij Eemnes (A27).

3. Programma U Ned

<u>Groot Merwede: MIRT Verkenning OV en Wonen, MIRT Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg</u>

Rijk en regio stellen op basis van de tot nu toe bekende resultaten het volgende vast:

- ❖ Om de ruimtelijke ontwikkelingen Groot Merwede (inclusief A12-zone) en Rijnenburg mogelijk te maken én de verkeersdoorstroming op de Ring Utrecht als (inter)nationale draaischijf te waarborgen er inzet nodig is op nabijheid, vraagbeïnvloeding, en fiets en OV als dragende modaliteiten, om de groei van automobiliteit als gevolg van de ontwikkeling van de A12-zone en Rijnenburg te beperken. Daarnaast zijn er (uitgaande van realisatie van het Tracébesluit A12/A27 Ring Utrecht) ingrepen voor het Hoofdwegennet (Ring Utrecht, A2 én A12) en in het Onderliggend Wegennet nodig om te voorkomen dat de knelpunten op de Ring Utrecht groter worden als gevolg van de autonome groei van het autoverkeer, waardoor de bereikbaarheid van de regio verminderd wordt.
- ❖ In fase 2 van het MIRT-onderzoek onderzoeken Rijk en regio de effecten van een pakket van diverse maatregelen op het gebied van bereikbaarheid (A2, A12, OWN, Merwedelijn en fiets), waarbij onder andere kosten en de ruimtelijke impact worden uitgewerkt.
- ❖ Om verstedelijking in Groot Merwede (incl. A12 zone) en Rijnenburg mogelijk te maken is voor de ov-component duidelijk dat hoogwaardig OV nodig is voor verstedelijking; een snelle en hoogfrequente Merwedelijn (Hoogwaardig OV, HOV) is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de A12-zone en Rijnenburg.
- ❖ De onderzochte maatregelen in de MIRT-verkenning OV en Wonen moeten een schaalsprong in het OV voor Groot Merwede en Rijnenburg mogelijk maken.
- ❖ Rijk en regio stellen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen vast dat:
  - De MIRT-verkenning OV en Wonen op basis van de huidige inzichten nog geen voorkeursalternatief kan worden vastgesteld waarbij maakbaarheid, voldoende doelbereik en (financiële) randvoorwaarden bij elkaar komen.
  - Er voor de MIRT-verkenning OV en Wonen een verdiepingsfase wordt gedaan om besluitvorming over een (voorlopig) voorkeursalternatief tijdens het BO MIRT 2025 mogelijk te maken.
  - De onderzochte Papendorplijn geen onderdeel gaat uitmaken van het Voorkeursalternatief van de MIRT-verkenning OV en Wonen.
- ❖ Rijk en Regio zetten zich in om in het BO MIRT 2025 op basis van de resultaten toe te werken naar een (voorlopig) voorkeursbesluit voor de Merwedelijn (MIRT-verkenning OV en Wonen) in combinatie met vervolgstap(pen) voor het HWN, OWN en fietsnetwerk (MIRT-onderzoek).
- ❖ Rijk en regio stellen vast dat onderdelen van besluitvorming daarbij zijn:
  - Een (voorlopig) voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning OV en Wonen, met een richtinggevend besluit over de wijze van OV-ontsluiting van de A12-zone in samenhang met de OV-ontsluiting van Rijnenburg.
  - Een richtinggevend besluit ten aanzien van woningbouw in Groot Merwede en Rijnenburg, in combinatie met werkgelegenheid en samenhangende en randvoorwaardelijke aspecten en thema's als energie, groen en grondverwerving.
  - Vervolgstappen ten aanzien van het benodigde pakket van multimodale maatregelen voor zowel de doorstroming op de Ring Utrecht als voor de verstedelijking in de A12-zone en Rijnenburg mogelijk te maken. Het gaat hierbij onder andere om;
    - het daarvoor benodigde fietsnetwerk;
    - de daarvoor benodigde ingrepen in het Hoofdwegennet;
    - de daarvoor benodigde ingrepen in het Onderliggende Wegennet.
  - Afspraken over toekomstige organisatie voor gebiedssamenwerking en bijbehorende ontwikkelstrategie inclusief fasering.
- ❖ Rijk en regio zetten zich in om voor BO MIRT 2025 stappen te zetten op het gebied van programmering in tijd en financiën van bovenstaande bouwstenen, om tot uitvoering van de opgaven te komen.

4. Oostflank Metropoolregio Amsterdam

Algemeen

- ❖ In lijn met de afspraken in de Rijkstructuurvisie RRAAM (2013) en herbevestigd in het Perspectief Oostflank MRA (2020) hebben Rijk en Flevoland een opgave om grootschalig woningen te bouwen. In Flevoland is nog voldoende ruimte om op rijksgronden een substantieel aantal woningen toe te voegen. Flevoland levert daarmee een essentiële bijdrage

aan de woningnood van de huidige inwoners en aan nationale woningproductie. In dat licht zal Almere zich inspannen om de woningbouwproductie te verhogen om meer woningen te realiseren met als streefgetal tenminste 2.000 – 3.000 woningen per jaar. De groei van het aantal woningen moet in evenwicht zijn met werklocaties, de ontwikkeling van mobiliteitsinfrastructuur en stedelijke voorzieningen.

- In de Rijkstructuurvisie van 2013 is afgesproken dat een vervolgonderzoek (MIRT-verkenning) naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus wordt gestart wanneer ten opzichte van 2010 circa 25.000 woningen zijn gebouwd en er zicht is op afronding van de tweede fase van Amsterdam IJburg. Daarvan hoeven nog minder dan 7.000 woningen worden gebouwd en het finaliseren van IJburg is nabij. De verdere concretisering van de toekomstige bereikbaarheid van Pampus/Flevoland (IJmeerverbinding) wordt met het voortvarend doorbouwen van woningen urgent. Onderstaande afspraken moeten aan deze urgentie invulling geven.

Almere Pampus

- De ruimtelijk strategische verkenning voor de grootschalige woningbouw Almere Pampus wordt vastgesteld. Het Masterplan Almere Pampus vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling van dit nieuwe stadsdeel. Waarbij Rijk en regio zich realiseren dat een langjarige samenwerking van alle betrokken partijen nodig is om tot grootschalige woningbouwontwikkeling in Almere Pampus te komen.

Status IJmeerverbinding bij ontwikkeling Pampus

- Bij een volledige ontwikkeling van Almere Pampus naar een hoog stedelijk woonmilieu is een goede ontsluiting door middel van een IJmeerverbinding noodzakelijk waarbij de bereikbaarheid van heel Almere blijvend aandacht verdient.
- Gezien het grote belang van een goede ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocatie Pampus binnen de MRA en de regio Flevoland is het daarom noodzakelijk een concreter beeld te krijgen van de kansen op private en publieke financiering van een IJmeerverbinding tussen Almere en Amsterdam. De bereikbaarheid van Almere en Flevoland is randvoorwaardelijk voor de groei van wonen en werken. Hiermee wordt de grootste - nog beschikbare Rijks - ontwikkellocatie in de Randstad ontsloten en het vestigingsklimaat verbeterd.

Vervolgonderzoek

- Parallel aan de voorbereiding van de bouw van de 1e fase Pampus met 7.500 woningen en 4.000 arbeidsplaatsen wordt op initiatief van de regio een gezamenlijke 'P-verkenning' gestart. Deze P-verkenning onderzoekt de mogelijkheden en kansrijkheid van alternatieve bekostiging van een IJmeerverbinding. Dit onderzoek is een alternatieve route naar de start van een MIRT verkenning.
- Hiervoor wordt een integrale businesscase opgesteld voor de bereikbaarheidsopgave van Almere, waarvan de bekostiging van de IJmeerlijn onderdeel is, inclusief een investeringsfonds voor sociale en leefbare ontwikkeling van Pampus en de stad. De resultaten van het onderzoek worden geagendeerd voor het BO MIRT Noordwest 2026. De kosten van dit onderzoek worden 50/50 door Rijk en regio gedragen waarbij de ministeries van VRO en IenW gezamenlijk de opdrachtgevers zijn en dit onderzoek in overleg met de gemeente Almere en de provincie Flevoland wordt opgezet en (tussen)resultaten worden gepresenteerd.
- Te starten met de uitwerking van de gebiedsontwikkeling van de eerste fase van de grootschalige woningbouw in Almere Pampus, bestaande uit circa 7.500 woningen, 4.000 arbeidsplaatsen en bijbehorende voorzieningen. Uit de beschikbare middelen van € 54 miljoen uit het BO MIRT 2022 voor een HOV-verbinding Pampus en/of Oosterwold wordt € 54 miljoen gereserveerd voor een HOV-verbinding Almere Pampus. De hoogte van de rijksbijdrage wordt na nader onderzoek (investering, beheer, onderhoud en exploitatie) bepaald.
- Door middel van parallel plannen streven partijen ernaar om ruim eerder dan 2030 te starten met de woningbouw van de eerste fase Almere Pampus waarbij een actueel woningbouwprogramma dat aansluit bij de woningbehoefte leidend is.

- De afspraken voor de vervolgfase worden vastgelegd in een nader op te stellen bestuursovereenkomst Pampus waarvan het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening het coördinerende departement zal zijn. Bij de uitwerking is het uitgangspunt dat de ontwikkeling van Almere Pampus minimaal financieel neutraal verloopt voor partijen en er 2/3 betaalbare woningen worden gerealiseerd. Het Rijk beoogt geen winst te maken op deze ontwikkeling.
- Voor de stedelijke ontwikkeling van Almere wordt de Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 geactualiseerd naar een Uitvoeringsovereenkomst 3.0. Daarin worden nieuwe (financiële) afspraken gemaakt voor de integrale stedelijke ontwikkeling van de gebieden Oosterwold, Almere Centrum, Weerwater, Almere Pampus alsmede in relatie met sociale en leefbare ontwikkeling van de stad.

Autobereikbaarheid

- De uitspraak over de (on)mogelijkheid van een wegverbinding (IJmeerweg) gekoppeld aan de IJmeerverbinding vloeit voort uit de uitkomsten van de integrale business case.

Almere/Zeewolde Oosterwold/A27

- Partijen spreken af dat in fase 2 Almere/Zeewolde Oosterwold op basis van bestaande afspraken meer woningen in hogere dichtheden worden toegevoegd. Daarmee wordt invulling gegeven aan de gewenste versnelling van de woningbouw. Partijen verkennen verder op welke wijze een effectieve samenwerking van publieke en private partijen hier een bijdrage kan leveren in het realiseren van deze opgave. Na besluit over de mogelijke komst van een defensiekazerne in Flevoland worden in 2025 nadere afspraken gemaakt over de verdere ontwikkeling van Oosterwold.
- De monitor naar de doorstroming op de A27 laat in toenemende mate zien dat er filevorming plaatsvindt en dat het perspectief van een ingrijpend mobiliteitsknelpunt toeneemt. De A27 is van vitaal belang voor de bereikbaarheid van grote woningbouwlocaties in Flevoland (Oosterwold, Lelystad Zuider-C). Rijk en Regio onderschrijven dit.
- In combinatie met de ambitie om de woningbouw in Flevoland te versnellen en de mogelijke komst van een kazerne worden de knelpunten op de A27 nog urgenter. Rijk en regio onderschrijven dat.

Lelystad Zuiderhage

- De Mastervisie ZuiderC vormt het kader voor grootschalige woningbouw in Lelystad Zuiderhage met 15.000 woningen.
- In het BO MIRT Noordwest 2025 worden de resultaten geagendeerd van het lopende onderzoek naar de bereikbaarheid van Lelystad Zuiderhage.

A6 Almere Oostvaarders – Lelystad

- Toenemende congestie op de A6 is een probleem voor de woningbouw, de economische ontwikkeling en de onderliggende infrastructuur in Flevoland. Maximale capaciteit voor betreffende deel A6 is voor de spitsperioden reeds bereikt. Er zijn meermalen extra middelen toegevoegd voor de realisatie. Vanaf 2019 worden belemmeringen gesignaleerd door beperkte stikstofruimte. Rijk en regio werken samen om deze belemmeringen in kaart te brengen en op te lossen.
- Inmiddels is met een quickscan stikstof duidelijk geworden dat de beperkingen rondom stikstof niet van dermate omvang zijn, dat dit een doorstart van het project in de weg staat.
- Rijk en regio hebben overeenstemming over de verbreding van de A6 in Flevoland en het rijk zal zich inspannen om de uitvoering van dit project op een gepast moment en binnen afzienbare tijd te laten plaats vinden.

Hightech Ecosysteem Almere

- Almere wordt binnen het programma "Ruimtelijk Programmeren voor de Nederlandse kennisindustrie" van het ministerie van Economische Zaken beschouwd als een toekomstig

hightech brandpunt en zal meedraaien binnen dit programma. Horizon Flevoland zal hierin een belangrijke rol spelen.

5. Multimodale Ring Alkmaar (spoorzone – N9 – N242)

- Rijk en regio spreken af dat onder verantwoordelijkheid van de regio en met medewerking van het Rijk een onderzoek wordt gedaan naar de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven van de multimodale Ring Alkmaar (waaronder Spoorzone Heerhugowaard – N9 – N242). Dit in relatie tot de afspraak van een continue, hoge bouwstroom van 42.500 woningen tot en met 2030 en de ambitie van 62.500 woningen tot 2040, ontwikkeling van het Maritiem Cluster met Defensie in Den Helder en bereikbaarheid Greenport NHN. Bij het onderzoek worden alle modaliteiten betrokken en rollen en verantwoordelijkheden van partijen in de uitvoering van projecten in kaart gebracht. Voor de uitvoering van dit onderzoek (maximaal € 120.000) dragen Rijk en regio gezamenlijk 50% van de kosten. De Rijksbijdrage zal aan de regio worden uitgekeerd.
- De resultaten en aanbevelingen van het onderzoek worden geagendeerd in het BO Leefomgeving 2025 en vormen de basis voor vervolgafspraken in opmaat richting BO MIRT Noordwest 2025, als uit het onderzoek een heldere bereikbaarheidsopgave voor het Rijk blijkt. De resultaten zijn mede input voor voorstellen vanuit de regio bij de afweging en besluitvorming in 2025 voor de verdeling van de extra middelen die door het kabinet zijn gereserveerd voor mobiliteit in het kader van woningbouw.

6. Pakket projecten Zuidasdok, OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, derde perron Amsterdam Zuid, OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centrum

- Rijk en regio werken hard aan de projecten Zuidasdok, OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, derde perron Amsterdam Zuid en OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum. Daarbij zijn belangrijke stappen gezet. De projecten hebben niet alleen importantie voor de bereikbaarheid van de regio, maar ook voor het verdere OV-netwerk.
- Projecten kennen ook de nodige uitdagingen, zowel inhoudelijk als financieel. Rijk en regio zijn hierover in gesprek en blijven deze gesprekken doorzetten, waarbij de samenhang tussen de gemaakte afspraken steeds in ogenschouw wordt genomen.
- IenW en regio spreken af voor de zomer van 2025 een goed voorbereid bestuurlijk overleg te organiseren over de zorgen over de samenhangende projecten uit het pakket. Daarbij wordt de minister van VRO uitgenodigd.

7. OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer

- Beoogde planning was om eind 2025 te komen tot een voorkeursbeslissing. Dit blijkt te ingewikkeld te zijn.
- Op basis van actuele inzichten is het wel haalbaar dat eind 2025 het belangrijkste deel van de beslisinformatie beschikbaar is, waarbij gezamenlijk een richtinggevend concept besluit genomen kan worden voor een voorkeursalternatief.
- Daarna is er nog circa een jaar nodig om dit voorkeursalternatief verder uit te werken. De hernieuwde planning is dat eind 2026 de beslisinformatie gereed is voor het kunnen nemen van de voorkeursbeslissing.
- Rijk en spreken af om gezamenlijk te streven naar het kunnen nemen van een voorkeursbeslissing eind 2026.

8. OV Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad

- Rijk en regio constateren dat de OV-bereikbaarheid van (nieuwe) woon- en werklocaties in de MRA van belang is. Om die bereikbaarheid te faciliteren, is beoogd om meer treinen op de Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) corridor te gaan rijden vanaf dienstregeling 2033.

- Rijk en regio spreken af om een bestuurlijk overleg te organiseren voor de zomer van 2025, er van uitgaande dat de beslisinformatie over de herijking ERTMS en Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)/SAAL dan beschikbaar is.

9. Poort van Hoorn

- Rijk en regio spreken de intentie uit gezamenlijk tot een oplossing te komen voor het tekort op de spoor gerelateerde onderdelen binnen de gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn van € 25,4 miljoen (incl. btw, prijspeil 2024). Daarbij wordt afgesproken deze casus te betrekken bij de landelijke afweging voor de verdeling van de € 2,5 miljard die door het kabinet is gereserveerd voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw en van de € 5 miljard voor woningbouw.
- De provincie Noord-Holland spant zich in om (onder voorbehoud goedkeuring van Gedeputeerde Staten), en onder voorwaarde dat het rijk het resterende financiële tekort dekt, een extra bijdrage te doen van € 3 miljoen (excl. btw).
- Rijk en regio beogen om in het BO Leefomgeving van voorjaar 2025 hierover een besluit te nemen of zoveel eerder als mogelijk, omdat de realisatie van het project anders vertraging oploopt. De regio is teleurgesteld dat een besluit hierover niet snel kan worden genomen. Het ministerie overlegt met de regio over de gevolgen.

10. OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid

- Het ministerie van IenW heeft besloten het restbudget van de A9 Rotterpolderplein niet in te zetten voor de OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid.
- Rijk en regio spreken de intentie uit gezamenlijk tot een oplossing te komen voor het resterende tekort op het project mobiliteitshub Haarlem Nieuw Zuid van € 11,7 miljoen. Daarbij wordt afgesproken deze casus te betrekken bij de landelijke afweging voor de verdeling van de € 2,5 miljard die door het kabinet is gereserveerd voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw en van de € 5 miljard voor woningbouw.
- Rijk en regio beogen om in het BO Leefomgeving van voorjaar 2025 hierover een besluit te nemen of zoveel eerder als mogelijk, omdat de realisatie van het project anders vertraging oploopt. De regio is teleurgesteld dat een besluit hierover niet snel kan worden genomen. Het ministerie overlegt met de regio over de gevolgen.

11. Programma U Ned: Mobiliteitsbouwstenen in NOVEX-gebied Utrecht Amersfoort

<u>Aanpak 2030:</u>

- Rijk en regio hebben een overzicht vastgesteld van potentiële mobiliteitsmaatregelen welke het NOVEX gebied Utrecht-Amersfoort beter bereikbaar maken én verdere verstedelijking mogelijk maakt.
- Rijk en regio zetten zich in om voor BO MIRT 2025 stappen te zetten op het gebied van programmering in tijd en financiën van bovenstaande bouwstenen, om tot uitvoering van de opgaven te komen.

<u>Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040:</u>

- Rijk en regio onderschrijven de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 en spannen zich gezamenlijk in om de hierin genoemde maatregelen nader uit te werken.
- Rijk en regio spreken af de volgende maatregelen uit de Mobiliteitsagenda met voorrang uit te werken:
  - Aansluiting A1 – Bunschoten/ Bovenduist (grootschalige woningbouw Bovenduist)
  - Aansluiting A1 – Hoevelaken (grootschalige woningbouw Hoevelaken)
  - Regionaal Verkeersmanagement met het doel slim, duurzaam en veilig te sturen op toenemende druk op het hoofd en onderliggend wegennet
  - BRT tussen Amersfoort en het Utrecht Science Park
  - Verkeersveiligheidsmaatregel A1/A30
  - Veluwelijn (verhoging treinfrequentie Amersfoort – Harderwijk
- Rijk en regio zetten zich in om voor BO MIRT 2025 stappen te zetten op het gebied van programmering in tijd en financiën van bovenstaande bouwstenen, om tot uitvoering van de opgaven te komen.

Korte termijnaanpak 2025-2030/Goedopweg:

- In aanvulling op de vorig jaar op het BO MIRT in het kader van de "korte termijn aanpak (Goedopweg) Uned 2025-2030" gemaakte financieringsafspraak draagt het Rijk voor het jaar 2026 maximaal € 2,4 miljoen incl. btw bij, op basis van een gelijke financiële bijdrage vanuit de regio (verdeelsleutel van 50/50). Ontvanger van de Rijksbijdrage is de provincie Utrecht.
- Rijk en regio streven ernaar om uiterlijk op het BO MIRT 2025 vervolgafspraken over Goedopweg te maken voor de resterende periode tot en met 2030. Daarbij wordt ook de samenhang met, en de regionale vertaling van, de landelijke aanpak spits spreiden meegenomen.

12. Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

Jaarplan Mobiliteitsgedrag SBaB 2025

Rijk en regio spreken af om:

- In het kader van de Meerjarenaanpak Mobiliteitsgedrag SBaB 2024-2030 samen met andere partners zoals werkgevers en vervoerbedrijven invulling te geven aan gedragsprincipes van het MTB.
- Daarbij € 3.930.000 ter beschikking te stellen voor de uitvoering van activiteiten in 2025. Dit bedrag bestaat uit een maximale Rijksbijdrage van € 1.050.000 (ontvanger: provincie Noord-Holland) ten behoeve van de werkgeversaanpak (Breikers en IJmond Bereikbaar) en een maximale regiobijdrage van € 1.840.000. Alle bedragen zijn inclusief btw, zowel van het Rijk als de regio. Het resterende budget van € 1.040.000 wordt gedekt vanuit de programmabegroting van SBaB.
- De Programmaraad SBaB te mandateren voor de daadwerkelijke toekenning van middelen naar projecten en start uitvoering. Dit op basis van overeenstemming tussen rijk en regio over het Jaarplan Mobiliteitsgedrag SBaB 2025 en de definitieve opdracht aan de uitvoerende partijen voor gedragsmaatregelen in 2025.

Bereikbaarheidsmaatregelen SBaB voor Uitvoeringsagenda NOVEX-gebied MRA

Rijk en regio spreken af om:

- De rapportage 'Overzicht benodigde bereikbaarheidsmaatregelen SBaB voor NOVEX MRA' vast te stellen.
- Het overzicht te beschouwen als een momentopname en daarom jaarlijks te actualiseren.
- Te starten met het vanuit mobiliteitsperspectief (SBaB) toe te werken naar een advies over fasering aan NOVEX MRA. Dit gebeurt aan de hand van nog te definiëren criteria. Uitgangspunt daarbij is het nakomen en uitvoeren van bestaande MIRT 2022 afspraken.

13. Draaiend houden Ringen (Amsterdam en Utrecht)

- Rijk en regio hebben in 2023 overeenstemming bereikt over 5 werksporen en een invulling van deze werksporen op hoofdlijnen. Rijk en regio hebben in de afgelopen periode inhoudelijk overeenstemming bereikt over de volgende nadere concrete invulling van de 5 werksporen:
  1. Smart Mobility I/Incidentmanagement: verminderen van de effecten van ongeplande verstoringen door een snellere start en afhandeling van incidentmanagement in combinatie met in-car veiligheidswaarschuwingen (preventie, detectie, diagnose, aanrijden, afhandeling), door te investeren in de volgende systemen en projecten: in-car waarschuwingen voor gevaarlijke situaties, inzet van AI voor snelle analyse van detectiesystemen, ontwikkeling 'common operational picture' voor verbeteren samenwerking met professionele ketenpartners, verminderen 'blind spots' in cameradekking, verbetering van voorspelling restduur incidenten;
  2. Smart Mobility II/informatie: effectiever informeren van de reiziger pré-trip en on-trip via in-car informatie over met name verkeershinder en routering, door te investeren in de volgende systemen en projecten: smart routing en smart destination (incl. verwijzing naar hubs) voor spreiding van verkeer op de ringen, doorontwikkeling coördinatiestructuur voor publiek-private samenwerking, digitaliseren beleidsinformatie (bijvoorbeeld regionale

verkeerscirculatieplannen), en de ontwikkeling van het bijbehorende instrumentarium, vooraankondiging bij wegwerkzaamheden en evenementen;

3. Verkeersmanagement: betere benutting van het bestaande netwerk met behulp van investeringen in verkeersmanagementsystemen, door te investeren in de volgende systemen en projecten: matrixborden, lussen, camera's, toeritdosering (TDI's), verkeersregelinstallaties (iVRI's), maar ook meer inzetten op digitaal Verkeersmanagement zoals digitaliseren van regelscenario's (Diego) en Verkeersmanagement Informatie voor Routeadvies (VM-IVRA) en de bovenliggende afspraken en systemen om vanuit (regionale) verkeerscentrales zorg te dragen voor een optimale inzet van de verkeersmanagementsystemen, inclusief de opzet van een landelijk aanpak;
4. Kleine infrastructurele maatregelen (zoals buffercapaciteit op-/afritten, betere inrichting van knooppunten, verbetering van belijning, verbindingen en aansluitingen en ontwikkelen van mobiliteitshubs): enerzijds ter vergroting van de effecten van Smart Mobility en Verkeersmanagement en anderzijds ter verbetering van kleine onvolkomenheden in het netwerk;
5. Netwerkoptimalisaties Ring Eindhoven: het pakket waarover met de regio is besloten in het BO MIRT najaar 2022 wordt momenteel stapsgewijs gerealiseerd.

- Het beschikbare budget van IenW van € 300 miljoen wordt op basis van de hierboven genoemde concrete invulling als volgt over de werksporen verdeeld: werkspoor 1 maximaal € 65,6 miljoen, werkspoor 2 maximaal € 58,6 miljoen, werkspoor 3 maximaal € 49 miljoen en werkspoor 4 maximaal € 76,8 miljoen. Voor werkspoor 5 is reeds eerder € 50 miljoen overeengekomen.
- Rijk en regio spreken af dat IenW deze invulling zal verwerken in een opdracht aan Rijkswaterstaat voor de uitvoering, uiterlijk vanaf medio 2025, voor zover in het komende half jaar blijkt dat de maatregelen inpasbaar zijn. Hiermee wordt bedoeld dat de opdracht aan Rijkswaterstaat medio 2025 uitsluitend maatregelen kan en zal bevatten die 1.) kunnen worden ingepast in de werkplanning van Rijkswaterstaat (het geheel van projecten op het gebied van exploitatie, onderhoud, vernieuwing en aanleg), 2.) kunnen worden ingepast in het Basiskwaliteitsniveau voor het Hoofdwegennet (langjarige instandhouding binnen de budgettaire kaders) en 3.) kunnen worden ingepast in de RWS-organisatie (structurele inpassing van fte's binnen de kaders daarvoor). Uiterlijk medio 2025 zal IenW de regio informeren over de opdracht aan Rijkswaterstaat.
- Rijk en regio concluderen dat inzet van de regio (onder meer de regionale wegbeheerders) noodzakelijk is en de regio bereid is deze inzet daar waar mogelijk en relevant te leveren. Het betreft op hooflijnen de volgende inzet:
  - werkspoor 1: structurele inzet van weginspecteurs op elkaars wegennet, informatie delen en capaciteit en expertise leveren in de aanpak van de hoogtemeldingen-problematiek;
  - werkspoor 2: stimuleren van digitalisering in de organisatie (onder andere beleidsdata), bijdrage leveren aan pilots en werkgroepen, stimuleren gebruik beschikbare diensten bij projecten, vergroten regionale betrokkenheid, bijdrage leveren aan landelijk diensten (inkoop en kwaliteitszorg);
  - werkspoor 3: langjarige inzet van organisaties zoals het Regieteam Verkeersmanagement Noord-Holland en Zuid-Holland Bereikbaar om maatregelen nader uit te werken in benodigde personele capaciteit en budget als onderdeel van de regionale samenwerking (onder andere regelaanpak), het beschikbaar stellen/delen van relevante informatie, het creëren van draagvlak binnen de eigen organisatie tot en met het opdrachtgeven voor het doorvoeren van aanpassingen aan het eigen instrumentarium;
  - werkspoor 4: inzet voor dan wel uitvoering van maatregelen aan het Onderliggend Wegennet en inzet voor maatregelen aan de Hoofdwegennet voor zover er effecten zijn op het Onderliggend Wegennet.
- Rijk en regio spreken af dat de medewerking van externe partijen voor de werksporen 1, 2 en 3 gezamenlijk zal worden georganiseerd, onder leiding van Rijkswaterstaat.

- Rijk en regio stellen vast dat de volgende kleine infrastructurele maatregelen (werkspoor 4) in aanmerking (kunnen) komen voor een bijdrage uit het beschikbare Rijksbudget voor het draaiend houden van de Ringen:
- *Ring Amsterdam:*
  - doorvoeren van kleine infrastructurele maatregelen in de vorm van aanpassingen in wegmarkering, herinrichting van een dienstweg, vergroting van de capaciteit van een tunnelgemaal en optimalisatie van toe- en afritten ten behoeve van verbetering van verkeersgedrag en verkeersdoorstroming op diverse punten op de Ringwegen van Amsterdam (A2, A5, A10);
  - een budgetreservering van maximaal € 7 miljoen incl. btw ter dekking van kosten van auto-gerelateerde investeringen voor uitbreiding van de P+R-locatie/hub Muiden van 170 naar ten minste 700 parkeerplekken;
- *Ring Utrecht:*
  - capaciteitstoevoegingen aan twee verbindingsbogen in Knooppunt Lunetten;
  - een budgetreservering van maximaal € 9 miljoen incl. btw voor de realisatie van een zogenoemde divergerende diamant aansluiting (DDI) A2-N230;
  - een budgetreservering van maximaal € 12,5 miljoen incl. btw ter (stapsgewijze) dekking van kosten van auto-gerelateerde investeringen voor de realisatie van de P+R-locatie/hub Vianen, uitgaande van het bereiken van overeenstemming binnen de regio dat bij goede benutting van deze hub, de hub (stapsgewijs) wordt uitgebreid naar minimaal 1.000 parkeerplaatsen;
  - een budgetreservering van maximaal € 7,5 miljoen incl. btw voor de aanpassing van de aansluiting A2 op de hub Papendorp, indien overeenstemming wordt bereikt over de hub Vianen (met minimaal 1.000 parkeerplekken) zoals hierboven beschreven , ter verdere verbetering van de BRT-verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht;
- Rijk en regio spreken ten aanzien van de hub Muiden, de hub Vianen, de DDI A2-N230 en de aansluiting A2 op de hub Papendorp af dat de budgetreservering wordt gemaakt onder voorbehoud van 1.) overeenstemming over de concrete uitwerking en effectbeoordeling van de voorgestelde maatregelen, 2.) de regio de maatregelen zal realiseren in afstemming met Rijkswaterstaat en waar nodig met medewerking van Rijkswaterstaat vóór 2030 en 3.) de maatregelen worden gerealiseerd met de hierboven beschreven taakstellende bijdrage van IenW.
- Rijk en regio realiseren zich dat het draaiend houden van de Ringen een forse opgave blijft, ondanks de hierboven beschreven inzet. Rijk en regio zullen in het kader van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's (SBAB, U NED en MoVe) in gesprek blijven over deze opgave.

14. Overdracht Merwedekanaal Utrecht – Vaartsche Rijn – Catharijnesingel Zuid

- Rijk en regio streven naar een overdracht in het voorjaar van 2027. Het Rijk stelt een budget van ten hoogste € 125 miljoen beschikbaar voor de overdracht en zal deze afspraak opnemen in de financiële programmering van Rijkswaterstaat.
- De komende twee jaar worden gebruikt om een conceptovereenkomst uit te werken met daarin afspraken over onder andere de assets, beheer en onderhoudstaken, overdrachtsdatum, overdrachtsvergoeding en resterende risicoverdeling. Mocht het budget van € 125 miljoen voor de overdracht ontoereikend blijken, dan gaan partijen opnieuw in gesprek.
- Deze overeenkomst wordt ter goedkeuring aangeboden aan het bestuur van gemeente Utrecht, het algemeen bestuur van HDSR en het Rijk.

15. Veluwelijn

- Rijk en regio concluderen dat frequentieverhoging op de Veluwelijn sterk verbonden is met het ontsluiten van (nieuwe) woningbouw- en werkgelegenheidslocaties in de (NOVEX-) regio's Utrecht, Amersfoort, Foodvalley en Noord-Veluwe.
- Rijk en regio vinden het belangrijk om de voorgestelde oplossingsrichtingen uit de préverkenning op korte termijn nader uit te werken, zodat er voldoende beslisinformatie beschikbaar is op het moment dat de middelen eventueel beschikbaar zijn.

- De regio geeft, met steun van het Rijk, opdracht aan ProRail om de eerste fase van de alternatievenstudie keervoorziening Harderwijk conform het proces derdenwerken uit te voeren. Hierin worden ook de overwegveiligheidsmaatregelen onderzocht die nodig zijn voor zowel de frequentieverhoging als de woningbouwontwikkeling.
- De regio (provincies Gelderland en Utrecht, regio's Noord-Veluwe en Amersfoort en gemeente Nijkerk) maakt € 650.000 vrij voor de studie. Het Rijk draagt via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maximaal € 300.000 bij aan de studie.

16. Samenhang spoorprojecten ruit Amsterdam

- Rijk en regio nemen kennis van de conclusies uit de rapportage liaisons Samenhang spoorwerkzaamheden en productstappen Ruit Amsterdam:
- Voor het tijdig kunnen uitbreiden van de dienstregeling volgens de PHS-afspraken en de hoofdrailnetconcessie van IenW en NS (meer IC's en meer sprinters) zijn er drie risico's die uw aandacht vragen:
  - Risico 1: Risico dat projecten langer duren of te maken krijgen met lastige keuzes voor de scope vanwege beperkte beschikbaarheid van personeel, materiaal en materieel (in de gehele keten), alsmede marktwerking en beperkte financiële middelen bij opdrachtgevers, zoals Rijk en regio. Als dit risico optreedt, dan kunnen productstappen vertragen en/of stationsprojecten niet (volledig) gerealiseerd worden.
  - Risico 2: Risico op significante extra reizigershinder de komende jaren door de grote hoeveelheid complexe werkzaamheden en buitendienststellingen in de Ruit van Amsterdam. Dit risico is actueel op Amsterdam Centraal; een expertteam onderzoekt de mogelijkheden voor de dienstregeling vanaf medio 2025. Het vraagt veel van reizigers om te kunnen bouwen met de 'winkel open' en dit heeft mogelijk impact op de reizigersontwikkeling. Hierbij is het van groot belang om zowel op landelijk als regionaal niveau de gedragsaanpak 'spreiden en mijden' uit te dragen, bijvoorbeeld in SBAB en hierbij te starten met het initiatief 'Overheden geven het goede voorbeeld'.
  - Risico 3: Risico dat de bereikbaarheid op de SAAL-corridor onder druk komt, doordat de beoogde productstap later gerealiseerd wordt vanwege het niet tijdig gereed zijn van de randvoorwaarden van PHS en ERTMS. Nu reizigersprognoses lager zijn, is vooralsnog het risico minder groot dat hierdoor een vervoersknelpunt ontstaat. Desondanks blijft het vanwege geplande woningbouw langs de SAAL-corridor belangrijk om in 2025 meer duidelijkheid te krijgen over bovengenoemde randvoorwaarden.
- De samenhang in de ruit Amsterdam vraagt om urgentie, afstemming en flexibiliteit vanuit ieders betrokkenheid bij de spoorprojecten.

17. MIRT-onderzoek Lelylijn, Novex-gebied Lelylijn en MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn

- De afgelopen twee jaar is door Rijk en regio, in het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland, constructief samengewerkt aan de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn.
- Rijk en regio besluiten om de rapportages uit deze MIRT-onderzoeken vast te stellen en te constateren dat beide lijnen en de daarmee samenhangende gebiedsontwikkeling inhoudelijk de moeite waard zijn om een vervolgstap te zetten.
- De regio wil graag voor beide trajecten een stap naar MIRT-verkenning zetten. Het Rijk constateert dat dit nu nog niet kan, vanwege het ontbreken van het benodigde zicht op 75% van de financiering.
- Rijk en regio spreken af om voor het einde van dit jaar verder te praten over een vervolgstap voor zowel Lelylijn als Nedersaksenlijn.

18. Pilot Bus Rapid Transit (BRT) Haarlem-Schiphol-Amsterdam

Rijk en regio starten met een pilot Bus Rapid Transit Haarlem-Schiphol-Amsterdam (BRT HSA). Voor de pilot dragen Rijk en regio ieder maximaal € 1 miljoen bij (prijspeil 2025, incl. btw), op basis van een 50/50 verdeling Rijk-regio. De Rijksbijdrage zal via een SPUK aan de regio worden uitgekeerd.

19. Pilot Bus Rapid Transit (BRT) Breda – Gorinchem – Utrecht

- Rijk en Regio constateren dat er een breed gedragen ambitie is voor een kwaliteitsverbetering in het OV op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht. Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant besluiten om de hoofdlijnen uit het bestuurlijk vastgestelde rapportage 'Hink-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda–Gorinchem-Utrecht' uit april 2022 als uitgangspunt te nemen voor de te nemen maatregelen op deze corridor. De gewenste kwaliteitssprong in het OV zal via een adaptieve en samenhangende strategie bereikt worden.
- Concreet betekent dit dat over onderstaande maatregelen in dit BO MIRT besluiten worden genomen, omdat deze prioriteit hebben en dat de overige gewenste maatregelen voor de verbeterstap op korte termijn niet verder worden uitgewerkt.
- Voor de opgaven Hub Vianen en busaansluiting op de A2 bij Papendorp is onder voorwaarden besloten tot een financiële bijdrage vanuit het Rijk in het kader van het project "Draaiend houden Ringen (kleine infrastructurele maatregelen (werkspoor 4): Ring Utrecht)" (Zie BO MIRT besluit Draaiend houden Ringen BO MIRT Noordwest).
- Rijk en Regio stellen vast dat voor de Hub Sleeuwijk De Tol enkele dilemma's op tafel liggen en dat een verdiepende uitwerking nodig is. Hiervoor spreken Rijk en de provincie Noord-Brabant af dat:
  - Zij gezamenlijk en met prioriteit de 'basis op orde'-maatregel uitwerken om daarmee de kwaliteitsverslechtering voor het OV, ten gevolge van de ombouw A27 Houten-Hooipolder bij de oostelijke aansluiting Werkendam te kunnen mitigeren.
  - Hierop voortbouwend zij gezamenlijk een ontwerp maken voor een 'BRT-waardige hub' met snelle halteertijden en voldoende voorzieningen, rekening houdend met ieders rol en verantwoordelijkheid.
  - Als dit leidt tot gedragen ontwerpen, Rijk en de provincie Noord-Brabant een risicoanalyse uitvoeren, onder andere om te voorkomen dat het realiseren van deze maatregelen de voortvarende uitvoering van de ombouw van de A27 conform het huidige Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder in gevaar brengt. Dit resulteert in een advies aan de bestuurders om hier op het BOL 2025 over te besluiten.
  - Bij positieve beoordeling zij gezamenlijk overgaan tot het opstellen van een kostenraming en realisatiestrategie (in samenwerking met de projectorganisatie A27 Houten – Hooipolder) van eerst de 'basis op orde'-maatregel en daarna de 'BRT-waardige'-maatregel.
  - Op basis van de resultaten én een aanvullende maatschappelijke onderbouwing Rijk en regio een definitief besluit nemen over ontwerp, kostenverdeling, realisatie en realisatiestrategie, uiterlijk voordat de aannemer dit nodig heeft om OV-maatregelen nog te kunnen meenemen in de realisatie van project A27 Houten-Hooipolder.
- Rijk en provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant spreken af om de komende jaren (bestuurlijk) in gesprek te blijven over het adaptief uitwerken en tot besluitvorming overgaan van de overige (doorstromings)maatregelen die stapsgewijs leiden tot de geambieerde kwaliteitssprong c.q. uitbouw naar BRT-verbindingen op de corridor.

20. Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)

- De provincie Utrecht ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute IJsselstein – Nieuwegein – Utrecht.
- De provincie Utrecht ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Houten – Bunnik – Utrecht Science Park.
- De provincie Noord-Holland ontvangt een bijdrage van € 1,5 miljoen incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Schagen – Warmenhuizen-Alkmaar.
- In het CD MIRT van 5 juli 2023 is toegezegd om zich in te zetten dat eind 2024 besluiten genomen kunnen worden over het al dan niet realiseren van de Dom tot Dam doorfietsroute. Deze zomer is gestart met een werkgroep van alle vertegenwoordigde wegbeheerders ten behoeve van het opstellen van het voorlopig ontwerp. De benodigde beslisinformatie is daardoor niet eind 2024 gereed, maar naar verwachting bij het MIRT van 2025.

21. Deelmobiliteitshubs (Noord Holland, Amsterdam, Utrecht)

- Op het BO MIRT van 2022 heeft het Rijk € 7 miljoen incl. btw gereserveerd voor de regionale implementatie van uniforme deelmobiliteithubs. Van dit bedrag is op het BO MIRT van 2022 in totaal € 4,175 miljoen incl. btw toebedeeld aan regio's voor de eerste en tweede uitroltranche.
- Vanuit het resterend deel van de op het BO MIRT 2022 gedane reservering van € 7 miljoen incl. btw investeert het Rijk nu in de derde uitroltranche deelmobiliteithubs om praktijkervaring op te doen over de effecten van deelmobiliteit en hubs in landelijk gebied en verstedelijkte omgeving.
- In dit kader reserveert het Rijk:
  - 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 375.000 incl. btw bij voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteithubs in de provincie Noord-Holland (ontvanger rijksbijdrage);
  - draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 350.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteithubs in de Gemeente Amsterdam (ontvanger rijksbijdrage);
  - 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 350.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteithubs (Provincie Utrecht).
- Bovenstaande reserveringen worden omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarden van een door de betreffende provincie respectievelijk gemeente en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten.

22. Brief MRA Onderuitputting Rijksbegroting

- De MRA heeft aan de bewindspersonen van IenW een brief gestuurd over de onderuitputting van Rijksbegroting in relatie tot het mobiliteitsfonds. Deze brief wordt betrokken in de gesprekken over de Voorjaarsnota 2025.

23. Schaalsprongen mobiliteit in relatie tot woningbouw

- Rijk en regio hebben oog voor projecten van grote omvang (schaalsprongen), zoals in Groot Merwede en Rijnenburg, en daarmee gemoeide investeringen.
- Rijk en regio bezien hoe met deze projecten moet worden omgegaan en welke stappen met de huidige beschikbare middelen wel gezet kunnen worden.
- De uitkomsten hiervan worden betrokken bij de systematiek in de verdeling van de € 5 miljard voor woningbouw en de € 2,5 miljard voor ontsluiting woningbouw.
- Het ministerie van VRO neem initiatief om het gesprek hierover te organiseren.

24. Regio Alternatief Ring Utrecht en NRU

- Rijk en regio treden ambtelijk en bestuurlijk in gesprek over het Regioalternatief Ring Utrecht naar aanleiding van de brief van de minister van IenW aan de Tweede Kamer over dit onderwerp.
- Daarbij wordt de voortgang van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) betrokken.

Regio Oost-Nederland

1. Knooppunt A1-A30 Barneveld, mitigerende maatregelen (verbeteren verkeersveiligheid)

- Voor de belangrijke maatregel verbindingsboog A1/A30 reserveert IenW € 12 miljoen. Hiermee wordt een deel van het project A1/A30 Barneveld gerealiseerd.
- De regio (provincie Gelderland) werkt, in overleg met het Rijk, de voorkeursvariant inzake het verbeteren van de verkeersveiligheid in de aansluiting A1-A30 uit tot een uitvoeringsbesluit voor het realiseren van een verkeersveilige verbindingsboog van de A1 vanuit Amersfoort naar A30 richting Ede alsmede de bijbehorende maatregelen zoals een aanpassing van de verbinding van de A30 richting A1 Voorthuizen / Apeldoorn.
- Het Rijk en de regio spreken af om de realisatie van deze maatregel te koppelen aan de uitvoering van het groot onderhoud van de A30 Ede – Barneveld door Rijkswaterstaat, naar verwachting in de periode 2027 / 2028.
- Kosten voor de planuitwerking en de realisatie worden betaald uit het restbudget van het Rijk voor de aanpak van het MIRT-project A1-A30 Barneveld.
- Rijk en regio werken bovenstaande afspraken voor BO MIRT 2025 uit en leggen deze vast in een brief.
- Het Rijk start het MIRT project A1-A30 Barneveld zo snel als mogelijk weer op in afstemming met het MIRT project A1-A28 knooppunt Hoevelaken.

2. Aanpak verkeersveiligheid N36

- Rijk en regio vinden het belangrijk dat het gehele traject van de N36 van Almelo tot Ommen veilig wordt ingericht.
- Rijk en regio constateerden in 2023 dat het beschikbare budget onvoldoende is om de gehele N36 te voorzien van fysieke rijbaanscheiding. Met het taakstellende budget van € 125 miljoen wordt ingezet op realiseren van een standaard wegprofiel met fysieke rijbaanscheiding in de middenberm, over een zo groot mogelijk aantal kilometers.
- Rijk en regio spreken af in gesprek te blijven over de aanpak van het resterende deel van de N36.

3. Verkenning keervoorziening Veluwelijn, inclusief veiligheid

- Rijk en regio concluderen dat frequentieverhoging op de Veluwelijn sterk verbonden is met het ontsluiten van (nieuwe) woningbouw- en werkgelegenheidslocaties in de (NOVEX-) regio's Utrecht, Amersfoort, Foodvalley en Noord-Veluwe;
- Rijk en regio vinden het belangrijk om de voorgestelde oplossingsrichtingen uit de préverkenning op korte termijn nader uit te werken, zodat er voldoende beslisinformatie beschikbaar is op het moment dat de middelen eventueel beschikbaar zijn;
- De regio geeft, met steun van het Rijk, opdracht aan ProRail om de eerste fase van de alternatievenstudie keervoorziening Harderwijk conform het proces derdenwerken uit te voeren. Hierin worden ook de overwegveiligheidsmaatregelen onderzocht die nodig zijn voor zowel de frequentieverhoging als de woningbouwontwikkeling;
- De regio (provincies Gelderland en Utrecht, regio's Noord-Veluwe en Amersfoort en gemeente Nijkerk) maakt € 650.000 vrij voor de studie. Het Rijk draagt via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maximaal € 300.000 bij aan de studie.

4. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

- Rijk en regio blijven vooruitlopend op de planuitwerking A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven in gesprek over de stikstofproblematiek, de vervolgstappen (of uitwerking van) in de Mobiliteitsaanpak A50, en mogelijke andere maatregelen, die een bijdrage leveren aan het oplossen van de knelpunten op de A50 op het traject Nijmegen-Eindhoven.

5. N50 Kampen-Kampen Zuid

- Provincie Overijssel en het ministerie van IenW onderstrepen het belang van de aanpak van de N50 tussen Kampen en Kampen Zuid.

- Provincie Overijssel en ministerie van IenW constateren dat de verkeers- en stikstofberekeningen voor de N50 Kampen-Kampen Zuid momenteel worden geactualiseerd. Na deze actualisatie wordt de stikstofopgave besproken met de provincie Overijssel.
- Als hieruit blijkt dat er zicht is op een oplossing voor de stikstofopgave, spreken IenW en de provincie Overijssel af de planstudie zo spoedig mogelijk te hervatten. IenW spant zich dan in om de capaciteit beschikbaar te stellen.
- De geactualiseerde cijfers komen in het eerste kwartaal van 2025 beschikbaar, waarna de het ministerie van IenW en de provincie Overijssel in het tweede kwartaal van 2025 de stikstofopgave bespreken en bezien of er zicht is op een oplossing voor de stikstofproblematiek. Ministerie van IenW en Overijssel adresseren beiden de stikstofopgave vanuit hun eigen verantwoordelijkheid. Deze resultaten worden uiterlijk in het derde kwartaal van 2025 besproken in een Rijk-regio stuurgroep N50 Kampen-Kampen Zuid, waarna (bij positief besluit) uiterlijk voor het BO MIRT 2025 de planuitwerking wordt hervat.

6. A28/A1 Hoevelaken

- Rijk en regio herbevestigen de urgentie van een snelle realisatie van het project A1/A28 knooppunt Hoevelaken en het belang van een goed functionerende knooppunt voor de landelijke en regionale bereikbaarheid en de realisatie van 40.000 woningen en 32.000 arbeidsplaatsen tot 2040 in de Regio Amersfoort;
- Op dit moment is er geen zicht op de volledige herstart van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken.
- Het Rijk onderzoekt in samenspraak met de regio voor BO MIRT 2025 of het mogelijk is om het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in kleinere projecten op te delen en te faseren;
- Bij gehele of eventueel gedeeltelijke herstart van project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken vormen het Ontwerp-Tracébesluit van 2018 en de gemaakte bestuurlijke afspraken het vertrekpunt;
- Rijk en regio hebben het afgelopen jaar binnen het programma U Ned de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 opgesteld.
- De Minister van IenW heeft besloten € 50 miljoen (incl. btw) beschikbaar te stellen. De regio stelt eveneens een budget van € 50 miljoen beschikbaar voor het maatregelenpakket.
- Rijk en regio kiezen hiermee voor maatregelen die passen binnen het afgesproken beoordelingskader:
  a) Doorfietsroute Amersfoort – Soesterberg – Zeist – Utrecht Science Park;
  b) Doorfietsroute Baarn – Soest – Bilthoven – Utrecht CS;
  c) Doorfietsroute Amersfoort – Veenendaal;
  d) Aanpak sluipverkeer rondom knooppunt Hoevelaken (inclusief verkeersmanagement, VRI's aanpassen)
  e) Pre-verkenning BRT Amersfoort – Utrecht Science Park;
  f) A1 kunstwerk 500, fietstunnels en aanpassen kruispunten A1 aansluiting 14 / Amersfoortsestraat
  g) Aansluiting A1 – N199 – Ontsluitingsweg Bovenduist;
  h) A30 – aansluiting Barneveld Zuid.
- Voor de pre-verkenning BRT (e) zal bij het BO MIRT 2025 op basis van de resultaten bekeken worden hoe deze maatregelen gefinancierd kunnen worden.
- De maatregelen (f,g,h) zijn opgenomen in het pakket onder voorwaarde van het Rijk dat vanwege schaarse RWS-capaciteit, de gemeente / regio Amersfoort de realisatie (incl. planuitwerking) van deze aansluitingen op zich neemt.
- Rijk en regio werken het voorgestelde maatregelenpakket in 2025 nader uit. Rijk en regio verkennen hoe en op welk moment zij hun bijdrage kunnen voldoen.
- Rijk en regio gaan in 2025 met elkaar in gesprek over de aanvullende financiering van de quick win aansluiting bij Eemnes (A27).

7. A2 Deil – Vught

- De Minister van IenW heeft besloten € 54 miljoen beschikbaar te stellen uit het restbudget van de A2 Deil – Vught. De regio stelt eveneens een budget van € 54 miljoen beschikbaar voor het adaptieve maatregelenpakket.
- Rijk en regio kiezen hiermee voor maatregelen die passen binnen het afgesproken beoordelingskader. Het maatregelenpakket bevat onder andere:
  - Voorkomen sluipverkeer: snelheidsremmers aanbrengen en aanpassingen onderliggend wegennet.
  - Investeren in (snel)fietsinfrastructuur
  - Businfrastructuur verbeteren en zorgen voor betere overstapplaatsen (Hubs)
  - Plaatsen van intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's)
  - Verbeteren aansluitingen hoofd- en onderliggend wegennet
  - Fysieke veiligheidsmaatregelen op wegen die drukker worden als gevolg van pauzeren (bv middenbaanscheiding/scheiding snel/langzaam verkeer)
- Regio werkt het voorgestelde maatregelenpakket in 2025 nader uit. IenW verkent hoe en op welk moment zij haar regionale bijdrage kan voldoen.

8. MIRT-onderzoek Lelylijn, Novex-gebied Lelylijn en MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn

- De afgelopen twee jaar is door Rijk en regio, in het kader van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland, constructief samengewerkt aan de MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn.
- Rijk en regio besluiten om de rapportages uit deze MIRT-onderzoeken vast te stellen en te constateren dat beide lijnen en de daarmee samenhangende gebiedsontwikkeling inhoudelijk de moeite waard zijn om een vervolgstap te zetten.
- De regio wil graag voor beide trajecten een stap naar MIRT-verkenning zetten. Het Rijk constateert dat dit nu nog niet kan, vanwege het ontbreken van het benodigde zicht op 75% van de financiering.
- Rijk en regio spreken af om voor het einde van dit jaar verder te praten over een vervolgstap voor zowel Lelylijn als Nedersaksenlijn.

9. Sluiscomplex Kornwerderzand (Regiosluis)

- Rijk en regio maken de afspraak om op korte termijn het eens worden over een financiële oplossing voor het tekort KWZ en te komen tot een oplossing/voorkeursvariant. De regio is uitgenodigd om met een alternatief te komen.

10. Vaarweg IJsselmeer – Meppel

- In voorjaar 2023 is het project Vaarweg IJsselmeer – Meppel (VIJM) als onderdeel van de herprioritering op het Mobiliteitsfonds gepauzeerd.
- Rijk en Regio hebben daarna afgesproken om met het waterschap Zuiderzeeland de meekoppelkansen met het project Versterking IJsselmeerdijk te onderzoeken. Dit bleek echter niet haalbaar gelet op de planning en marktbenadering van dat project.
- Vervolgens is de blik verlegd naar mogelijkheden voor het meekoppelen van de opgave voor de VIJM met 3e tranche Kaderrichtlijn Water (KRW) en/ of Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) projecten. Dit lijkt meer perspectief te bieden, mits de kwaliteit van de bodem in de VIJM geschikt is.
- Rijkswaterstaat heeft daarom afgelopen juli opdracht gekregen om de bodemkwaliteit te onderzoeken en zij is gevraagd om een offerte op te stellen voor de meekoppeling met KRW en/ of PAGW projecten.
- Naar verwachting zal begin 2025 duidelijk worden of en onder welke voorwaarden de projectopgave van de VIJM via deze route kan worden gerealiseerd.

11. Spoorknooppunt Zwolle – Meppel

- Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de preverkenning "Maatregelen rondom Meppel".
- Rijk en regio constateren dat huidige budget niet genoeg is om alle geadviseerde maatregelen uit te kunnen voeren.

- Rijk en regio komen overeen het huidige budget in te zetten voor aanpassing van emplacement Meppel waarbij er een 4e perronspoor wordt aangelegd (2030). Daarnaast wordt gekozen voor verscheidene maatregelen die op de korte termijn (2027) de robuustheid verhogen.
- Rijk en regio constateren dat de aanpak van overwegen zorgt voor een verbetering van de robuustheid en overwegveiligheid die ook nodig is voor frequentieverhogingen. Op dit moment zijn er onvoldoende middelen beschikbaar voor de uitvoering van maatregelen in dit kader.
- Rijk en regio spreken af dat nader onderzoek wordt gedaan naar de aanpak van overwegen en de maatregelen die nodig zijn voor frequentieverhoging (zoals een derde en vierde IC van en naar Groningen conform motie Van der Graaf of extra treinen in open toegang conform motie Eppink). Hiervoor wordt een budget van maximaal € 500.000,- gereserveerd uit de huidige gereserveerde middelen.
- De resultaten van de studie naar de verbetering van Bestaand Spoor, onderdeel van het Deltaplan Noordelijk Nederland, worden hierin meegenomen.

12. Elektrificatie spoor Almelo-Mariënberg en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal

- Het Rijk en de provincies Overijssel en Gelderland hechten veel waarde aan de elektrificatie van de diesel-spoorlijnen Almelo-Mariënberg (ALMA) en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal (ZHO) in hun provincies.
- Met de Voorjaarsnota is vanuit het Klimaatfonds maximaal € 98 miljoen incl. btw beschikbaar gesteld voor de elektrificatie van de betreffende spoorlijnen, zijnde een bijdrage van 50 procent van de realisatiekosten van elektrificatie (prijspeil 2023).
- De provincie Overijssel heeft de intentie uitgesproken bij te dragen aan de elektrificatie van ALMA en ZHO. De eerder door de provincie Overijssel gereserveerde middelen voor haar aandeel in de elektrificatie van Almelo-Mariënberg en Zutphen-Oldenzaal zullen na instemming van Provinciale Staten op een later moment definitief beschikbaar worden gesteld.
- De provincie Gelderland spreekt, onder voorbehoud instemming van haar Provinciale Staten, de intentie uit bij te dragen aan de elektrificatie van ZHO. Gelderland werkt naar een besluit toe voor een nader te bepalen bedrag, naar verwachting zal dit besluit met de Voorjaarsnota 2025 genomen worden.
- Momenteel stellen Rijk en regio bestuursovereenkomsten op, passend bij het afsprakenkader derdenwerken. Partijen streven daarbij na om zo snel mogelijk tot afspraken te komen over de financiering van de kosten, opdat de planuitwerking gestart kan worden en de bestuursovereenkomsten ondertekend.
- In de bestuursovereenkomsten zullen de partijen nadere bestuurlijke afspraken vastleggen voor de planuitwerkings-, realisatie- en gebruiksfase, over onder andere:
  - Het opdrachtgeverschap richting ProRail en overige governance van beide projecten,
  - De bijdrage van de verschillende partijen aan de planuitwerkingskosten, realisatiekosten en Beheer-, Onderhoud- en Vervangings-(BOV)kosten,
  - Moment van verrekening van de verschillende kosten tussen de partijen,
  - De verdeling van de risico's gedurende de verschillende fases.

13. Station Nijmegen

- Als vervolg op de BO MIRT (2020) afspraken over stationsproject Nijmegen Centrumzijde is het verkenningenrapport in het Bestuurlijk Overleg Nijmegen vastgesteld. Het rapport laat een geraamd financieel tekort zien.
- Vanwege het grote belang van het project voor de mobiliteit en woningbouwopgave in de regio zullen partijen (Gemeente, Provincie, Rijk, NS Stations) benodigde aanpassingen aan scope en/of budget verkennen. Ambitie is medio 2025 een voorkeursbesluit te kunnen nemen zodat de planuitwerking onverwijld kan starten.

14. MIRT-onderzoek spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens

- Rijk en regio zijn verheugd te melden dat zij inmiddels tot een gezamenlijk plan van aanpak zijn gekomen voor het MIRT-onderzoek naar de spoorcorridor Utrecht-Foodvalley-Arnhem-Duitse grens.

- Partijen zijn hier nu voortvarend mee aan de slag.

15. Starten Netwerkanalyse Arnhem-Nijmegen-Foodvalley

- In 2022 is afgesproken dat Rijk en regio een netwerkanalyse 2030-2040 Arnhem-Nijmegen-Foodvalley starten na ontstaan van capaciteit na afronding van andere onderzoeken in deze regio. Deze onderzoeken zijn inmiddels afgerond.
- Rijk en regio zijn daarop gestart met de voorbereidingen van dit onderzoek. Resultaten worden verwacht medio 2025.

16. Deelmobiliteitshubs (Steenwijkerland, Apeldoorn, Ede)

- Op het BO MIRT van 2022 heeft het Rijk € 7 miljoen incl. btw gereserveerd voor de regionale implementatie van uniforme deelmobiliteithubs. Van dit bedrag is op het BO MIRT van 2022 in totaal € 4,175 miljoen incl. btw toebedeeld aan regio's voor de eerste en tweede uitroltranche.
- Vanuit het resterend deel van de op het BO MIRT 2022 gedane reservering van € 7 miljoen incl. btw investeert het Rijk nu in de derde uitroltranche deelmobiliteithubs om praktijkervaring op te doen over de effecten van deelmobiliteit en hubs in landelijk gebied en verstedelijkte omgeving.
- In dit kader reserveert het Rijk:
  - 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 325.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteithubs in de gemeente Steenwijkerland (ontvanger rijksbijdrage);
  - draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 350.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteithubs in de gemeente Apeldoorn (ontvanger rijksbijdrage);
  - draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 150.000 incl. btw voor de realisatie van de derde tranche deelmobiliteithubs in de gemeente Ede (ontvanger rijksbijdrage).
- Bovenstaande reserveringen worden omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarden van een door betreffende gemeente en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten.

17. Regionale bereikbaarheidsaanpak

- Rijk en provincie Gelderland investeren € 5,5 miljoen incl. btw voor 2025 in het integrale maatregelenpakket van de provincie Gelderland. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 2,25 miljoen incl. btw (Ontvanger: provincie Gelderland).
- De middelen worden beschikbaar gesteld op basis van een uitvoeringsplan dat de provincie Gelderland uiterlijk 1 maart 2025 indient bij het rijk. Onderdeel van het plan zijn een praktische beschrijving van de maatregelen, de doelen en te verwachten resultaten (output en outcome), de verdeling van de financiën en de manier waarop aangesloten wordt op de landelijke aanpakken benutten mobiliteitsnetwerken spits spreiden.
- Rijk en provincie Overijssel investeren de op het BO MIRT 2023 afgesproken middelen volgens het uitvoeringsplan dat begin 2024 door het rijk is geaccordeerd.
- Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren.

18. Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF)

- De provincie Gelderland ontvangt een bijdrage van € 1.308.615 incl. btw van het Rijk voor doorfietsroute Ede-Wageningen (Picobellopad).

Programma Goederenvervoercorridors

1. Vervolg nachtelijke weekendbediening Maas en Brabantse kanalen

- De corridorpartners hechten belang aan goede bereikbaarheid over het water van Brabantse en Limburgse verladers, ook in de nacht. Om 7x24 bereikbaar te zijn over het water is nachtelijke weekendbediening van sluizen en bruggen van belang. Hierdoor zijn de inland terminals in staat om optimale binnenvaartdiensten te blijven uitvoeren van en naar de deep sea terminals in de zeehavens. Hiermee kan eventuele congestie in de zeehavens beter in het achterland worden opgevangen waarmee de integrale ketenoptimalisatie in de containerbinnenvaart kan worden versterkt.
- Voor het bekostigen van de meerkosten voor de nachtelijke weekendbediening van sluizen en bruggen op de Maas en Brabantse kanalen voor de periode tot en met 2030 is een maatwerkoplossing gevonden.
- Het Ministerie van IenW financiert de totale meerkosten van deze maatwerkoplossing van € 900.000 incl. btw. Met deze maatwerkoplossing accepteren de corridorpartijen dat de kwaliteit van de dienstverlening door het efficiënter inzetten van sluisbedienaars in de nachtelijke uren voor de periode 2025-2030 in bijzondere gevallen kan afnemen.
- Corridorpartijen besluiten tot een gezamenlijke monitoring gedurende de periode 2025-2030 zodat er op basis van feitelijk vraag en aanbod gezamenlijk in corridorverband nieuwe afspraken kunnen worden gemaakt voor na 2030.
- Ook is besloten om met de aan de corridor gelieerde brancheorganisatie MCA Brabant verdere invulling te geven aan eerder gemaakte modal shift afspraken op het Maximakanaal, de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal waardoor de maatschappelijke meerwaarde van de continuering van de nachtelijke weekendbediening verder kan worden vergroot. Hiervoor financieren IenW en de provincie Noord-Brabant voor de jaren 2025 en 2026 jaarlijks ieder € 7.000 incl. btw, waarbij deze opdracht aan MCA Brabant in een bestaande samenwerkingsovereenkomst tussen RWS ZN en MCA Brabant wordt ingepast.

2. Optimalisatie wegtransport: hubfunctie achterland

- Een regiohub is kansrijk om congestie op de weg te verminderen en de betrouwbaarheid van het logistieke proces te verhogen zonder negatieve effecten op de bedrijfsvoering. In 2024 is een pilot uitgevoerd met een regiohub in Moerdijk. Aanvullend onderzoek is nodig om een positieve businesscase aan te kunnen tonen.
- Provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland, IenW/RWS en Havenbedrijf Rotterdam besluiten om in de eerste helft van 2025 de uitgevoerde pilot in een aangepaste vorm door te zetten. De bedrijven Vepco en DLG-Logistics blijven betrokken.
- Voor het doorzetten van de pilot is € 50.000 incl. btw bijeengebracht, waarbij de volgende verdeling is gehanteerd: Provincie Noord-Brabant, provincie Zuid-Holland en Havenbedrijf Rotterdam dragen ieder € 10.000 incl. btw bij. IenW draagt € 20.000 incl. btw bij. Aanvullend dragen Vepco en DLG en het Havenbedrijf Rotterdam in kind bij voor additionele analyses.
- Projectmanagement wordt ingevuld door het Havenbedrijf Rotterdam.

3. Truckparkings

- Om het tekort aan vrachtwagenparkeerplekken op de Goederenvervoercorridors te verminderen werken partijen samen aan oplossingen in de werkgroep Truckparkings.
- In de jaaragenda voor 2025 worden de volgende acties opgenomen:
  - Voortzetten van de realisatie van de beveiligde truckparkings op kansrijke locaties, zoals Moerdijk en Nieuw Reijerwaard.
  - Provincie Limburg en het Rijk werken gezamenlijk de pilot uit voor een truckparking aan een verzorgingsplaats uit, zodat medio 2025 een gezamenlijk besluit genomen kan worden over het al dan niet starten van de pilot op een daarvoor geschikte locatie (Midden- of Zuid-Limburg).
  - Ministerie van IenW houdt de werkgroep op de hoogte van de pilots uit het handhavingsplan. Hieronder vallen de pilot dynamische informatievoorziening en de pilot parkeerduurbeperking.

- Quickscan en analyse instrument haalbaarheid voor publiek toegankelijk vrachtwagen-parkeren op bestaande bedrijventerreinen. De resultaten van dit onderzoek worden in november van 2024 verwacht. De werkgroep werkt vervolgens een aanpak uit om het aantal parkeerplekken op bedrijventerreinen te vergroten.
- Doorontwikkeling van de werkgroep Truckparkings, waarbij zal worden gekeken naar nieuwe initiatieven en andere organisatievormen binnen de werkgroep.

❖ De financiering van de samenwerking in de werkgroep Truckparkings wordt ongewijzigd voortgezet met een bijdrage voor 2025 van de provincies Zuid-Holland, Limburg en Noord-Brabant van ieder € 25.000 incl. btw en een bijdrage van het ministerie van IenW van € 75.000 incl. btw, totaal € 150.000 incl. btw.

❖ IenW stelt in twee fases een totaalbudget van € 2,5 miljoen beschikbaar voor de pilot 'beveiligde truckparkeerplaatsen aan een verzorgingsplaats'. In de eerste fase worden uit dit budget de kosten betaald voor een gezamenlijke projectorganisatie om de pilot voor de locaties 'midden' en 'zuid' concreet uit te werken in een aanpak voor de realisatie van de pilot. Bij deze uitwerking zijn onder andere de geschiktheid van de locaties, de kosten, de opschaalbaarheid van de pilot en consistentie met overig beleid relevant. Op basis van deze uitwerking nemen het Rijk en de Provincie Limburg medio 2025 op bestuurlijk niveau een go/no go beslissing over het starten van de pilot. Dan wordt ook een besluit genomen over de kosten. In geval van een go stelt IenW het resterende deel van het budget beschikbaar voor de tweede fase waarin de pilot gerealiseerd wordt.

4. Internationale pilot Vers-op-Spoor

❖ Om een belangrijke deel van de versstromen uit Zuid-Europa naar Rotterdam en vandaaruit naar Scandinavië (en vice versa) per trein te vervoeren werken enkele grote versverladers samen aan het ontwikkelen van een internationale *dedicated* verstrein. Bij voldoende succes kan de pilot een aanjager zijn voor verplaatsing van internationale stromen van weg naar spoor (*modal shift*).

❖ Als onderdeel van dit initiatief wordt voor 2025 een deelproject ingericht om (tussentijds) resultaten te meten en te monitoren en waar mogelijk bij te sturen om de kans op succes te vergroten.

❖ De kosten voor dit monitoringsproject bedragen in totaal € 130.000 incl. btw. Het Ministerie van IenW draagt hiervoor € 80.000 incl. btw bij, de provincie Zuid-Holland € 50.000 incl. btw. De verladers dragen in-kind bij.

5. Grijze Machinistenpool voor verhogen veerkracht Brabantroute

❖ Om tijdens dubbelsporige buitendienststellingen van het traject Emmerich-Oberhausen (ten behoeve van de bouw van het derde spoor in Duitsland) de impact van verstoringen op het grensstation Venlo te minimaliseren en het gebruik van de beschikbare goederenpaden te maximaliseren, gaan de spoorgoederenvervoerders een gezamenlijke pool van machinisten inzetten. Hierbij wordt één machinist (een zogenaamde grijze machinist) per dienst in Venlo en één in Rotterdam gestationeerd.

❖ Deze maatregel draagt bij aan het verhogen van de veerkracht tijdens de periode van werkzaamheden aan het derde spoor en het daardoor voorkomen van (extra) economische schade.

❖ De inzet van een grijze machinistenpool betreft in totaal 20 weken dubbelsporige onttrekkingen (niet aaneengesloten) ten tijde van de in totaal 80 weekse werkzaamheden Emmerich-Oberhausen in de periode van november 2024 tot en met mei 2026. Het betreft de inzet van zes machinistendiensten per etmaal, in totaal 20 weken lang. De totale kosten hiervoor bedragen € 820.000 (incl. btw). De gezamenlijke spoorgoederenvervoerders nemen de kosten voor veiligheid, technische borging en operationalisering voor hun rekening (€ 255.000 incl. btw). Het ministerie van IenW draagt € 565.000 (incl. btw) bij.

❖ Vervoerders/ machinistenleveranciers krijgen vanuit het beschikbaar gestelde budget een subsidie in de vorm van een vast bedrag per gestelde machinistendienst.

6. Optimalisatie spoor Port of Moerdijk

- Port of Moerdijk vormt als extended gate en short sea haven een toegangspunt voor de gehele corridor. De verbinding via de verschillende modaliteiten met het achterland is daarvoor cruciaal. Om de verdere ontwikkeling en verduurzaming in de haven te stimuleren zijn de volgende investeringen voorzien.
- Het verbeteren van de spoorzijdige bereikbaarheid om daarmee de extended gate toegangspoort Moerdijk ook via spoor met de corridor te verbinden. De projecten behelzen 1) het beter benutten van bestaand spoor (eindspoor Middenweg), 2) het uitvoeren van een capaciteitsvergrotingsplan emplacement Moerdijk en havenspoorlijn, en 3) onderzoek naar het vergroten van de trimodale overslagcapaciteit. Deze projecten dragen bij aan een duurzame verbinding met het achterland.
- Partijen besluiten om voor deze spoorprojecten en maatregelen rondom Moerdijk een budget van € 1.161.600 (incl. btw) beschikbaar te stellen. Het ministerie van IenW draagt € 580.800 (incl. btw) bij, de regio draagt eenzelfde bedrag bij waarvan € 474.925 (incl. btw) door havenbedrijf Moerdijk en € 105.875 (incl. btw) door Provincie Noord-Brabant. Om verrekeningen te minimaliseren wordt de Rijksbijdrage zoveel mogelijk aangewend voor de ProRail opdrachten.
- De verdere uitvoering wordt verzorgd onder coördinatie van Havenbedrijf Moerdijk.

7. Realisatiepact Rotterdam

- In het Uitvoeringsplan Realisatiepact Rotterdam en omgeving (ReaReo), startend 1 januari 2025, werken de pactpartners (Ministerie van IenW, Provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam samen met het regionale bedrijfsleven en publieke partijen aan een programma van studies naar de haalbaarheid en het uitwerken van value cases van prioritaire projecten rondom hubvorming, digitalisering en modal shift.
- Op grond hiervan wordt vervolgens op een later moment op het landsdelige BO MIRT (of ander geëigend besluitvormingsproces) een eventueel besluit over bijbehorende publieke investeringen. Vanuit het Uitvoeringsplan worden ook op kleine schaal al investeringen uitgevoerd.
- Het Uitvoeringsplan kent een significante inbreng vanuit het bedrijfsleven en lokale publieke partijen en er worden bestaande stimuleringsinstrumenten voor het versterken van de multimodaliteit, het verduurzamen van de transportketen en de digitalisering van het goederenvervoer maximaal benut. Daarnaast brengen de pactpartners een bijdrage in:
  - Het additionele bedrag dat IenW hierbij beschikbaar stelt, bedraagt maximaal € 2,5 miljoen (incl. btw).
  - Het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid-Holland dragen ieder maximaal € 2 miljoen (incl. btw) bij.
- Voor de uitvoering wordt een programmabureau ingericht. De provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk brengen hiervoor elk 0,2 fte aan eigen bijdrage in de ondersteuning van het programmabureau in en het budget voor een (externe) programmamanager.

8. Realisatiepact Venlo

- Partijen hebben bij vaststelling van het Realisatiepact Venlo in 2023 afspraken gemaakt over de uitwerking van vier projecten die vervolgens het afgelopen jaar zijn opgepakt. Betrokken partijen hebben hiervoor destijds € 980.000 (50% Rijk, 50% Regio) beschikbaar gesteld. Tevens is op dat moment besloten om op een later moment afspraken te maken over de resterende € 1.020.000 afhankelijk van de voortgang.
- De voortgang die inmiddels bij de uitwerking van deze vier projecten is geboekt heeft partijen doen besluiten om de resterende € 1.020.000 (incl. btw) (50% Rijk, 25% gemeente Venlo en 25% provincie Limburg) in te zetten voor de periode 2024-2027. Dit budget is evenals het eerder toegekende budget gericht op onderzoek, voorbereiding en procesondersteuning voor de projecten die in het BO MIRT 2023 zijn vastgesteld. Vervolgens worden projecten en investeringen voortkomend uit het Realisatiepact elders geagendeerd of ingebracht. Hierbij kan worden gedacht aan landsdelige MIRT-programma's, regiodeals en EU-middelen.

9. Last Mile Spoor

- Het project Last Mile Spoor is gericht op het beter benutten van bestaande capaciteit op emplacementen Botlek, Moerdijk, Houtrak en Maasvlakte West/ Westwest en het genereren tot 25% extra planbare capaciteit op het spoor.
- Samen met IenW en de (zee)havens wordt getracht om structurele financiering te organiseren voor een bredere landelijke uitrol.
- Samen met de havens van Amsterdam, Moerdijk en Rotterdam en de andere knooppunten op de Goederenvervoercorridors wordt gewerkt aan het doorontwikkelen van de tools Last Mile Spoor, het verdiepen van Last Mile Spoor fase 2 op de emplacement Houtrak (Aziëhaven) en de stamlijnen van Botlek, het uitwerken van het bestendigen van de bestaande pilotlocaties en het uitwisselen van data met PortBase.
- Voor deze aanvullende acties in 2025 is een extra budget benodigd van € 2.634.229 incl. btw. Dit budget wordt opgebracht door Rijk en regio, waarbij het Ministerie van IenW € 2.115.497 incl. btw bijdraagt, aangevuld met een in kind bijdrage van ProRail en de havenbedrijven gezamenlijk van € 518.731 (met een vergelijkbare verdeling cash en in kind als in 2024 zoals vastgesteld in BO MIRT 2023).

10. Reservering Uitvoeringsmiddelen Realisatiepacten

- De uitvoering van Realisatiepacten op de multimodale knooppunten is van belang voor een efficiënte, duurzame en toekomstbestendige uitvoering van het goederenvervoer over de (inter)nationale goederencorridors en de koppeling met de regionale logistiek.
- Voor de ontwikkeling van de Realisatiepacten North Sea Port/ Zeeland, Moerdijk, Amsterdam/ Noord-Holland, Sittard-Geleen/ Stein, Nijmegen en Tiel reserveert het Rijk een bijdrage van € 1 miljoen (incl. btw) per Realisatiepact als bijdrage aan de uitvoering.
- De bijdrage komt beschikbaar bij het sluiten van het realisatiepact in het BO MIRT GVC 2025 en onder voorwaarde van cofinanciering van gelijke omvang door de regionale partners. De regionale partners geven bij de Programmaraad GVC van juni 2025 inzicht in de cofinanciering.

11. Clean Energy Hubs

- Voor de verduurzaming van goederentransport over weg en water is een landelijk dekkend netwerk van Clean Energy Hubs noodzakelijk. Door samenwerking tussen Rijk en regio en het beschikbaar stellen van subsidies willen betrokken partijen de aanleg van Clean Energy Hubs versnellen.
- Het continueren van de samenwerking Clean Energy Hubs voor de jaren 2025, 2026 en 2027. Waarbij de GVC-provincies Limburg, Noord-Brabant, Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland, Gelderland en de provincies Utrecht, Overijssel, Flevoland, Drenthe, Friesland en Groningen jaarlijks € 30.250 incl. btw per partner bijdragen in de organisatiekosten van de Clean Energy Hubs. Het Ministerie van IenW draagt voor de jaren 2025 tot en met 2027 jaarlijks € 150.000 incl. btw bij.
- De jaarlijkse kosten voor de Locatietool en de inhuur van de voorzitter van de Learning Community Clean Energy Hubs worden door het Ministerie van IenW in mindering gebracht op de Rijksbijdrage aan de provincie Gelderland, omdat de jaarlijkse kosten rechtstreeks door het Ministerie van IenW worden betaald.
- Het Ministerie van IenW stelt in 2025 0,2 FTE vanuit RWS beschikbaar voor het continueren van de Locatietool Clean Energy Hubs en de deelname aan het Kernteam CEH.

12. Autonoom rijden en varen (Z)

- Om de meerwaarde van autonoom transport binnen de logistieke keten te bewerkstelligen is adoptie van autonome voer- en vaartuigen en de integratie met relevante processen in de logistieke omgeving van GVC Zuid benodigd.
- In het BO MIRT 2023 is het plan van aanpak autonoom rijden en varen vastgesteld. Er is budget beschikbaar gesteld voor werkpakket A t/m C in 2024. Voor werkpakket D was nog geen budget beschikbaar gesteld. Voor 2025 wordt een budget van € 200.000 incl. btw beschikbaar gesteld voor de uitvoering van werkpakket D 'standaardisatie, afspraken en

gemeenschappelijke kader' op GVC Zuid, waarbij de havens en provincies € 100.000 incl. btw bijdragen en het Ministerie van IenW ook € 100.000 incl. btw bijdraagt.

- Het beschikbaar gestelde budget wordt ingezet om:
  - Vier pilotprojecten te identificeren die kansrijk zijn voor GVC Zuid. Van de vier worden tenminste twee pilotprojecten opgewerkt die voldoen aan het gemeenschappelijk vastgestelde kader voor autonoom transport. Dit gebeurt via projecten van GVC- partners met behulp van de corridoraanpak, met inzet van kennis, kunde, draagvlak, het netwerk en de positie van GVC-partners.
  - Een structuur in te richten voor het gezamenlijk aansturen van het programma en delen en borgen van kennis uit de verschillende pilotprojecten (inzet cluster coördinator voor autonoom rijden en voor autonoom varen). Dit in samenhang met SMASH! voor varen en het programma VIAV voor rijden. GVC Zuid richt zich op standaardisatie in de corridor, het programma VIAV van het Ministerie van IenW is geschikt om de uitkomsten in heel Nederland te delen.

13. Zero emissie rangeren - Pilot Port of Moerdijk

- Voor de verduurzaming van last mile spoorgoederenvervoer is zero emissie rangeren een belangrijk initiatief. Door uitvoering van de pilot van twee maanden wordt kennis opgedaan met zero emissie rangeren en inzichtelijk gemaakt welke uitstootbesparing wordt bereikt.
- Partijen spreken af dat Havenbedrijf Moerdijk samen met ProRail, het Ministerie van IenW en de andere corridorpartijen zich inzetten om een emissievrije rangeerlocomotief te vinden en het proces te doorlopen dat deze locomotief tijdelijk op het Niet Centraal Beheerd Gebied (NCBG) van Port of Moerdijk toegelaten wordt om testen uit te voeren.
- Voor uitvoering van de pilot en het (mogelijk) aanpassen van de walstroominstallatie/ tijdelijk hoogvermogen laadstation wordt een budget gereserveerd van € 665.000 (incl. btw). Het Ministerie van IenW draagt hier € 332.500 (incl. btw) aan bij, Havenbedrijf Moerdijk draagt € 207.500 (incl. btw) bij en Provincie Noord-Brabant draagt € 125.000 (incl. btw) bij. ProRail draagt hier in-kind aan bij door de inzet van experts. Eén van de spoorgoederenvervoerders die actief is in Port of Moerdijk voert de pilot uit. De extra kosten die de vervoerder voor de uitvoering van de pilot moet maken, zijn onderdeel van het pilotbudget.
- Projectmanagement wordt ingevuld door het Havenbedrijf Moerdijk.

14. Rail Connected

- Het digitaliseren van de berichtenuitwisseling tussen railoperators, terminals, vervoerders en overheden in het spoorgoederenvervoer maakt het spoorgoederenvervoer als modaliteit meer concurrerend. In dit project werken de belangrijkste railoperators, terminals en spoorgoederenvervoerders, Port of Rotterdam, Ministerie van IenW en Portbase samen om nieuwe digitale berichtensets te ontwikkelen en te implementeren.
- Voor 2025 staan de volgende activiteiten gepland:
  - Doorontwikkeling en implementatie ETA Trein: Het verder ontwikkelen van het ETA Trein-systeem, met specifieke aandacht voor de integratie van datapunten via Portbase. Hierbij wordt gestreefd naar een succesvolle implementatie in de markt.
  - Integraal/ Dynamisch Plannen: De uitvoering van het concrete plan voor de verdere uitrol omvat: (1) De ontwikkeling van een performance dashboard om de voortgang van de bovengenoemde activiteiten te monitoren en te borgen en (2) het ontwikkelen van een planningstool.
  - Aansluiting datadelen ProRail: met name wordt gekeken naar het uitwisselen van data over treinsamenstelling data en wagon/ container-combinatie data ten behoeve van de wagenmeester check.
  - Verkenning toekomstig digitalisering spoor: (1) Samen met DIL en Portbase onderzoeken hoe de federatief data delen gedachte vanuit de BDI toepasbaar is op Rail Connected en (2) onderzoeken samenwerkingsvorm met alle marktpartijen, IenW en Havenbedrijf Rotterdam die toekomstbestendig is.
- Om de activiteiten uit te voeren wordt een budget ingezet van € 450.000 incl. btw, voor 50% gefinancierd door Ministerie IenW en voor 50% door het Havenbedrijf Rotterdam. Vanuit het

ministerie van IenW betreft dit besluit een reservering vanuit het Ministerie IenW, definitieve toekenning gaat via de reguliere procedures.

15. Optimalisatie railvervoer INDIGO+

- Het vertrek van goederentreinen op de terminal wordt nu vertraagd doordat handmatig controles moeten plaatsvinden. Dit project is erop gericht om automatisch-digitaal controle op remmen, wagons en koppelingen te laten plaatsvinden, waarmee per vertrek een tijdswinst van 30 tot 45 minuten wordt geboekt. Het project bevindt zich nu in de fase van het toewerken naar een operationele pilot met spoorvervoerders.
- Voor het opstellen van het functioneel ontwerp en de roadmap wordt een budget van € 200.000 beschikbaar gesteld. Met aandacht voor het vaststellen van de technische scenario's en de inrichting van het Living Lab met betrokken partijen als ProRail, technologieleveranciers, spoor- en terminaloperators en wagonleasemaatschappijen.
- De financiering vindt als volgt plaats: Ministerie IenW € 100.000 incl. btw, Provincie Zuid-Holland € 50.000 incl. btw en vanuit het Realisatiepact Knooppunt Venlo € 50.000 incl. btw. Daarnaast leveren de volgende partijen een in-kind bijdrage: ProRail, Havenbedrijf Rotterdam, RtB Cargo, DB Cargo, RSC, Voith en VTG.

16. Werkgroep digitalisering ketens

- In deze werkgroep bundelen de opdrachtgevers binnen het MIRT GVC Oost en Zuidoost programma hun krachten om nieuwe digitaliseringprojecten met marktpartijen en overheden op de corridors te formuleren, te starten en uit te voeren.
- Continueren van de werkgroep voor 2025. De provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland, Limburg en Gelderland dragen elk € 40.000 incl. btw bij. Ministerie IenW draagt € 160.000 incl. btw bij.

17. Living Labs Digitalisering Binnenhavens

- De digitalisering van de berichtenuitwisseling tussen gemeentelijke binnenhavens en binnenvaartoperators stimuleert het gebruik van binnenhavenvoorzieningen en maakt het mogelijk om efficiënter te werken en kosten te besparen. Deze digitalisering omvat onder andere de communicatie over walstroom, ligplaatsmanagement en inning havengelden.
- De projectpartners spreken af om in 2025 € 250.000 en in 2026 € 250.000 te investeren in het doorontwikkelen en verder adopteren van twee 'use cases', walstroom en inning. Daarbij het opstarten van een derde 'use case' ligplaatsmanagement. De toepassingen worden ontwikkeld met de binnenhavenorganisaties en havengebruikers, waarbij de eerste wordt gezien als toekomstig beheerder van digitale voorzieningen. De provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland, Limburg en Havenbedrijf Rotterdam stellen elk € 25.000 incl. btw per jaar beschikbaar en IenW draagt per jaar € 125.000 incl. btw bij.
- Vanwege regie op het digitale transitie proces van de binnenhavens, worden de diverse binnenhaven 'use cases' als één geheel via een stuurgroep bestuurd. In de stuurgroep zijn de binnenhavenorganisaties als toekomstige beheerders van de fysieke en digitale haveninfrastructuren vertegenwoordigd alsook de Werkgroep Digitalisering namens de BO MIRT partners naast havengebruikers en softwareleveranciers. Het gehele pakket van living lab en dienstenontwikkeling wordt zoveel mogelijk als één geheel aanbesteed.

18. Living Labs Digitalisering Verslogistiek

- De verdere digitalisering van de berichtenuitwisseling tussen marktpartijen en overheden in de verslogistiek op GVC maakt het mogelijk om efficiënter en duurzamer te werken en kosten te besparen. Digitalisering maakt het ook mogelijk om de lastendruk voor het bedrijfsleven in de verslogistiek te verlagen.
- De projectpartners spreken af om in het Living Lab Digitalisering Verslogistiek voor een budget van € 300.000 incl. btw in 2025 drie activiteiten uit te voeren: (1) Faciliteren van meerdere 'use cases' voor digitalisering verslogistiek via federatief datadelen, waaronder a) inzicht in vervoersbewegingen, b) slimmere inspectieprocessen, c) ondersteuning van containerhubs, (2)

samenbrengen van de digitale versketen communities door aansluiting op de basisprincipes van de Basis Data Infrastructuur (BDI); (3) opstellen van een routekaart digitalisering Verslogistiek.

- Ministerie IenW stelt voor 2025 € 150.000 incl. btw beschikbaar. De provincies Zuid-Holland, Limburg, Noord-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam stellen elk € 37.500 incl. btw ter beschikking.

19. Supply Network Visibility & D07 Informatie- en dienstencatalogus

- Met dit project krijgen overheden en bedrijven meer inzicht in de beschikbaarheid en benutting van de multimodale infrastructuur over de hele GVC en knooppunten in het bijzonder, zodat het eenvoudiger wordt om enerzijds multimodale diensten te plannen en uit te voeren, en anderzijds betere knooppunt besturing mogelijk te maken (ruimte, benutting, footprint).
- Als eerste wordt ingezet op opschaling en adoptie van de Digitale Atlas met kaarten, data en informatievoorziening naar andere knooppunten in de corridors, na tijdelijke inbeheername door de Provincie Noord-Brabant.
- Als tweede wordt ingezet op het creëren van een basis voor een ontwikkelroadmap voor producten voor corridorgebruikers, een strategisch portfolio en in scenario-planning tools. Resultaat is een ontwikkelplan voor SNV.
- Als derde wordt ingezet op het borgen van beheer, verhogen van datakwaliteit en beschikbaar stellen van brondatasets inclusief een vorm van een producten en dienstencatalogus, zoveel als mogelijk via de bestaande (overheids)kanalen.
- Voor het doorzetten en versterken van SNV wordt een budget beschikbaar gesteld van € 125.000 incl. btw, waarvan Ministerie IenW € 25.000 bijdraagt en de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg en Gelderland, en Havenbedrijf Rotterdam elk € 20.000 bijdragen.

20. Digitaal transitieteam GVC Zuid (Z)

- In de werkgroep digitaal transitieteam bundelen de opdrachtgevers hun krachten om nieuwe digitaliseringprojecten met marktpartijen en overheden op de corridors te formuleren, te starten en uit te voeren.
- In het BO MIRT van 2023 hebben de corridorpartners in GVC Zuid de intentie uitgesproken om ook voor 2025 een bedrag van € 100.000 beschikbaar te stellen.
- De corridorpartners zetten de intentie om in een besluit en stellen voor 2025 een bedrag van € 100.000 incl. btw beschikbaar voor verdere digitalisering van de binnenvaart, met de verdeelsleutel 50% Ministerie IenW en 6,25% per provincie en zeehaven.
- De corridorpartners zetten zich samen met ProRail in voor de verdere ontwikkeling van Last Mile Spoor. Hiervoor is voor 2025 een additioneel budget gevraagd in project B09. Dit budget is mede bedoeld om de huidige locaties te kunnen optimaliseren voor doelen in dit project.

21. Verrijken MELVIN-systeem voor brede mobiliteitsafstemming

- De informatievoorziening over de afsluiting van spooroverwegen voor wegverkeer en beperkingen van spoorbrugopeningen voor vaarwegverkeer verloopt niet optimaal.
- Dit project is gericht op het verrijken van het systeem Melvin (samenwerkingsverband Nationaal Dataportaal Wegverkeer) met informatie over gestremde overwegen en beperkingen van spoorbrugopeningen en daarmee bijdragen aan de brede mobiliteitsafstemming bij werkzaamheden en het verhogen van de veerkracht van het goederenvervoersysteem.
- De financiële bijdrage voor de uitbreiding van Melvin, zijnde € 302.500 incl. btw, wordt gedaan door Ministerie van IenW voor € 181.500 en ProRail voor € 121.000.

Generieke, nationale afspraken

1. Inzet restbudgetten

- IenW reserveert € 200 miljoen voor het opstarten van gepauzeerde projecten. Voornemen is om voorjaar 2025 een besluit te nemen welk project dit betreft. Voorwaardelijk bij de keuze is dat de budgettaire reservering qua omvang past bij de MIRT-spelregels, er geen acuut stikstofprobleem is in de eerste te doorlopen MIRT-fase en geen personele inzet van RWS nodig is voor de eerste te doorlopen MIRT-fase.
- IenW reserveert de resterende middelen, circa € 290 miljoen, voor kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van de weginfrastructuur (op OWN of HWN) of de doorstroming van automobiliteit op het nationale netwerk:
  - Alle regio's is gevraagd met voorstellen te komen die op korte termijn te realiseren zijn.
  - Besluitvorming over de deze maatregelen loopt mee met de integrale besluitvorming rond het MF in het kader van de Voorjaarsbesluitvorming 2025.
  - De exacte criteria aan de hand waarvan deze maatregelen worden getoetst, zullen dit najaar, na overleg met de regio's door IenW worden vastgesteld. Te denken valt onder meer aan cofinanciering door de regio en snelheid van realisatie.
  - Anders dan de besluiten voor de gepauzeerde projecten hoeft er geen directe koppeling te zijn met de opgaven waarvoor de gepauzeerde projecten een oplossing bieden. Voorwaardelijk is wel dat de maatregelen maakbaar moet zijn (onder andere stikstof) en er geen personele inzet van Rijkswaterstaat voor de realisatie van de maatregelen nodig is.

2. Vernieuwing MIRT

- Het MIRT houdt Nederland in beweging. Tegelijk is de wereld rondom het MIRT aan verandering onderhevig.
- IenW is daarom een traject gestart samen met de koepels IPO en VNG en de decentrale overheden om het MIRT-proces toekomstbestendig te houden.
- Rijk en regio hebben de afgelopen periode aandachtspunten geïdentificeerd voor de doorontwikkeling van het MIRT:
  - Behoud van de sterke elementen uit het MIRT-proces, zoals het besluitvormende karakter van het BO MIRT, het kernachtig vastleggen van gemaakte afspraken en het direct informeren van de Tweede Kamer.
  - De positie van het (BO) MIRT in het ruimtelijk domein ten opzichte van andere bestuurlijke tafels, waaronder het BO Leefomgeving en BO Mobiliteit.
  - De noodzaak tot borging van de congruentie van het MIRT met andere beleidsvelden om de samenhang in de Rijk-regio besluitvorming in het ruimtelijk domein te versterken
  - De focus van afspraken in het MIRT met aandachtspunten als: korte/middellange/lange termijn, type afspraken (aanleg/breed instrumentarium), landelijke/regionale afspraken.
  - Hoe de opgave meer centraal stellen in verbinding met de Mobiliteitsvisie 2050 en de verdere uitwerking van verschillende onderdelen daarvan.
  - Gemeenten hebben het signaal afgegeven beter betrokken te willen worden bij het MIRT. De VNG neemt het initiatief om hierover in gesprek te gaan met de betrokken partijen.
- In 2025 gaat het ministerie van IenW in samenwerking met de koepels IPO en VNG, provincies, gemeenten en vervoerregio's en de bij het MIRT betrokken ministeries (VRO en KGG) verder aan de slag met de uitwerking van een aantal denkrichtingen, zodat in het BO Mobiliteit en/of de BO's MIRT 2025 hier de eerste richtinggevende besluiten op kunnen worden genomen.

3. Landelijke aanpak benutten mobiliteitsnetwerken

- Rijk en regio blijven samenwerken aan de thema's zoals genoemd in het plan van aanpak, onder meer: Hubs, Deelmobiliteit, Publiek Vervoer, Digitalisering en Spits spreiden.
- Rijk en regio passen de binnen bovenstaande thema's en programmering ontwikkelde kennis, uitgangspunten en methodieken, waar aan de orde, toe bij de besluitvorming en uitwerking

van andere gezamenlijke trajecten (bijvoorbeeld in de uitwerking programma hubs in het kader ontsluiting woningbouw en binnen gezamenlijke Gebiedsprogramma's).

- Rijk en regio richten uiterlijk in Q2 2025 een landelijke overlegstructuur in ten behoeve van het versterken van de samenhang, samenwerking en effectieve implementatie en uitvoering.
- Rijk en regio inventariseren per MIRT regio in welke (regionale) verbanden samenhangende mobiliteitsvragen worden besproken/opgepakt. Rijk en regio bezien samen of deze structuur moet worden versterkt, veranderd en/of vereenvoudigd kan worden, gericht op een goede afstemming tussen Rijk en regio in de betreffende regio. Uitgangspunt daarbij is dat zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande structuren en gremia in de betreffende regio (bijvoorbeeld de Rijk-regio Gebiedsprogramma's).
- Rijk en regio brengen in beeld welke kennis en best practices beschikbaar zijn en hoe deze effectief kunnen worden gedeeld en toegepast om de landelijke aanpak in de verschillende typen gebieden (verstedelijkt, suburbaan en landelijk) volgens het principe 'de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd' concreet vorm te geven.
- Rijk en regio onderzoeken mogelijke knelpunten die reizigers ervaren in hun mobiliteitskeuzes en bezien welke mogelijkheden er zijn om hierin stappen te zetten.
- Rijk en regio werken in 2025 een gezamenlijke werkwijze uit voor de monitoring en evaluatie van de landelijke aanpak.
- Op het BO MIRT 2025 zal de voortgang van deze aanpak worden besproken.

4. Landelijke aanpak spits spreiden

- Het Rijk reserveert in 2025 € 16 miljoen voor de uitwerking van de landelijke aanpak. Deze investering is onder meer voor het landelijke werkprogramma, voor de rol van de Rijksoverheid als werkgever, en om in samenwerking met regio's de regionale aanpakken voor te bereiden. Wanneer regionale maatregelen worden ingezet, wordt dit in cofinanciering door Rijk en regio gedaan.
- Rijk en regio spreken af om in 2025 de regiospecifieke aanpak uit te werken in een plan. De inzet van de regionale samenwerkingsorganisaties en bereikbaarheidsaanpakken wordt bij deze uitwerking betrokken. In het plan wordt ook aangeven hoe de aanpak spits spreiden input levert aan de landelijke aanpak multimodale bereikbaarheid en gebruik maakt van de daar gehanteerde landelijke overlegstructuur.
- Uiterlijk op het BO MIRT van 2025 bespreken Rijk en regio de voortgang en, afhankelijk van de regionale opgaven, een plan van aanpak, met het streven het regionale plan en eventuele financiering vast te stellen.

5. Talking Traffic / iVRI's

- IenW reserveert in totaal € 2 miljoen incl. btw om eenmalig ondersteuning te bieden op basis van de vereisten zoals vastgelegd in de SPUK "Tijdelijke regeling specifieke uitkeringen intelligente verkeersregelinstallaties" (2de tranche iVRI).
- Deze IenW bijdrage is een laatste financiële bijdrage om het ontwikkelproces dat gestart is met Talking Traffic af te ronden en het iVRI areaal op het gewenste kwaliteitsniveau te krijgen en te houden.
- Om versneld ook een groter aandeel Brandweervoertuigen onderdeel te maken van de dataketen en daarmee de veiligheid op het wegennet te vergroten door betere digitale zichtbaarheid, stelt IenW separaat € 1 miljoen incl. btw beschikbaar onder de voorwaarden van gelijke financiële inspanning.

6. Publieke Mobiliteit

- IenW ontwikkelt met de koploperregio's (Achterhoek, Drechtsteden, Friesland, Groningen/Drenthe, Limburg, Midden-Nederland en Zeeland) een Plan van Aanpak (PvA) om de transitie naar Publieke Mobiliteit vorm te geven. Ten behoeve van de realisatie van dit PvA, reserveert IenW € 5 miljoen incl. btw om in cofinanciering te investeren in de transitie naar Publieke Mobiliteit. Deze reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van de in het op te stellen PvA te maken financiële (verdelings) afspraken.

- De koploperregio's zeggen toe om in 2025 alle benodigde beschikbare informatie bij elkaar te brengen om zo spoedig mogelijk de transitie naar Publieke Mobiliteit in gang te zetten.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17083
Extern Zaak ID	2342423
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	11.c
Titel	Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst MRA-E 2025-2030 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

Gedeputeerde Staten zijn de samenwerkingsovereenkomst MRA Elektrisch 2025-2030 aangegaan met de provincie Noord-Holland, Utrecht, Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam, en de gemeenten Amsterdam en Almere. Het programmabureau 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.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier dhr. a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Jeroen Schutter
BEL/MOB

Telefoonnummer +31651055872
j.schutter@amsterdam.nl

Verzenddatum
27 NOV. 2024

Kenmerk
2342432/ 2346166

Uw kenmerk

Betreft: samenwerkingsovereenkomst MRA-E 2025-2030

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de samenwerkingsovereenkomst MRA-Elektrisch 2025-2030 en het meerjarig plan van aanpak MRA-Elektrisch 2025-2030.

Inleiding
Het projectbureau MRA-Elektrisch heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren.

Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) stimuleert elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht om daarmee beleidsdoelen rond luchtkwaliteit en klimaat te realiseren.

De samenwerkingsovereenkomst MRA-Elektrisch 2025-2030 is een verlenging van de samenwerkingsovereenkomst MRA-Elektrisch 2020-2024. Met het aangaan van deze samenwerkingsovereenkomst zal de provincie Noord-Holland ook voor de komende periode optreden als bestuurlijk opdrachtgever en het samenwerkingsverband juridisch en administratief vertegenwoordigen.

Het meerjarig plan van aanpak MRA-E 2025-2030 is onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst MRA-E 2025-2030 en sluit aan op de Nationale Agenda Laadinfrastructuur dat onderdeel uitmaakt van het Klimaatakkoord.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

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

Geachte gedeputeerden, mevrouw Rommel en heer Olthof en geachte fractievoorzitters,

Namens 25 winkeliers, horeca en zorgondernemers van Vesting Muiden dienen wij bij u dit bezwaarschrift in. Wij maken onze grote zorgen over de veiligheid, bereikbaarheid en vitaliteit van de Vesting Muiden en de toekomst van onze ondernemingen als gevolg van de (uitvoerings)plannen van de Provincie Noord-Holland i.s.m. gemeente Gooise Meren.

Onze excuses dat ons eerste contact een bezwaarschrift is, dat is niet de manier waarop wij willen optreden en hoe wij onze gastvrijheid willen uiten, echter wij voelen ons genoodzaakt daartoe. Aangezien dit zowel Economie als Bereikbaarheid betreft benaderen wij zowel mevrouw Rommel als heer Olthof.

Dit betreft o.a. uw plannen/besluiten
- Verder met de vesting – vestingplein (verminderen parkeerplaatsen)
- MRA-Doorfietsroutes (trace midden door centrum Vesting Muiden)
- Uitbreiding P+R Muiden naar 700 parkeerplaatsen (verslechterde OV bereikbaarheid)

In de bijlage treft u ons bezwaarschrift aan: “2024-12-03 Bezwaarschrift PNH namens winkeliers-horeca-zorg Muiden” van 14 pagina’s.
In het bezwaarschrift doen wij ook enkele alternatieve voorstellen.

Graag vernemen wij uw schriftelijke reactie.

Het spreekt voor zich dat wij u graag te woord staan. U bent van harte welkom in Muiden.

Met vriendelijke groet,
Namens Winkeliers, Horeca en Zorgondernemers Vesting Muiden

[redacted] De Kapper [redacted]
[redacted] Brasserie Floris / Wijnbar5 [redacted]
[redacted] Bakkerij Bob Bakt [redacted]
[redacted] Comfystuff (kadowinkel) [redacted]
[redacted] Kunstgalerie /
atelier [redacted] Tel: [redacted]

PS: Wij hebben nog geen woordvoerders namens alle winkeliers en horeca aangewezen. Graag tot die tijd ons alle 5 in de mails houden.

Aan
Gedeputeerde Esther Rommel (Economie)
Gedeputeerde Jeroen Olthof (Mobiliteit en Bereikbaarheid)
Fractievoorzitters
Per email:
Secretariaat.olthof@noord-holland.nl
secretariaat.rommel@noord-holland.nl
statengriffie@noord-holland.nl

Bezwaarschrift : Doorfietsroute | Vestingplein | OV Hub P+R Muiden

Muiden, 3 december 2024

Geachte mevrouw Rommel, heer Olthof, fractievoorzitters,

Namens de winkeliers, horeca en zorgondernemers van Vesting Muiden dienen wij bij u dit bezwaarschrift in. Wij maken onze grote zorgen over de veiligheid, bereikbaarheid en vitaliteit van de Vesting Muiden en de toekomst van onze ondernemingen als gevolg van de (uitvoerings)plannen van de provincie Noord-Holland i.s.m. de gemeente Gooise Meren.

Onze excuses dat ons eerste contact een bezwaarschrift is, dat is niet de manier waarop wij willen optreden en hoe wij onze gastvrijheid willen uiten, echter wij voelen ons genoodzaakt daartoe. Aangezien dit zowel Economie als Bereikbaarheid betreft benaderen wij zowel mevrouw Rommel als heer Olthof.

De plannen van de Provincie Noord Holland (PNH) i.s.m. Gemeente Gooise Meren (GGM) maken de Vesting Muiden onveiliger, slechter bereikbaar en minder vitaal. Dit leidt er toe dat:
- het moeilijker wordt voor ondernemers om hun gasten, klanten en patiënten te ontvangen en een gezond bedrijf te ondernemen,
- het onveiliger wordt voor inwoners, schoolgaande kinderen, ouderen, toeristen,
- Muiden minder aantrekkelijk wordt voor inwoners, bezoekers en toeristen.

Daarmee zal dit een negatief effect gaan krijgen op het ondernemersklimaat en welzijn van iedereen in Muiden en zal Vesting Muiden minder vitaal worden.

Aangezien Muiden wordt gezien als recreatief achterland van metropoolregio Amsterdam, en Amsterdam Muiden actief promoot i.v.m. “Amsterdam castle”, is het evident dat Muiden goed bereikbaar en vitaal genoeg moet zijn om toeristen hier te laten verblijven. Een bezoek aan Muiden moet een beleving zijn, daarvoor is meer nodig dan alleen het Muiderslot.
De Winkeliers, Horeca en Zorgondernemers Vesting Muiden wordt hierna afgekort tot “WHZVM”. In bijlage 1 vind u een overzicht van alle winkeliers, horeca, kappers, zorgondernemers die dit bezwaar ondersteunen. Het is uitzonderlijk en ook gelijk betreurenswaardig dat alle aanwezige winkeliers, horeca en zorgondernemers van Vesting Muiden hieraan moeten deelnemen. Onze bereikbaarheid, parkeergelegenheid, veiligheid en vitaliteit zijn in gevaar.

De WHZVM maakt bezwaar tegen
1. **Het onveiliger worden van de Vesting t.g.v. de route van de Doorfietsroute door het centrum van Muiden** over de Amsterdamsestraatweg, de Sluisbrug en Zuidpolderweg heen. (Genoemd in PNH plan MRA-Doorfietsroutes, PNH Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 d.d. 7 maart 2024, GGM raadsbesluit van 9 oktober, GGM Besluitenlijst Raad Gooise Meren 9 oktober 2024, punt 5a.) Zie verder bijlage 2

2. **De verslechterde bereikbaarheid t.g.v. het verminderen van parkeerplaatsen op vestingplein** en overige parkeerplaatsen voor bezoekers.
   (genoemd in het door PNH gesubsidieerde plan verder met de vesting, onderdeel Vestingplein, het GGM raadsvoorstel van de gemeente "raadsvoorstel-nota-van-uitgangspunten-vestingwallen-muiden-fase_2-16-november-2024 punt 1.2". Zie verder bijlage 3

3. **De nieuwe plannen voor een OV-hub op P+R Muiden zonder compensatie van de bereikbaarheid van Vesting Muiden**
   (genoemd in uw bericht "Alkmaar tot Muiden: Rijk investeert in bereikbaarheid Noord-Holland van 12 november 2024". Zie verder bijlage 3

4. **Het proces waarop deze plannen tot stand zijn gekomen**
   Op grote afstand van ons maakt de provincie plannen en neemt besluiten zonder ons te betrekken. Subsidies voor gemeentes worden opgehangen aan deze plannen en werken daarmee als een verleidelijk drukmiddel om de plannen zonder veel weerstand door te drukken. Wij maken bezwaar tegen dit proces.

Ook de Provincie moet zich tegenover burgers en bedrijven houden aan een aantal gedragsregels. De WHZVM vraagt zich sterk af of de Provincie zich wel aan de algemene beginselen houdt, zoals onder andere het zorgvuldigheidsbeginsel, rechtszekerheidsbeginsel en evenredigheidsbeginsel.

Onze bezwaren worden in de bijlagen 2 en 3 per onderwerp verder toegelicht.
Voor volledigheid, openheid en transparantie ontvangt u als PNH ook ons bezwaar tegen het afsluiten van de sluisbrug. Zie bijlage 4. Dit is richting de gemeente ingediend, echter heeft ook raakvlakken met de besluitvorming van de provincie met de Doorfietsroute.

De WHZVM wenst oplossingen die voor lange termijn van waarde zijn voor de inwoners en ondernemers in Muiden en ten goede komen aan de veiligheid, bereikbaarheid en vitaliteit van Muiden. De WHZVM biedt een aantal alternatieven en oplossingsrichtingen aan ter inspiratie voor de provincie om terug te komen op eerdere besluiten en de juiste besluiten te nemen.

Het spreekt voor zich dat wij bereid zijn het gesprek aan te gaan met u. Dit is ook onze verwachting. Wij willen echter ook benadrukken dat genoemde plannen en het gevolgde proces door de provincie ons heeft teleurgesteld.
U kunt ons bereiken via de 5 contactpersonen die onderaan genoemd staan. Wij stellen het op prijs dat u die allen in e-mails adresseert.

Met vriendelijke groet,
De winkeliers, horeca, zorgondernemers van Vesting Muiden

1. Atelier Helsloot
2. Fysio & Fitness van Muiden
3. Healing for you
4. Pays-Bas Traiteur
5. Stadsbackerij Bob Bakt
6. Comfystuff Lifestyle
7. De Kapper
8. Café Ome Ko
9. Atelier Eric Karel
10. De Kaaswagen
11. Vishandel Koeleman
12. Brasserie Floris
13. Wijnbar 5
14. Piet de Leeuw Steakhouse
15. De Doelen
16. Desiree Drogisterij
17. Supermarkt De Muidernier
18. De Bloementafel / Pakketpunt
19. Kledingwinkel Tante Jo
20. Haar by Hylke Bazen
21. Haar op nr.1 by Cill
22. Garage Van Kooy
23. Café De Mol
24. Indonesian Flavors
25. Italiaanse Proeftafel

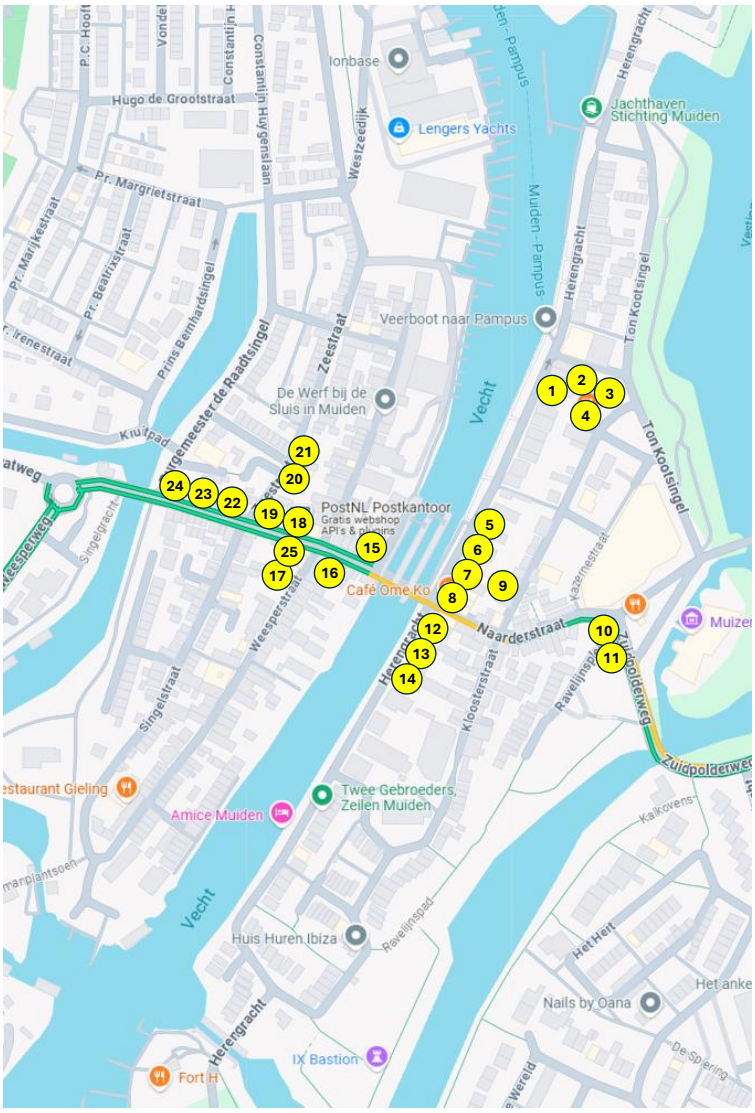
Contactpersonen voor afspraken te maken
Zie volgende pagina.

Contactpersonen voor afspraken te maken
Graag al deze personen in uw uitnodiging adresseren.

Bijlage 1 Overzicht handtekeningen winkeliers, horeca, zorgondernemers
Bijlage 2 Bezwaren doorfietsroute + alternatieve doorfietsroute
Bijlage 3 Bezwaren tegen weghalen van parkeerplaatsen Vestingplein en OV HUB P+R Muiden
Bijlage 4 Ter informatie alternatief snel om Muiden, langzaam in Muiden

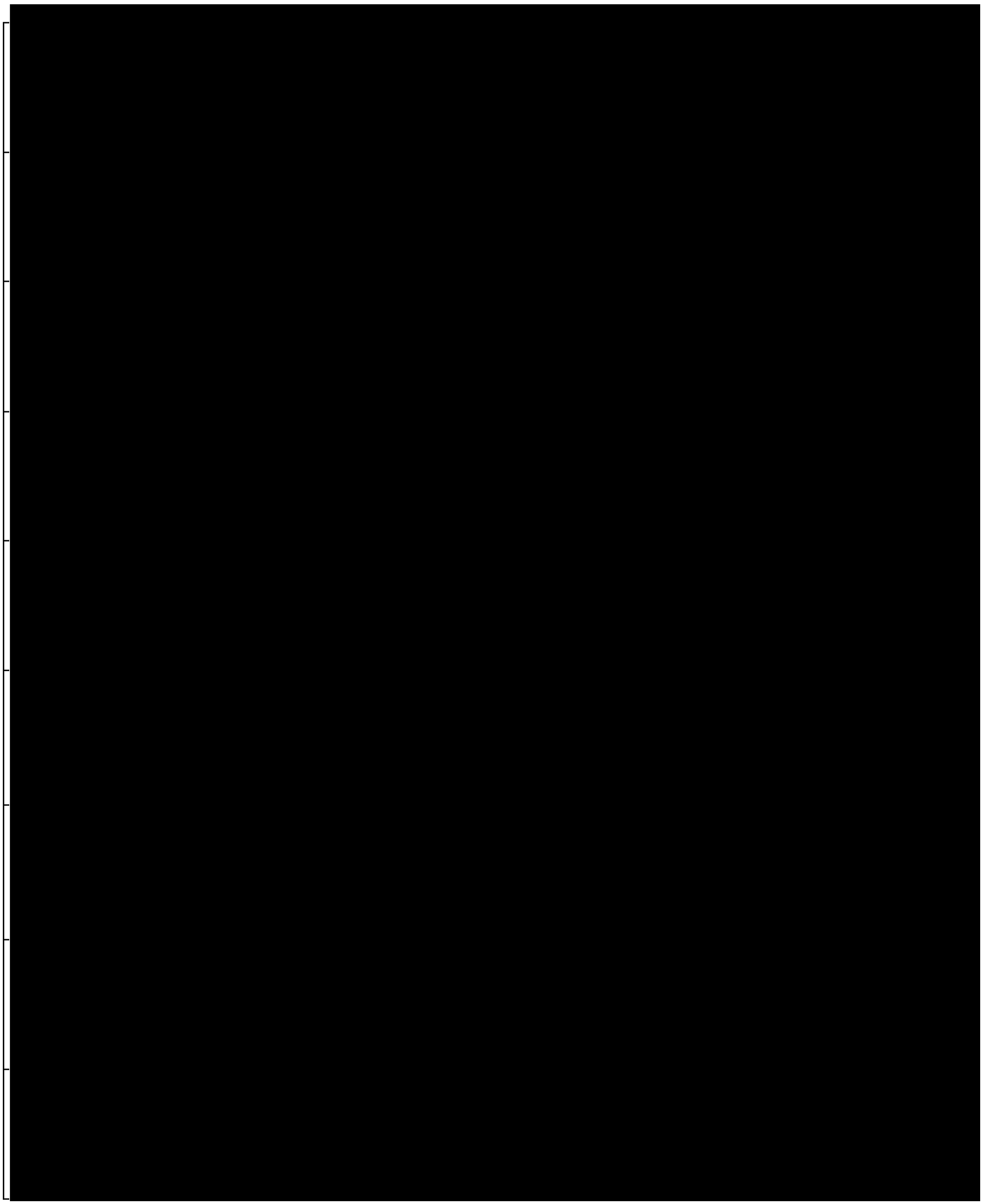
Bijlage 1 Overzicht winkeliers, horeca, zorgondernemers van Vesting Muiden

De onderstaande winkeliers, horeca en zorgondernemers ondersteunen deze bezwaarbrief. Wij hebben een aantal ondernemers nog niet kunnen bereiken en informeren. De lijst zal zeer waarschijnlijk nog aangevuld worden.



1. Atelier Helsloot
2. Fysio & Fitness van Muiden
3. Healing for you
4. Pays-Bas Traiteur
5. Stadsbackerij Bob Bakt
6. Comfystuff Lifestyle
7. De Kapper
8. Café Ome Ko
9. Atelier Eric Karel
10. De Kaaswagen
11. Vishandel Koeleman
12. Brasserie Floris
13. Wijnbar 5
14. Piet de Leeuw Steakhouse
15. De Doelen
16. Desiree Drogisterij
17. Supermarkt De Muidernier
18. De Bloementafel / Pakketpunt
19. Kledingwinkel Tante Jo
20. Haar by Hylke Bazen
21. Haar op nr.1 by Cill
22. Garage Van Kooy
23. Café De Mol
24. Indonesian Flavors
25. Italiaanse Proeftafel

Bijlage 1 Overzicht winkeliers, horeca- en zorgondernemers (blad 2 van 2)



Bijlage 2 - Bezwaren Doorfietsroute door centrum Vesting Muiden

Plannen gemeente:
Provincie Noord-Holland heeft in haar plan **MRA-Doorfietsroutes** een doorfietsroute gepland dwars door het centrum van Muiden over de Sluisbrug. De provincie bedenkt deze routes, werkt ze uit en geeft de gemeente subsidie voor haar medewerking. Het doel is dit in 2040 gerealiseerd te hebben voor een breed netwerk in Noord-Holland.
De gemeente heeft in haar raadsvergadering van 9 oktober alvast het traject HA51 'Amsterdamsestraatweg' definitief gemaakt.

Wij maken bezwaar tegen dit besluit en tegen dit traject van de doorfietsroute

- De route Amsterdamsestraatweg HA51 leidt direct tot aan het begin van de vesting. Iedere fietser zal op dat moment rechtdoor gaan dwars door het centrum. Wat voor bord u ook neerzet of kleur asfalt u maakt.
- Geen enkele snelfietser zal een keuze maken voor een 90 graden haakse bocht over de Weesperweg richting Spieringbrug. Het in nabij toekomst mogelijk toewijzen van de Weesperweg als deel van de MRA-doorfietsroute is een duidelijke geldverspilling. Hiertegen maken wij op voorhand ook bezwaar. Met dit tracé ontstaat een onlogische duidelijk langere route om Muiden heen. De enige keuze die snelfietsers dan gaan maken is recht door Muiden over de sluisbrug heen.
- Deze snelfietsroute door het centrum zal een aanzuigende werking hebben op
    - snel doorgaande e-bikes in spitstijden die gezamenlijk met schoolgaande kinderen en ouders de Sluisbrug moeten passeren. Dit leidt nu al tot problemen.
    - groepen racefietsers die op volle snelheid de Sluisbrug en zijstraten willen passeren over de doorfietsroute en wandelende toeristen, kinderen die omver worden gereden.
- Het promoten van de doorfietsroute door PNH, gemeente Amsterdam, Almere en Hilversum zal het snelfietsverkeer doen toenemen en zal deze fietsers een legitimatie geven om op volle snelheid door Muiden te rijden. Het uitbreiden van Almere i.v.m. Metropool Regio Amsterdam zal dit effect vergroten.
- In het weekend gaan snel rijdende pelotons wielrenners over de sluisbrug op volle snelheid en rode lichten negerend. Uw tracé zal dit alleen maar doen toenemen.
- De snelle e-bikes die u graag door ons centrum over de Sluisbrug wilt, negeren het rode licht en veroorzaken daarmee juist gevaarlijke situaties. En daarbij de straten van rechts massaal negerend door in volle vaart door Muiden te racen.
- De Sluisbrug wordt gebruikt door langzaam verkeer (voetgangers, ouders met kinderen, ouderen, auto bestemmingsverkeer) wat zich niet laat combineren met snel doorgaand verkeer zoals snelfietsers.
- Onlangs is de Amsterdamsestraatweg gereconstrueerd om te gebruiken voor de bus met extra haltes. Wij hebben vernomen dat er ook subsidiegelden bestemd voor de doorfietsroute hierbij gebruikt zijn. Daar maken wij ook bezwaar tegen. Niet tegen het besteden van publiek geld aan het verbeteren van een weg naar auto te gast. Dat is natuurlijk een prima keuze voor omwonenden en overstekende kinderen naar de sportvelden. Wel tegen het feit dat dit stuk weg alvast wordt toebedeeld als 'Doorfietsroute' en dat die subsidie gelden daarvoor worden gebruikt, zonder dat u de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.
- De PNH Doorfietsroute loopt tussen de woonwijk De Krijgsman en de sportvelden in. U brengt daarmee overstekende kinderen in gevaar.
- De Zuidpolderweg wordt binnenkort gereconstrueerd in verband met dijkverhoging. Wij maken op voorhand bezwaar tegen het mogelijk gebruiken van subsidiegeld van de doorfietsroutes van PNH voor deze reconstructie. Uw route Zuidpolderweg HA44, HA45 etc. leidt direct tot aan het begin van de vesting. Iedere fietser zal op dat moment rechtdoor gaan dwars door het centrum.

- Een gerealiseerde fietsroute in Den Haag waarbij autoverkeer is verbannen heeft aantoonbaar geleid tot aanzienlijk omzetval bij ondernemers (bron: een van de bezwaarmakers.)

De WHZVM zijn voor een doelmatige besteding van gelden voor de langere termijn middels een snelle route om Muiden heen. Er is een goed alternatief te realiseren:

- gebruikmakend van het tracé (en aanwezige fundatie) van de oude Maxisweg;
- hiermee kan men met slechts 1 verkeerslicht snel om Muiden heen richting Amsterdam;
- de afstand is nagenoeg gelijk als door Muiden heen.

Voordelen zijn:

- er is minder oponthoud voor de snelfietsers in de zomer vanwege een steeds geopende Sluisbrug en het verkeerslicht. Snelfietsers kunnen beter doorfietsen;
- Sluisbrug kan gewoon openblijven voor langzaam bestemmingsverkeer, zowel auto als fiets;
- Het extra aanleggen van een stukje nieuw fietspad is vele malen goedkoper dan de autoweg Weesperweg als fietsstraat in te richten. De Weesperweg is de auto toegangsweg tot Muiden;
- De veiligheid in Vesting Muiden wordt verbeterd, dit ten gunste van inwoners, bezoekers en toeristen.

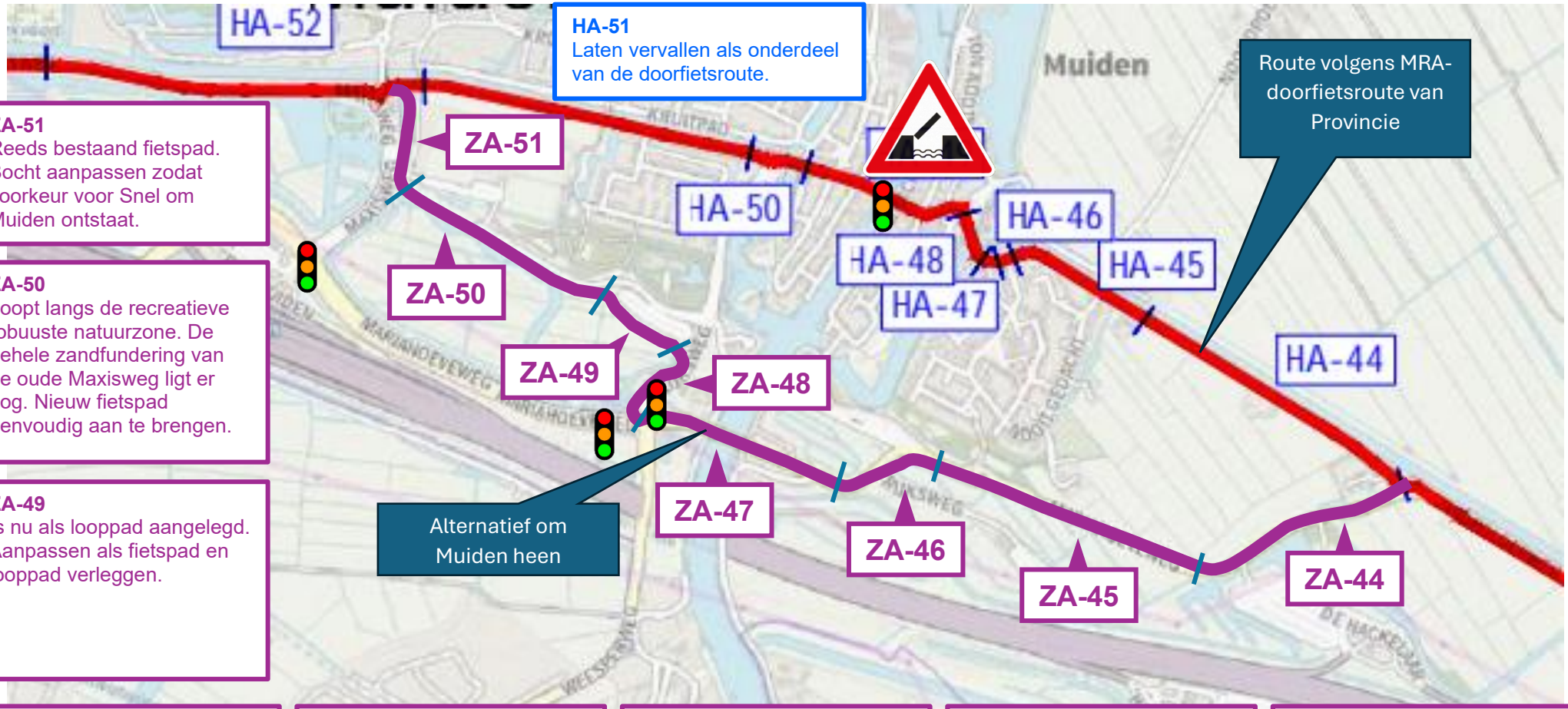
De WHZVM wil dat:

- de PNH alle informatie en feiten verzamelt en het voorgestelde alternatief daarin meeneemt en alle af te wegen belangen (ook die van ons) meeneemt;
- het al definitief gemaakte tracé over de Amsterdamsestraatweg H51 komt te vervallen als onderdeel van de doorfietsroute;
- het nieuwe tracé om Muiden heen wordt gelegd in de MRA-plannen van PNH en al uw plannen en kaartjes uit de voortgangsrapportages worden gewijzigd. Zie het schema op de volgende pagina met “Alternatieve doorfietsroute”;
- De provincie op een constructieve wijze met gemeente Gooise Meren terugkomt op de gemaakte routekeuze HA-51. De reconstructie van deze weg was nodig voor de extra OV-haltes. Het is jammer dat er ook subsidiegelden van de Doorfietsroutes zijn gebruikt. Echter de grootste kosten waren nodig om de weg OV busvervoer bestendig te maken en 3 haltes te maken. De rode toplaag is daar een relatief klein onderdeel van en geen weggegooid geld. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

De WHZVM is bereid om met U in overleg te treden en U te voorzien van alle relevante informatie en onze belangen toe te lichten.

Alternatief van Winkeliers, Horeca en Zorgondernemers in Muiden

Snelle Recreatieve Doorfietsroute om Vesting Muiden



ZA-51
Reeds bestaand fietspad. Bocht aanpassen zodat voorkeur voor Snel om Muiden ontstaat.

ZA-50
Loopt langs de recreatieve robuuste natuurzone. De gehele zandfundering van de oude Maxisweg ligt er nog. Nieuw fietspad eenvoudig aan te brengen.

ZA-49
Is nu als looppad aangelegd. Aanpassen als fietspad en looppad verleggen.

ZA-48
Bestaand fietspad. Markeringen en bochten aanpassen om “Snel om Muiden” te verduidelijken.

ZA-47
Bestaand fietspad over de Spieringbrug. Geen aanpassing nodig.

ZA-46
Deels hergebruiken vrijkomende Mariahoeveweg. Exacte ligging en aanleg opnemen in reeds gepland project aanpassen P2

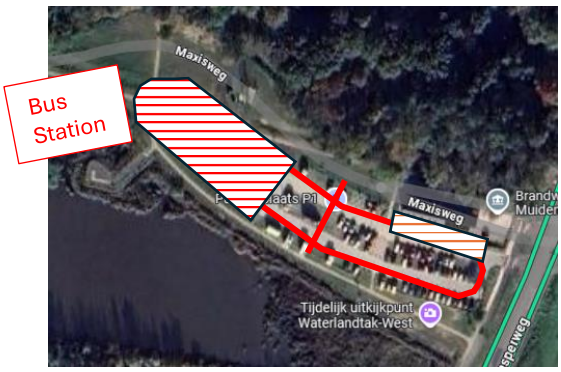
ZA-45
Volledig hergebruiken (deel) bestaande Mariahoeveweg. Alleen toplaag/markering wijzigen.

ZA-44
Aanleggen volgens het bestaande plan verleggen Mariahoeveweg en aanleg ontbrekend fietspad.

Bijlage 3 Bezwaren tegen weghalen van parkeerplaatsen Vestingplein en OV HUB P+R Muiden

Plannen Provincie Noord Holland (PNH):
Reeds uitgevoerd door provincie

1. **PNH heeft in 2016 ons busstation Muiden dichtbij de vesting met frequente verbindingen verplaatst naar P+R Muiden op 30 minuten lopen**, zonder enige compensatie in frequentere bussen tussen nieuwe P+R en Muiden.
   Hierdoor dienen meer bezoekers per auto naar Muiden te komen.



2. **Weghalen ca 100 parkeerplaatsen** bij oude P1 (rood gearceerd).

Foto rechts met daarin het verdwenen busstation en de verdwenen parkeerplaatsen.

Gepland

3. In het **plan Verder met de Vesting worden 25 parkeerplaatsen weggehaald** op het vestingplein met als reden gegeven door GGM:
   "De Provincie Noord Holland heeft € 800.000,- subsidie beschikbaar gesteld voor het herstellen van de wallen en herinrichten van het Vestingplein. Voorwaarden daarbij is dat de wal hersteld en zichtbaar wordt en het plein bijdraagt aan de beleving en gebruik van de Vestingstad: minder auto's en een goede inpassing van de bestaande opstallen."
   De provincie is partner bij de ontwikkeling van Vestingplein Muiden en draagt financieel bij aan de uitvoering. Bron "Uitvoeringsprogramma Hollandse waterlinies 2022-2025.pdf"

4. **Uitbreiding P+R Muiden** - Gemaakte afspraken in de Metropool Regio Amsterdam
   "P+R Muiden is een parkeerterrein voor 175 auto's langs de A1 bij Weesp/Muiden. Hier kan men makkelijk overstappen op openbaar vervoer richting Amsterdam of het Gooi. Het Rijk reserveert nu maximaal € 7 miljoen voor uitbreiding van de P+R-locatie naar ten minste 700 parkeerplekken."

Wij maken bezwaar tegen het opheffen van 25 parkeerplaatsen Vestingplein.

- De provincie stelt als voorwaarde dat "het plein bijdraagt aan de beleving en gebruik van de Vestingstad". Hiervoor hoeven helemaal geen parkeerplaatsen weggehaald te worden. Dit kunt u ook mooi en passend inrichten met behoud van parkeerplaatsen. Voor dat ene evenement halen we de auto's wel weg.
- Met deze voorwaarde van minus 25 parkeerplaatsen benadeelt u ons. Onze gasten en klanten parkeren op dit plein. Als zij verder moeten gaan parkeren zal een groot deel niet meer onze kapper, onze bakker, de sportschool bezoeken. Zo simpel werkt bereikbaarheid.
- Het weghalen van de "stop en go" plaatsen bij de Vis en Kaashandel op het vestingplein en Herengracht zal leiden tot omzet verlies van de ondernemers daar. Een groot deel van de omzet komt van deze parkeerplaatsen die als "stop en go" worden gebruikt.
- Wij vinden het vreemd dat de provincie zonder ons te raadplegen deze voorwaarde stelt van minder parkeerplaatsen en anders krijgt de gemeente geen subsidie.
- In het raadbesluit "halveren parkeerplaatsen Vestingplein" stelt de GGM dat dit een gewogen afweging is geweest en dat alle partijen daarbij zijn betrokken. Geen van onze winkeliers, horeca en zorgondernemingen is hierbij betrokken. Er heeft geen gewogen afweging plaatsgevonden. In de klankbordgroep van GGM zijn wij niet vertegenwoordigd. Ook PNH is verplicht om zorg te dragen voor een gewogen afweging.

- De uitbreiding van P2 is van 154 naar 190 is slechts + 36 plaatsen met een overloop voor alleen piekmomenten. PNH heeft er eerst 100 weggehaald bij P1, ons busstation met goede verbindingen weggehaald en nu ook vestingplein. Er is dus al standaard een tekort gecreëerd en elk zonnig weekend en in vakanties is er al behoefte aan overloop.

Wij maken ook bezwaar tegen het uitbreiden van P+R Muiden naar 700 parkeerplaatsen zonder compensatie met een frequente busverbinding met Vesting Muiden het hele jaar door:

- Voor 2016 hadden wij een busstation Muiden met een frequente verbinding van Hilversum – Muiden – Amsterdam en Almere – Muiden – Amsterdam. Dat was ons busstation Muiden. Gebruikt door vele toeristen, ouderen en inwoners die werkten in Amsterdam.
- Na 2016 noemt PNH ons verplaatste busstation "P+R Muiden", echter met Vesting Muiden heeft deze P+R niets meer te doen. Onze inwoners, gasten, klanten en bezoekers moeten 30 minuten lopen of 59 minuten wachten voor een bus naar Vesting Muiden.
- En in 2024 wil PNH deze P+R uitbreiden naar 700 parkeerplaatsen omdat "men makkelijk kan overstappen op openbaar vervoer richting Amsterdam of het Gooi."
  Het doel is blijkbaar makkelijk overstappen naar Bussum/Hilversum (Gooi) en Amsterdam. Heel Muiden wordt nu helemaal niet meer genoemd.
- Muiden is een recreatief achterland van metropool regio Amsterdam (MRA). Amsterdam promoot Muiden actief als "Castle of Amsterdam" met bijzondere zeesluis en eiland Pampus. Wij krijgen wekelijks groepen toeristen die na 30 minuten lopen (er rijdt immers geen frequente bus) zich vertwijfeld afvragen hoe ze weer in Amsterdam komen. Onze gasten nemen tegenwoordig vaker een Uber taxi om weer weg te komen uit Muiden. Hoezo milieuvriendelijk vervoer. De MRA heeft veel subsidie geld beschikbaar om initiatieven te ondersteunen om Amsterdam qua toeristen te ontlasten. Dit beleid brengt ook met zich mee dat je de faciliteiten moet faciliteren die nodig zijn.

De WHZVM wil

- Dat de PNH alle informatie en feiten verzamelt en het voorgestelde alternatief daarin meeneemt en alle af te wegen belangen (ook die van ons) dit keer wel meeneemt.
- dat u OV en parkeren integraal benadert ook in relatie tot de slechte OV verbinding van en naar de P+R Muiden en de plannen om dit tot 700 plekken uit breiden.
- Dat u met ons en de gemeente Gooise Meren in overleg gaat om de bereikbaarheid van Vesting Muiden structureel te verbeteren.
- De WHZVM maakt aanspraak op nadeelcompensatie middels een frequentere busverbinding van en naar de P+R Muiden, het hele jaar door. De MRA heeft een verplichting daarvoor.

De WHZVM is bereid om u te voorzien van alle relevante informatie en onze belangen toe te lichten.

Bijlage 4 Ter informatie: Bezwaren tegen afsluiten van Sluisbrug Muiden

Opmerking
Voor volledigheid, openheid en transparantie ontvangt u als PNH ook ons bezwaar tegen het afsluiten van de sluisbrug in Muiden. Dit is richting de gemeente ingediend, echter heeft ook raakvlakken met de besluitvorming van de provincie met de Doorfietsroute.

Plannen Gemeente:

1. In uw **plan Autoluw Muiden** is de voorkeursvariant van de gemeente het afsluiten van de Sluisbrug voor alle autoverkeer en het instellen van éénrichting lussen in de Vesting Muiden. Als reden wordt gegeven dat de Sluisbrug te druk is en er teveel autoverkeer is.

2. In uw raadsbesluit **Doorfietsroute** maakt u een koppeling met het project Autoluw (punt 5.2 van raadsbesluitenlijst dd 9 okt. 2024). “het project Muiden Autoluw neemt de zorgen over overlast door snelle fietsers door Muiden Centrum weg” en “als doel het autoverkeer in Muiden Centrum te verminderen”.

3. In het masterplan **Muiden Noordwest** (bijlage 4) wordt berekend dat het afsluiten van de Sluisbrug en een extra brug een extra ontwikkelcapaciteit oplevert van 150 woningen.

Wij maken bezwaar tegen deze invulling van autoluw EN de onderbouwing om de Sluisbrug af te sluiten.

- De gemeente gebruikt in bovenstaande plannen verschillende argumenten zoals het de gemeente uitkomt. Er is sprake van willekeur zonder onderbouwingen. Het afsluiten van de Sluisbrug is in het ene plan omdat de Sluisbrug te druk en teveel autoverkeer heeft. In het andere plan is er overlast door snelle fietsers en in het derde plan levert het afsluiten van de Sluisbrug meer geld op.
- Het afsluiten van de Sluisbrug leidt tot een groot veiligheidsprobleem voor geheel Vesting West. Bij geopende Amsterdamsepoortbrug kan niemand Vesting West in of uit. Dit geldt voor alle inwoners die naar Spoedeisende hulp moeten, verloskundigen die naar binnen willen, ambulanceverkeer.
- Blijkbaar gaat het niet om veiligheid en bereikbaarheid maar voor de subsidie van de snelfietsroute en de extra ontwikkelcapaciteit van Noordwest. Wij maken bezwaar tegen deze handelswijze.
- Het afsluiten van de Sluisbrug leidt tot langere bezorgroutes van Proeftafel Muiden en Muidernier richting Muiderberg.
- De WHZVM neemt aan dat de gemeente een (lange termijn) financieel voordeel haalt uit de verwachting dat er 150 woningen extra kunnen worden bijgebouwd waardoor en waaruit de uit te voeren maatregelen kunnen worden uitgevoerd. De WHZVM maakt bezwaar tegen het koppelen van deze financiële prikkel vanuit project Noordwest aan het afsluiten van de Sluisbrug.
- Wij als ondernemers rond de Sluisbrug hebben dagelijks zicht op de Sluisbrug en weten heel goed welke momenten er conflicten zijn. Het probleem dat u probeert op te lossen met een afsluiting van de Sluisbrug is het bestrijden van een symptoom en niet het wegnemen van de oorzaken.
    - Alleen tussen 08:15 en 08:40 zijn er veel schoolgaande ouders met kinderen, met auto én fiets. Daarvoor en daarna is er geen enkel probleem.
    - Sinds opening Spieringbrug zijn er al veel minder auto’s, ook in de spits. Dit heeft ook aantoonbaar geleid tot 40% minder omzet van de oude Primera. Dus als de Sluisbrug helemaal wordt afgesloten zal dit tot omzetverlies leiden. Dit kan de nekslag zijn voor ondernemers.

    - In de maanden oktober tot en met april is het zeer rustig in Muiden. Te rustig zelfs voor een aantal ondernemers. Er zijn in het verleden ook winkels om die reden gestopt.
    - De overlast van auto's treedt op bij sluipverkeer als gevolg van files op de A1. Het sluipverkeer rijdt dan over de Mariahoeveweg. Het verkeerslicht op de kruising met de Weesperweg kan dat aanbod niet aan en er ontstaat een file. De file is zichtbaar voor het sluipverkeer en men gaat massaal de Zuidpolderweg op richting vestingplein en Sluisbrug. Met frustratie en gevaarlijke situaties in Muiden. Dat lost u niet op met afsluiten van de Sluisbrug , maar wel met het weghalen van het doorgaande verkeer.
    - De overlast van auto's treedt op door zoek- en kerend verkeer bij de afgesloten Sluisbrug op zondag vanwege slechte en te late bewegwijzering.
- In het weekend gaan snel rijdende pelotons wielrenners over de brug op volle snelheid en rode lichten negerend. Ook met afgesloten Sluisbrug op zondag is dit het geval.
- De snelle e-bikes die u graag over de Sluisbrug wilt, negeren het rode licht en veroorzaken daarmee juist gevaarlijke situaties. En daarbij de straten van rechts massaal negeren door in volle vaart door Muiden te racen.

Met de disproportionele maatregelen uit de huidige invulling van Autoluw worden symptomen bestreden op de verkeerde manier en niet de oorzaken aangepakt. Het probleem is het samengaan van snel doorgaand (sluip)verkeer en langzaam bestemmingsverkeer. De oplossing is dus niet om auto's en fietsers uit elkaar te halen en Sluisbrug te sluiten.

Het snel doorgaand verkeer dient om de Vesting heen geleid te worden. Zowel auto's als fietsers. Zoals ook is genoemd in uw Mobiliteits- en parkeervisie:

- Ongewenst doorgaand verkeer om kern heen
- Bereikbaarheid voor fiets, voet en auto (3.4)
- Voor ondernemers, bewoners, bezoekers (2.2)
- Bevoorrading is essentieel, auto te gast (3.4)
- Gedragsbeïnvloeding
- Handhaving
- Parkeerverwijssysteem (3.6)

Wij zijn voor een goed bereikbaar Muiden voor inwoners, schoolgaande kinderen en ouders, bezoekers, winkelend publiek, laad/los verkeer.

De WHZVM willen dat:

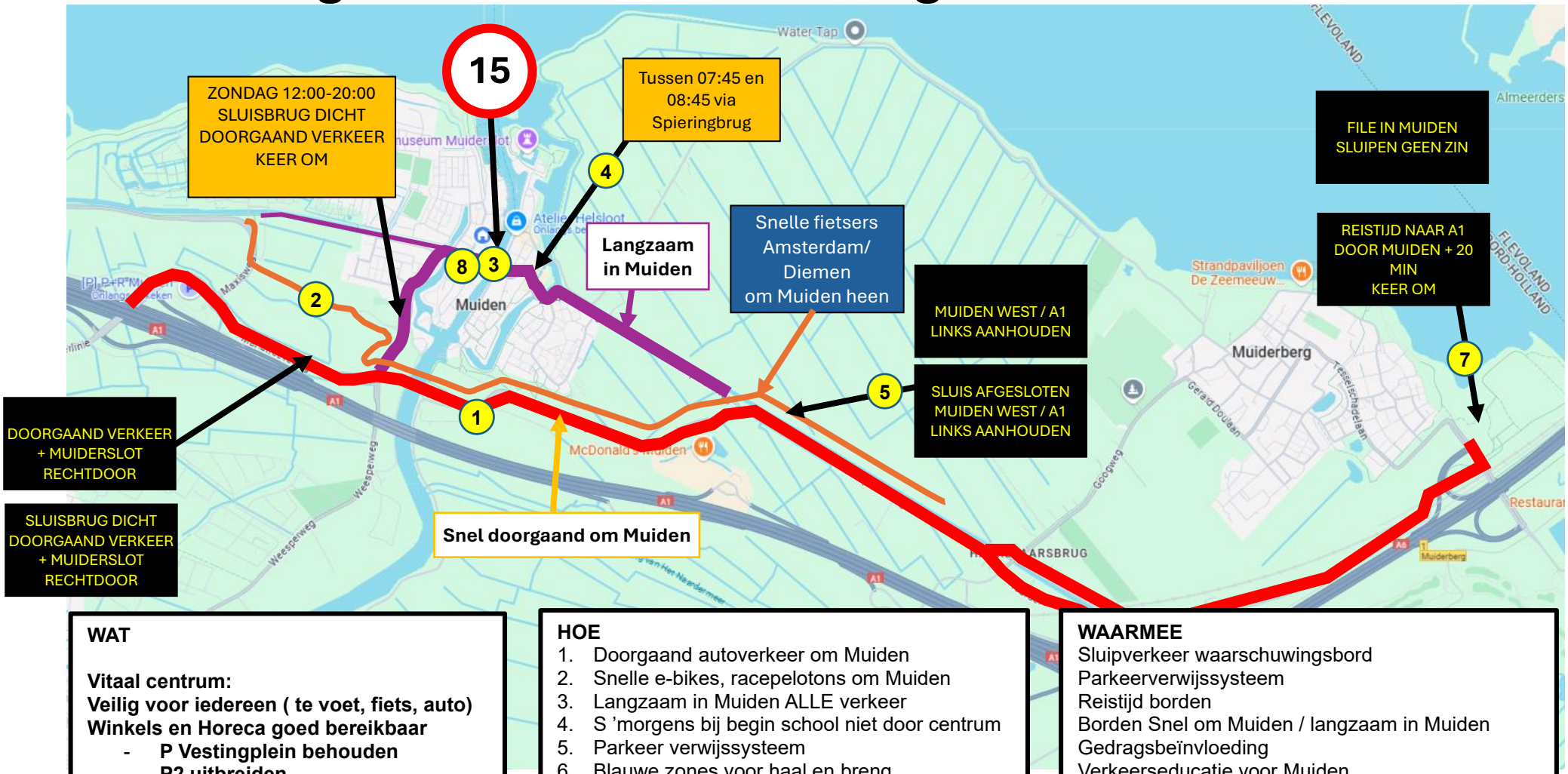
- De snelfietsroute om Muiden heen gaat en dit in alle plannen (ook van provincie) op die wijze wordt aangepast.
- Al het snelle doorgaand verkeer om Muiden heen gaat (e-bikes, doorgaand autoverkeer).
- Al het langzame bestemmingsverkeer welkom is in Muiden. (te voet, te fiets, auto, pakketjes, laad- en los)
- Duidelijk aangegeven toegewezen plekken voor laden en lossen zodat er duidelijkheid is voor de chauffeur en voor al het andere verkeer.
- Inzetten op verkeerseducatie zodat inwoners niet tegenover elkaar komen te staan, maar begrip hebben voor elkaar en ook voor de ondernemers. Daarbij geldt nog steeds dat een rood verkeerslicht betekent stoppen en dat verkeer van rechts voorrang wordt verleend.

- Specifiek voor schoolgaand verkeer en de breng en haal ouders pleiten wij voor een andere aanpak meer op maat. Zie als voorbeeld van de stad Aken, hoe die dit oplossen met een verboden in te rijden maatregelen tijdens haal- en brengen van schoolkinderen.
  (zou in Muiden gecombineerd kunnen worden met “uitgezonderd bestemmingsverkeer”)

Op de volgende pagina ziet u ter inspiratie onze inbreng voor snel doorgaand verkeer om Muiden en langzaam in Muiden.

Mogelijke maatregelen van Winkeliers, Horeca en Zorgondernemers in Muiden

Snelle Doorgaand om Muiden + Langzaam in Muiden



WAT

Vitaal centrum:
Veilig voor iedereen (te voet, fiets, auto)
Winkels en Horeca goed bereikbaar

- **P Vestingplein behouden**
- **P2 uitbreiden**
- **Betere OV van P+R ⇔ Muiden**

HOE

1. Doorgaand autoverkeer om Muiden
2. Snelle e-bikes, racepelotons om Muiden
3. Langzaam in Muiden ALLE verkeer
4. S 'morgens bij begin school niet door centrum
5. Parkeer verwijssysteem
6. Blauwe zones voor haal en breng
7. Sluipen = geen zin
8. Niet door rood

WAARMEE

Sluipverkeer waarschuwingsbord
Parkeerverwijssysteem
Reistijd borden
Borden Snel om Muiden / langzaam in Muiden
Gedragsbeïnvloeding
Verkeerseducatie voor Muiden
Parkeren Vestingplein behouden
Blauwe zones en handhaving

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17148
Extern Zaak ID	1528212
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	11.e
Titel	Mobiliteit: Mobiliteitsaanpak Texel-Den Helder 2040 (C-agenda Ruimte 13-01-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/DE

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

De gemeenten Den Helder en Texel hebben samen met de provincie Noord-Holland gewerkt aan een concept Mobiliteitsaanpak om de stad Den Helder bereikbaar en leefbaar te houden, het eiland Texel aantrekkelijk te houden en het maritiem cluster economisch te versterken. Bereikbaarheid is ook één van de doelen van het Maritiem Cluster waar de provincie samen met de gemeente Den Helder en het Ministerie van Defensie aan werkt. Het college brengt PS met deze brief op de hoogte van de gezamenlijke Mobiliteitsaanpak. De gemeenten stellen de Mobiliteitsaanpak vast na bespreking in de Regionale Raadscommissie Noordkop en de eigen gemeenteraden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M.L.M. Mevissen
BEL/DE

Telefoonnummer +31235143448
mevissenm@noord-holland.nl

Verzenddatum
– 3 DEC. 2024

Kenmerk
1528212/2342969

Uw kenmerk

Betreft: Mobiliteitsaanpak Texel - Den Helder 2040

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om de Mobiliteitsaanpak Texel – Den Helder 2040 te onderschrijven (bijgevoegd). De aanpak is erop gericht Den Helder stad, de civiele en militaire haven en het eiland Texel ook in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden.

De Mobiliteitsaanpak is opgesteld aanvullend op de maatregelen die in het Programma Maritiem Cluster opgepakt worden. De aanpak ondersteunt en versterkt deze maatregelen. Over de stand van zaken van de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder ontvangt u van ons separaat een brief.

Mobiliteitsaanpak Texel – Den Helder 2040
Eind 2022 hebben de colleges van Den Helder en Texel de handen ineen geslagen om met de provincie samen op te trekken in het opstellen van een gezamenlijke mobiliteitsaanpak. De aanpak draagt bij aan een economisch sterk maritiem cluster, een ultiem vakantie-eiland Texel en een aantrekkelijke, leefbare stad Den Helder. De N250 door Den Helder is de levensader voor Texel. Het zoeken naar maatregelen om de bereikbaarheid van de stad Den Helder en de haven te verbeteren gaat daarom ook altijd om de bereikbaarheid van Texel.

Wij zetten samen met de gemeenten in op het garanderen van bereikbaarheid en mobiliteit in het gebied Texel-Den Helder in de toekomst. Daarvoor zijn fysieke maatregelen gewenst, zoals die opgenomen zijn in het Programma Maritiem Cluster. Daarnaast zetten we in op slimme pakketten van maatregelen, zoals slim verkeersmanagement en sturen op gedrag. Daarvoor zijn in de aanpak drie ambities geformuleerd: alternatieven voor de auto stimuleren, het bestaande netwerk beter benutten en parkeren beter organiseren.

De Mobiliteitsaanpak sluit daarmee inhoudelijk aan bij ons provinciale beleid voor het verminderen, veranderen en verbeteren 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

De aanpak geeft hier een regionale invulling aan. In de aanpak worden lopende initiatieven in het licht van de gezamenlijke ambitie verder uitgewerkt.

De grootste winst van dit proces is de intensieve samenwerking tussen Den Helder, Texel en de provincie. Een samenwerking die ook belangrijk is op andere vlakken. Zo wordt parallel aan deze aanpak samengewerkt rond de renovatie van de veerhaven en de TESO, de Helderse Lijn en het regionaal busvervoer. Ook is Texel betrokken bij de lopende projecten van het Maritiem Cluster.

Ons college ziet de samenwerking tussen de gemeenten voor een toekomstbestendige bereikbaarheid als positief en onderschrijft dan ook de concept mobiliteitsaanpak die we daarvoor gezamenlijk opgesteld hebben. De concept mobiliteitsaanpak wordt besproken in de Regionale Raadscommissie Noordkop op 28 november 2024 en daarna in de gemeenteraden van Texel en Den Helder. Vaststelling door de gemeentelijke colleges wordt begin 2025 verwacht, waarna het stuk definitief wordt.

Maatregelen die voortvloeien uit de mobiliteitsaanpak en waarbij betrokkenheid van de provincie gewenst is, nemen wij op in de Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland. Het aanpakken van de N250 als doorgaande route door Den Helder is al opgenomen in de door uw staten op 30 september 2024 vastgestelde Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur iNHi. Zo zijn we in staat op regionaal niveau goed samen te werken. Projecten van boven regionaal niveau voeren we op voor de agenda en lobby in Noord-Holland Noord.

Tot slot
Wij bieden uw Staten aan de Mobiliteitsaanpak Den Helder - Texel 2040 in een technische briefing nader toe te lichten, samen met de gemeenten Texel en Den Helder en het ministerie van Defensie, al dan niet gelijktijdig met een technische briefing over de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

M.J.H. van Kuijk A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Mobilitieitsaanpak Texel Den Helder 2040

Gezamenlijke mobiliteitsaanpak Texel en Den Helder 2040

Economie versterken- Leefbaarheid vergroten - Bereikbaarheid verbeteren

Versie 4 november 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding: Hoge ambities vragen om intensieve samenwerking 3
   1.1 Aanleiding: Alleen ga je sneller, samen kom je verder 3
   1.2 Doel: Betere samenwerking mogelijk maken 4
   1.3 Status: Samen deze aanpak omarmen 4
   1.4 Leeswijzer 4
2. Hoofdkeuzen: economie versterken, leefbaarheid vergroten, bereikbaarheid verbeteren 5
   2.1 Ons gedeelde toekomstbeeld 5
   2.2 Hoofdkeuzes 6
3. Ambities 8
   3.1 Alternatieven voor de auto stimuleren 8
   3.2 Netwerk beter benutten 10
   3.3 Parkeren beter organiseren 10
4. Naar uitvoering 12
   4.1 Hoe gaan we het doen? 12
   4.2 Hoe gaan we het betalen? 13
   4.3 Hoe nu verder? 14
5. Verantwoording 15
   5.1 Gezamenlijk proces van totstandkoming 15
Bijlagen 17
   Bijlage 1: Governance 18
   Bijlage 2: Concept uitvoeringsprogramma 19

1. Inleiding: Hoge ambities vragen om intensieve samenwerking

1.1 Aanleiding: Alleen ga je sneller, samen kom je verder

Wij zijn gemeente Den Helder, gemeente Texel en provincie Noord-Holland. We zien nut én noodzaak tot betere samenwerking in dit gebied. De uiterste Kop van Noord-Holland - het gebied rond Texel en Den Helder staat voor een schaalsprong. We willen de komende jaren drie unieke ruimtelijk-economische proposities verder ontwikkelen:

1. Economisch sterk maritiem cluster
2. Ultiem vakantie-eiland Texel
3. Aantrekkelijke, leefbare stad Den Helder

Die ambities maken van onze regio een aantrekkelijk gebied om in te investeren, om er te werken, te wonen en om op bezoek te komen.

De bereikbaarheid van Texel en Den Helder is sterk verweven door de ligging op een (schier)eiland. We constateren dat er nu al knelpunten zijn in de bereikbaarheid van stad, eiland en de haven – terwijl we de ambitie hebben om de drie proposities verder te laten groeien. Onderling concurreren het maritiem cluster, vakantie-eiland Texel en de stad Den Helder om schaarse ruimte op de weg. Tot aan 2040 investeert het Ministerie van Defensie vele miljarden in de Nieuwe Haven en groeit het aantal werknemers bij de Koninklijke Marine met bijna 3000. De offshore-branche in Den Helder rond Wind op Zee groeit, evenals de maritieme maakindustrie. Naar verwachting levert ook dat bijna 2000 banen op. Daarnaast worden circa 2000 woningen gebouwd in Den Helder. Al deze ontwikkelingen opgeteld, samen met de -naar verwachting stabiele verkeersstroom van en naar Texel- zorgen voor opstoppingen. Verkeerskundig onderzoek[1] laat zien dat de knelpunten nijpender worden als we niets doen.

Tegelijkertijd gebiedt de eerlijkheid ons te zeggen dat we al jaren werken aan het oplossen van verkeerskundige knelpunten. Maar tot dusver was de focus te sectoraal, wat nieuwe financieringsbronnen in de weg stond voor de noodzakelijke 'harde' fysieke ingrepen. Om de verkeersstromen beter door stad en haven te kunnen geleiden zijn beperkte harde ingrepen nodig. We zien inmiddels dat de oplossing niet zit in één of enkele grote maatregelen, maar juist in slimme pakketten van maatregelen waar we samen aan moeten werken. In die pakketten zoeken we de best werkende oplossingen in de combinatie van 'zachte' oplossingen (bijvoorbeeld slim verkeersmanagement en sturen op gedrag) én 'harde' oplossingen (zoals nieuwe infrastructuur).

Daarom hebben we de handen ineen geslagen en gewerkt aan deze gezamenlijke mobiliteitsaanpak. We doen het samen. We kijken naar dit gebied als één ruimtelijk-economisch systeem met één mobiliteitssysteem. En we zien mobiliteit als een belangrijk middel om onze regio verder te versterken.

Deze aanpak van mobiliteit staat niet op zich, en is onderdeel van steeds nauwere samenwerking. We zien dit als een lokale uitwerking en verdieping op integrale, regionale ontwikkelingen. Deze aanpak past bij:

[1] Fase 1 dataonderzoek Maritieme Cluster Den Helder, Sweco, 25-04-2024

- De drie *ruimtelijk-economische proposities* van onze regio: die zijn leidend; mobiliteit is volgend. Maar dat vraagt NU om tijdig voorsorteren op de mobiliteit van de toekomst.
- Het toenemende *strategisch belang* van het gebied rond Den Helder voor de Kop van Noord-Holland, de provincie Noord-Holland en het Rijk: vanuit economisch, (arbeidsmarkt en onderwijs) en energietechnisch perspectief en vanuit nationale veiligheid liggen er grote kansen
- De dimensies van *brede welvaart* binnen mobiliteit: leefomgeving, (betaalbare) bereikbaarheid, gezondheid en veiligheid.

Fig. 1 – Mobiliteitsaanpak als lokale verdieping van integrale, regionale ontwikkeling

1.2 Doel: Betere samenwerking mogelijk maken

Het doel van deze aanpak is om een gezamenlijke inzet op het garanderen van bereikbaarheid en mobiliteit in het gebied Texel-Den Helder. Om tot uitvoering te komen, hebben we behoefte aan een gedeeld beeld: waar willen we samen naartoe? Maar ook: wat zijn op dit moment knelpunten voor bewoners, bezoekers en bedrijven. We kijken daarin niet puur naar bereikbaarheid, maar steeds naar de ontwikkeling van een economisch sterke en leefbare regio. We kijken naar het mobiliteitssysteem als geheel – alle modaliteiten (van (veer)boot en auto's tot OV en vrachtverkeer) en alle doelgroepen (van inwoners en vakantiegangers tot werknemers) in het gehele gebied Texel-Den Helder (over de gemeentegrenzen heen).

We zien bereikbaarheid en mobiliteit als cruciaal onderdeel van de proposities 'sterk maritiem cluster', 'ultiem vakantie-eiland Texel' en 'aantrekkelijke stad Den Helder', waar we samen met de regio aan werken. Met deze mobiliteitsaanpak geven we richting – hierna volgt de uitwerking in een samenhangend maatregelenpakket in een uitvoeringsprogramma.

We willen graag dat de kleine en grote keuzes die we de komende jaren moeten maken allemaal bijdragen aan het gezamenlijk beeld – we willen daarin als overheden een betrouwbare gesprekspartner zijn voor andere overheden, werkgevers en vervoersbedrijven.

1.3 Status: Samen deze aanpak omarmen

Deze aanpak is na bespreking in beide colleges ter bespreking voorgelegd aan de ondernemersverenigingen van beide gemeenten en besproken in het Maritieme Cluster. Vervolgens wordt deze ter bespreking geagendeerd in de Regionale Raadscommissie Noordkop (RRN), waarna deze ter vaststelling wordt voorgelegd aan beide gemeenteraden. Het uitvoeringsprogramma wordt vervolgens door beide colleges verder voorbereid.
Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie onderschrijft de aanpak en ondersteunt de samenwerking, en werkt vanuit haar eigen beleid mee aan de uitvoering ervan. De aanpak wordt door Gedeputeerde Staten ter informatie aangeboden aan de Provinciale Staten.

1.4 Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 leest u onze *mobiliteits*aanpak en *hoofdkeuzes* terug.
- In hoofdstuk 3 vertalen we onze aanpak naar drie *ambities*.
- In hoofdstuk 4 doen we een *aanzet tot uitvoering*: hoe gaan we het doen, hoe gaan we het betalen en wat zijn de concrete vervolgstappen?

2. Hoofdkeuzen: economie versterken, leefbaarheid vergroten, bereikbaarheid verbeteren

We willen ons gebied economisch versterken door de komende jaren te investeren in onze haven, in toerisme naar onze regio en in het centrum van Den Helder. Tegelijkertijd willen we de leefbaarheid voor onze inwoners en bezoekers vergroten. Dat vraagt om goede én groene bereikbaarheid voor iedereen.

Fig. 2 – De drie ruimtelijk-economische proposities op de kaart

2.1 Ons gedeelde toekomstbeeld

Ambitie wordt beloond

In ons toekomstbeeld hebben we onze huidige kracht steeds verder uitgebouwd. We zijn een innovatieve regio, die zich slim heeft aangepast aan een veranderende, geopolitieke context, waarin het defensiecluster een schaalsprong heeft gemaakt. We zijn een economisch zwaartepunt binnen provincie Noord-Holland – na jaren van centralisatie in de Randstad, zien we nu dat ook het Rijk blijft investeren in regionale, onderscheidende proposities. Onze economische kracht ligt in het maritiem cluster en in de vrijetijdseconomie. Ondernemers investeren graag in onze regio en zorgen voor toekomstvaste banen.

De inwoners van Den Helder kunnen rekenen op een groene, gezonde leefomgeving, een mooi en gezellig centrum met meer reuring dan vroeger en een betere verbinding met de zee. Binnen Den Helder ga je gewoon lopen, of pak je de fiets – je auto parkeer je niet per se voor de deur, maar is wel goed te gebruiken als je verder weg wil. De inwoners en bezoekers van Texel genieten van natuurschoon en duurzaam toerisme – goed in balans met de draagkracht van het eiland en de auto heb je als bezoeker op Texel steeds minder meer nodig. Samen bieden Den Helder en Texel de ultieme vakantie: cultuur, musea en reuring in Den Helder – rust, ruimte en strand op Texel.

Bewoners, het bedrijfsleven en bezoekers worden verleid om op een duurzame manier te reizen, kunnen rekenen op betrouwbare reistijden en kiezen steeds vaker voor aantrekkelijke alternatieven voor de auto.

Mobiliteitstransitie
In Nederland werken we aan de mobiliteitstransitie: minder, anders en beter reizen. Minder reizen vraagt erom dat mensen werk en voorzieningen dichtbij huis hebben. In deze unieke regio ligt dat natuurlijk anders: Texel is zeer toeristisch en wil dat blijven; Den Helder wil graag meer bezoekers aantrekken. Onze ambities genereren dus meer verkeer. We willen deze ambities verwezenlijken zonder groei van het autoverkeer. Ons toekomstbeeld gaat er dus over hoe we mobiliteit *anders* en *beter* organiseren vanuit de 3 proposities. Voor onze inwoners die deels thuis kunnen werken is *minder* reizen wel een uitgangspunt.

De mobiliteitstransitie is voor ons geen doel op zich – maar wel een middel om knelpunten op de weg op te lossen en te voorkomen. Onze drie ruimtelijk-economische proposities vragen alle drie om goede bereikbaarheid – dat is een kritische succesfactor. Dus moeten we ons ervoor inzetten om files op te lossen en te voorkomen voor een aantrekkelijke, gezonde stad en eiland. We zien nog steeds een rol voor de auto, maar we willen alternatieven een eerlijke kans geven. Bovendien draagt de mobiliteitstransitie bij aan klimaatdoelen (minder fossiele brandstoffen), aan de energietransitie (meer schone vervoersmiddelen) en aan verkeersveiligheid (meer focus op voetgangers, fietsers en ov).

Brede welvaart
We nemen brede welvaart als uitgangspunt. Als we keuzes maken in ons mobiliteitssysteem, dan doordenken we steeds wat de impact is op bereikbaarheid, onze leefomgeving, gezondheid en veiligheid. Zie ook onderstaande figuur van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

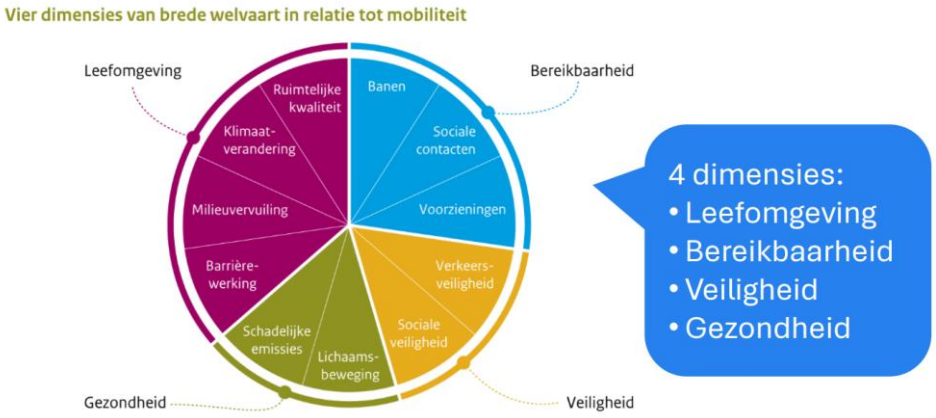


Fig. 3 – De vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit

2.2 Hoofdkeuzes
Om onze aanpak te realiseren maken we vier hoofdkeuzes:

1. We werken samen aan één ruimtelijk-economisch systeem en we zien mobiliteit als één van de componenten van dat systeem. Mobiliteit is dus een middel om onze regio te versterken.
2. We zetten in op een hoog ambitieniveau: we willen bestaande knelpunten achter ons laten en met de blik op de lange termijn toekomstige knelpunten voorkomen.
3. We geven voorrang aan schoner vervoer dat zo min mogelijk ruimte inneemt. Zo willen we werken aan aantrekkelijke, leefbare kernen. Dat vraagt om gedragsverandering en we weten dat dat een proces van lange adem is. En dat betekent ook dat we in principe niet investeren in nieuwe wegen, tenzij dat echt noodzakelijk is.
4. We differentiëren bewust tussen doelgroepen (inwoners, bezoekers, werknemers en logistiek) en schaalniveau (lokale verplaatsingen, van-en-naar Texel/Den Helder) om recht te doen aan het unieke (toeristische) profiel van onze regio. Zo willen we werken aan betrouwbare en snelle reistijden.
    a. Woon-/werkverkeer: we stimuleren lopen/fietsen/ov en het spreiden en ontvlechten van verkeersstromen.
    b. Bezoekers: we stimuleren duurzaam toerisme, dat uitgaat van een langer bezoek en waarbij je de auto in elk geval ter plekke niet meer nodig hebt.
    c. Logistiek: we stimuleren schone, slimme logistiek, via hubs en met meer vervoer over water.

3. Ambities

We vertalen onze gezamenlijk aanpak naar drie ambities, waar we uitvoering aan willen geven:

1. Alternatieven voor de auto stimuleren
2. Netwerk beter benutten
3. Parkeren beter organiseren

We sluiten in deze ambities aan bij de principes van het verminderen, verbeteren en veranderen van mobiliteit. Dat doen we door steeds na te denken hoe we STOMP als volgorde van mobiliteit aantrekkelijk kunnen maken. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en tot slot de Privéauto.

Die volgorde is bewust: we willen bovenal alternatieven voor de auto stimuleren, daarnaast inzetten op het effectief benutten van het netwerk en vervolgens parkeren beter organiseren. We zoeken niet naar losse maatregelen voor knelpunten, maar juist een integraal pakket aan maatregelen dat samen invulling geeft aan onze aanpak.

Alternatieven voor de auto

- Versterken ketenreis
- Business case mobiliteitshub Kooypunt
- Promo duurzaam vakantiegebied
- Veilige en snelle fietsverbindingen
- Experimenteren: gemaksoplossingen vakantiegangers
- Aanlandgebied richting op ov, fiets, voetgangers

Netwerk beter benutten

- Inzet nieuwe Ravelijnbrug/ verplaatsen Moormanbrug
- Werkgeversafspraken voor spreiden en mijden
- Logistiek als onderdeel business case mobiliteitshub Kooypunt
- Verbeteren aansluiting aanlandgebied
- Experimenteren: beïnvloeden toeristenpiek / files door brugopeningen

Parkeren beter organiseren

- Experimenteren: aanvullend deelvervoer op Texel, differentiëren in parkeerregime Den Helder
- Parkeerbeleid gericht op leefbaarheid: langparkeren op gewenste plekken; business case mobiliteitshub Kooypunt

In dit hoofdstuk lichten we toe wat we per ambitie willen bereiken en welke concrete maatregelen we hierbij voor ogen hebben. We nemen hier alleen maatregelen op die we echt van belang vinden, maar willen tegelijkertijd wel laten zien waar de grootste urgentie zit. Onze gezamenlijke inzet is dat mensen een gemakkelijke, vlotte reis kunnen maken -ook zonder auto- naar de belangrijkste bestemmingen in ons gebied. Voor onze eigen inwoners gaat het vooral om lokaal woon-werkverkeer. Voor onze bedrijven om de bereikbaarheid van hun bedrijfslocaties en bestemmingen. Voor toeristen is dat Texel en steeds vaker het centrum van Den Helder. Per ambitie hebben we daarom in blauw aangegeven op welke maatregelen we extra in willen zetten. Oftewel: waar zetten we gezamenlijk onze schouders onder?

Een volgende stap is het verder uitwerken van dit samenhangende pakket aan maatregelen tot een coherent, ambitieus en haalbaar uitvoeringsprogramma.

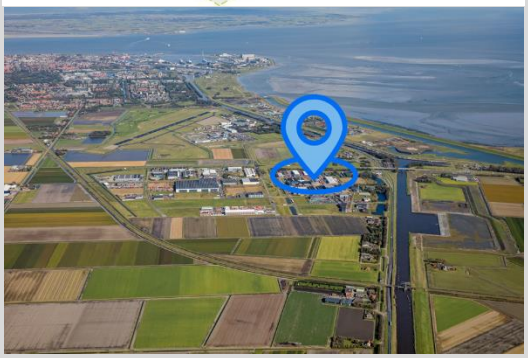
3.1 Alternatieven voor de auto stimuleren

Wat willen we bereiken:

- Meer ruimte voor de fiets: zorgen dat de fiets een aantrekkelijk alternatief is voor woon-werkverkeer en recreanten in de regio.
- Een grotere rol voor openbaar vervoer: versterken van openbaar en collectief vervoer in twee lagen: (1) hoogwaardig openbaar vervoer (trein, plusnet en R-net) om de Kop goed te verbinden met verdere bestemming en (2) fijnmazige opties voor dichterbij (basisnet, flexbusjes).
- Voor bezoekers: de reis voelt als onderdeel van de vakantie en de auto heb je – in elk geval ter plekke – helemaal niet nodig.

Hoe we het voor ons zien:

- Versterken van de ketenreis voor inwoners én bezoekers, met een focus op de Helderse lijn en busvervoer in Den Helder en op Texel; o.a. via het 10-punten-plan Helderse lijn, de Visie Publieke Mobiliteit van de provincie, één ticket van huis tot bestemming (trein-bus-boot-bus) en de nieuwe concessie voor ov op Texel in 2028.
- Uitwerken van een businesscase voor een mobiliteitshub op Kooypunt t.b.v. recreatieverkeer, verkeer richting haven en het Marineterrein en verkeer richting het stadshart – zie ook het kader hieronder.
- Promotie van Den Helder/Texel als duurzaam vakantiegebied, waar duurzaam reisgedrag wordt gestimuleerd en beloond (bijvoorbeeld korting op accommodatie/ toeristische uitjes voor fietsers of de fiets gratis mee in de trein). Op korte termijn met de focus op het verleiden van dagjesmensen om met het openbaar vervoer en /of de fiets te reizen. Op langere termijn werken we aan het versterken van de toeristische propositie Texel/Den Helder om mensen te verleiden om langer te blijven dan een dagje.
- (Blijven) investeren in veilige en snelle fietsverbindingen (netwerk door heel Provincie Noord-Holland) in combinatie met slim verkeersmanagement, waardoor de fiets voorrang krijgt.
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de veerboot op Texel en Den Helder voor fietsers, voetgangers en OV-reizigers, inclusief het verbeteren van de kwaliteit en veiligheid in het aanlandgebied.
- We hebben als gemeente Den Helder en gemeente Texel niet de regie, maar we volgen twee belangrijke ontwikkelingen:
    - Eventuele invoering van milieuzonering in het centrumgebied als onderdeel van een maatregelenpakket – we volgen hierin landelijke en regionale ontwikkelingen en kijken wanneer deze passend zijn bij de doelen die we nastreven.
    - Ontwikkelingen in de verduurzaming van logistiek en binnenvaart om daarmee concreet invulling te geven aan schone, slimme logistiek via hubs en meer vervoer over water (hoofdkeuze 4c)



Kader: mobiliteitshub

Het ontwikkelen van mobiliteitshub(s) past bij alle drie onze ambities: in zo'n hub kun je makkelijk overstappen op een alternatief voor de auto (1), een hub kan helpen om reizigers beter over het bestaande netwerk te verdelen (2) en ook parkeren kan onderdeel zijn van een hub (3). Gemeente Den Helder en Texel willen een haalbaarheidsstudie doen naar het opzetten van een mobiliteitshub bij Kooypunt. Dat past goed in de lijn van deze mobiliteitsaanpak. We willen met elkaar onderzoeken wat de functie van hubs kan zijn bij het invulling geven aan onze aanpak.

Daarin denken we na over verschillende doelgroepen: *bezoekers* van Den Helder en Texel, dagjesmensen of mensen die met de fiets stad of eiland willen verkennen. Een hub kan drukte even bij de veerboot afvangen, of je laat er je auto een week achter. Een hub kan zich richten op *werknemers bijvoorbeeld van de Marine*, die bijvoorbeeld overstappen van hun fiets of auto op een shuttle naar hun werkplek. Of de hub kan een *logistieke* functie hebben en goederen bundelen voor ze op een schone manier naar hun bestemming worden vervoerd. In de plannen rond het Maritiem Cluster wordt ingezet op drie hubs: voor mobiliteit, energie en logistiek. Misschien apart, maar misschien ook op één locatie. Ook die opties willen we verder verkennen.

3.2 Netwerk beter benutten

Wat willen we bereiken:

- Uitwerking geven aan het Bestuursakkoord Maritiem Cluster (2023), inclusief zogenaamde harde, fysieke maatregelen om (toekomstige) knelpunten te voorkomen.
- Het huidige infrastructuur netwerk beter benutten, door slim verkeersmanagement in te zetten en mensen te verleiden tot spreiden – zowel in de routes die mensen gebruiken als in het tijdstip waarop zij reizen.
- Vergroten van leefbaarheid en verkeersveiligheid, door duidelijk onderscheid te maken tussen bewoners-/bezoekersstraten (langzaam verkeer) en doorstroomroutes (zo min mogelijk oponthoud voor betrouwbare reistijden).
- Nieuwe functies clusteren rond het ov-netwerk.

Concreet:

- Inzet op nieuwe Ravelijnbrug en het verplaatsen van de Moormanbrug (Bestuursakkoord Maritiem Cluster), om verkeersstromen van/naar de haven en het Marineterrein, van/naar het centrum van Den Helder en de veerboot beter te kunnen laten doorstromen– vanuit het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster loopt nader verkeersonderzoek (2023-2024), dat in het vervolg kan worden gebruikt om het effect van maatregelen te toetsen. Dit zien wij overigens niet als een lokale opgave, maar als een bovenregionale, waar we ons als Noord-Holland Noord én provincie sterk voor willen maken.
- Afspraken met werkgevers om werknemers flexibeler en duurzamer te laten reizen:
    - Beter spreiden van woon-werkverkeer en zakelijk verkeer over de dag en week, gecombineerd met thuiswerken – dit gaat dus zowel om het spreiden over het beschikbare netwerk, als om spreiden in het tijdstip van reizen.
        - We werken samen met de Marine als grootste werkgevers concrete maatregelen uit.
    - Het afremmen van de mobiliteitsgroei met de auto, door goede alternatieven te bieden (ov, fiets).
    - Verduurzamen van personenmobiliteit en logistiek.
- Onderzoek naar een hub voor just-in-time-logistiek bij Kooypunt/Kooyhaven – zie ook het kader over een mobiliteitshub.
- Verbeteren aanlandgebied veerdienst en aansluiting op stad, haven en uitvalswegen.
- Experimenteren met:
    - Het beïnvloeden van de piek van/naar Texel (bijvoorbeeld met het spreiden van wisseldagen en/of een tijd-reserveringssysteem voor de veerboot)
    - Het beïnvloeden van filevorming door brugopeningen (bijvoorbeeld met realtime informatie voor werkverkeer in en om het havengebied)

3.3 Parkeren beter organiseren

Wat willen we bereiken:

- Meer ruimte vrijspelen in de kernen voor kwaliteitsimpuls, bijvoorbeeld meer groen, ruimte voor terrassen, of voor voetgangers/fietsers.
- Slim clusteren van (lang)parkeren en het makkelijk maken om over te stappen op duurzaam vervoer (hubs, zie ook het kader over mobiliteitshubs) – dit geldt zowel voor werknemers en bezoekers als voor logistiek.
- Onderscheid maken in doelgroepen (inwoners, bezoekers en werknemers):
    - In Den Helder willen we overlast voorkomen door langparkeren op plekken waar we dat niet willen. En we willen de parkeerdruk in het centrum aanpakken. Doel is dat er voldoende parkeerruimte ontstaat als er meer woningen bijkomen. Tegelijkertijd willen we graag meer bezoekers welkom heten, dus het gaat zeker niet om het ontmoedigen van een bezoek aan de Kop.
    - Op Texel willen we parkeerdruk in de dorpen verlagen, door bezoekers te verleiden om de auto bij de accommodatie te laten staan en door parkeren te concentreren aan de randen van dorpen. Op Texel is hiervoor reeds een aantal maatregelen genomen.

Concreet:

- Experimenteren met:
    - Aanvullend deelvervoer op Texel, zodat mensen de auto tijdens hun vakantie laten staan.

- Verder differentiëren in parkeerregime (tarieven, blauwe zone, tijdsvakken, vergunningen) voor inwoners en hun eigen bezoek tegenover bezoekers van Den Helder.

- Parkeerbeleid ontwikkelen dat past bij de drie ruimtelijk-economische ontwikkelingen en gericht is op leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving. Onderdeel daarvan is:
  - Zorgen voor parkeerplekken voor bezoekers aan de randen van de kernen. Langparkeren buiten het centrum van Den Helder aantrekkelijk maken – bij langdurig bezoek aan Den Helder, voor dagbezoekers naar Texel en voor vrachtwagens. Er kan ook gekeken worden naar parkeeroplossingen voor werknemers, zoals mariniers die op Buitenveld legeren. Er moet één integraal plan komen, waarin we een parkeerhub bij Kooypunt, de herinrichting van het aanlandgebied voor de veerboot en het versterken van duurzaam (openbaar) vervoer naar het havengebied combineren. Dat gaan we onderzoeken. Daarbij kijken we ook hoe we duurzame keuzes aantrekkelijker kunnen maken.

4. Naar uitvoering

In dit hoofdstuk geven we onze aanpak voor uitvoering weer en gaan we in op de betaalbaarheid van onze grote ambities. Daarin geven we steeds de samenhang weer met lopende trajecten in onze regio.

4.1 Hoe gaan we het doen?

Bij deze aanpak horen ook afspraken over governance: hoe werken we onderling samen en hoe sluiten we slim aan op bestaande gremia? We denken bijvoorbeeld aan het net opgerichte Platform Mobiliteit van Noord-Holland-Noord.

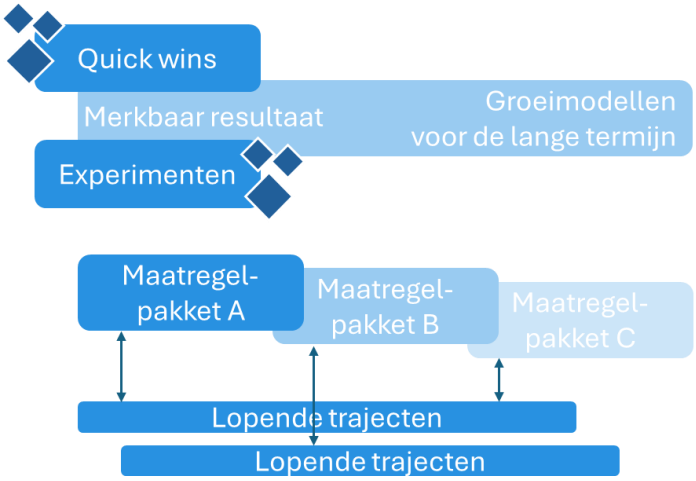


Fig. 4 – Verbeelding van de uitgangspunten voor uitvoering van de mobiliteitsaanpak

We hanteren vijf uitgangspunten voor uitvoering:

1. We willen niet (alleen) de problematiek van vandaag oplossen, maar zoeken naar oplossingen die bijdragen aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van onze regio in de toekomst. We zoeken dus naar 'groeimodellen'. Van de oplossingen in het hier en nu mogen we later in elk geval geen spijt krijgen als onze ruimtelijk-economische ambities meer vorm krijgen.
2. We realiseren ons dat er geen 'quick-fix' is en gaan daarom voor een integrale benadering die harde (fysieke) en zachte (gedrag, afspraken) maatregelen combineert in samenhangend maatregelenpakketten, die we in meerdere jaren met elkaar gaan realiseren. Onderdeel van die integrale benadering is ook het ontwikkelen van beleid (bijvoorbeeld voor parkeren).
3. We maken werk met werk: we dragen zorg voor een goede inbedding in lopende trajecten. In het kader hieronder geven we een overzicht van relevante, lopende ontwikkelingen.
4. We gaan voor quick wins met merkbaar resultaat. We zijn toe aan actie – we willen breken met het verleden waarin we grote, fysieke maatregelen niet konden realiseren door onvoldoende middelen. Daarom benutten we op korte termijn de kracht van 'zachte' maatregelen zoals slim verkeersmanagement en afspraken met ondernemers/werkgevers. We nemen daarin een actieve, stimulerende rol en roepen ondernemers/werkgevers op om volop mee te doen. Tegelijkertijd zetten we ook in op fysieke maatregelen (zie ook uitgangspunt 4).
5. We durven te experimenteren en leren daarvan – daar maken we binnen onze organisaties capaciteit en (beperkt) middelen voor vrij. We zoeken nadrukkelijk de samenwerking met ondernemers/werkgevers.

Kader: lopende projecten
Binnen de drie ambities zijn de volgende lopende projecten/initiatieven relevant:

- Alternatieven voor de auto stimuleren
  - Regionale Agenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland
  - Verbeteren Helderse lijn (10-punten-plan)
  - Visie Publieke Mobiliteit van provincie Noord-Holland
  - Programma Doorfietsroutes provincie Noord-Holland
  - Nieuw vervoersplan Connexxion; nieuwe concessie ov NHN en Texel (2028)
- Netwerk beter benutten
  - Bestuursakkoord Maritiem Cluster / Mobiliteitsonderzoek Sweco
  - Renovatie veerhavens Texel en Den Helder [ook relevant voor de andere ambities]
- Parkeren beter organiseren
  - Differentiatie in parkeerzones en -tijden in Den Helder
  - Ontmoedigingsbeleid en maximumtijden voor parkeren in kernen op Texel en stimuleren van parkeren aan de rand van de kernen

4.2 Hoe gaan we het betalen?

We benutten financiering in lopende trajecten. Maar we hebben op dit moment onvoldoende financiële middelen om al onze ambities waar te maken. Daarom zoeken we naar nieuwe manieren om bereikbaarheid te financieren en maken we scherpe keuzes.

Inzetten op lobby om de regio verder te brengen
We zetten ons nu al op bestuurlijk en ambtelijk niveau in om onze regio continu onder de aandacht te brengen bij het Rijk en de EU. We breiden onze inzet uit. Want we willen een schaalsprong maken naar een economisch zwaartepunt in provincie Noord-Holland met onze drie ruimtelijk-economische proposities (maritiem cluster, vakantie-eiland, aantrekkelijke stad) en we zien mobiliteit en bereikbaarheid (met onder andere de realisatie van de Ravelijnbrug) als één van de pijlers. We sturen op een Regio Deal en oriënteren ons op kansen voor een MIRT-traject. De meeste van de maatregelen die we voor ons zien vragen geen grootschalige investering, maar wel een lange adem. Een aantal maatregelen – zoals de inpassing van een nieuwe brug – zijn wel zeer kostbaar. Maar ook van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van onze regio, zo volgt uit onderzoek.

Scherpe keuzes vanuit een gezamenlijke aanpak
Voor de korte termijn richten we ons op de lopende trajecten én op effectieve, zachte maatregelen om met beperkte middelen wel merkbaar resultaat te kunnen boeken voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers. De middelen die we – nu en in de toekomst – ter beschikking hebben, besteden we volgens onderstaand afwegingskader. Dit afwegingskader is gebaseerd op het afwegingskader dat Provincie Noord-Holland hanteert.

Kader: Afwegingskader met 3 filters voor maatregelen

4.3 Hoe nu verder?

Na het vaststellen van deze aanpak werken we als drie overheden het concept uitvoeringsprogramma 2025-2028 verder uit. We zien parallel drie uitwerkingslijnen voor ons:

- **Quick wins & merkbaar resultaat**: in kaart brengen van knelpunten (o.a. verkeersonderzoek Sweco), beschikbare middelen en bijpassende maatregelen voor de korte termijn.
- **Experimenteren & nieuwe energie**: opzetten van experimenten in samenwerking met het netwerk van ondernemers/werkgevers – om voor te sorteren op de lange termijn en om met mobiliteit de ruimtelijk-economische proposities te versterken.
- **Integraal & lange adem**: uitwerken van maatregelpakketten (met zachte en harde maatregelen) en die onderzoeken op beoogde effecten; vervolgens keuzes bestuurlijk voorleggen, besluiten over financiering en uitvoering, en bovenregionale lobby voeren. En dan natuurlijk overgaan tot de uitvoering zelf.

Daarnaast werken we – passend bij het uitvoeringsprogramma – een structuur uit voor governance. Hoe houden we de energie erin, hoe zorgen we voor een goede samenwerking, zonder dat we andere regionale trajecten in de weg zitten? We willen aansluiten op bestaande governancestructuren, maar tegelijkertijd voelen we de urgentie om meer en sneller aan de slag te gaan. We denken daarom aan:

- Een *coördinator* die quick wins en experimenten op kan starten; liefst met daarachter een *denktank* vanuit overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen, die meedenkt over mobiliteit, toerisme, economie en ruimtelijke ontwikkeling.
- Een *versneller* die aanhaakt bij bestaande governancestructuren en de lobby richting Noord-Holland Noord (NHN), provincie, Rijk en EU opzet.
- Een *bestuurlijk boegbeeld* (één van de wethouders) die namens de regio de lobby richting provincie, Rijk en EU voert vanuit de ruimtelijk-economische proposities – uiteraard met mobiliteit in het achterhoofd.

5. Verantwoording

5.1 Gezamenlijk proces van totstandkoming

De mobiliteitsaanpak is een gezamenlijk product van gemeente Den Helder, gemeente Texel en provincie Noord-Holland. Bureau VINU schreef de het document en verzorgde onafhankelijk procesmanagement. Hieronder geven we een overzicht van de sessies waarin de drie overheden meedachten over de toekomst van mobiliteit in de uiterste Kop van Noord-Holland. Ook zijn een groot aantal ambtenaren van de drie overheden geïnterviewd. Op een aantal momenten zijn Bestuur Ondernemers Vereniging Den Helder (OVDH), Texels Ondernemers Platform (TOP), de Koninklijke Marine, Port of Den Helder en TESO als belangrijke partners betrokken bij dit traject. In gezamenlijke sessies van ambtenaren met deze organisaties en in aanwezigheid van bestuurders van de drie overheden zijn een aantal tussenproducten besproken.

- Samenwerking tussen drie overheden:
  - 23 november 2022: Bestuurlijke aftrap
  - 26 juni 2023: Ambtelijke werksessie Economie en leefbaarheid
  - 27 juni 2023: Gezamenlijke Raden- en Statensessie
  - 12 juli 2023: Ambtelijke werksessie mobiliteit
  - 30 november 2023: Ambtelijke werksessie ambitieniveau
  - 17 januari 2024: Gezamenlijke Raden- en Statensessie
  - 1 maart 2024: Bestuurlijk overleg hoofdlijnen van de aanpak
- Betrokkenheid partners:
  - 30 oktober 2023: Gezamenlijke sessie besturen ondernemersverenigingen, Koninklijke Marine, Port of Den Helder en TESO met bestuurders van de drie overheden
  - December 2023 - augustus 2024: Door beide gemeenten is een reactie gevraagd aan de ondernemersverengingen TOP en OVDH.5.2 Aansluiten bij bestaand beleid

In de uitwerking van deze mobiliteitsaanpak sluiten we aan bij bestaande beleidsstukken en onderzoeken van gemeente Den Helder, gemeente Texel en provincie Noord-Holland.

<u>Provincie Noord-Holland</u>

- Omgevingsvisie NH2050
- Perspectief Mobiliteit
- Coalitieakkoord 2023 – 2027 ‘Verbindend vooruit’, Provincie Noord-Holland
- Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Noord-Holland en Flevoland
- Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland 2022 - 2024
- Scenario’s Slimme Mobiliteit Noord-Holland 2050, 2024
- Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034
- Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, 2023
- Routekaart Bereikbaarheid Wadden
- Nota Zeehavens, Provincie Noord-Holland, 2022
- Bestuursovereenkomst Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder, Provincie Noord-Holland, Den Helder en Ministerie van Defensie

<u>Regio Kop van Noord-Holland / Noord-Holland Noord / Den Helder-Texel</u>

- Regionaal woonakkoord Kop van Noord-Holland 2022-2026
- Regiodeal Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland
- Woondeal 2.0 Regio Noord-Holland Noord, Provincie Noord-Holland, 2023
- Conclusies en Aanbevelingen Bereikbaarheidsvraagstuk van Texel in Den Helder, O_Team
- Inventarisatie onderzoeken bereikbaarheid Texel in Den Helder, Islant
- Rapport 2x2 bereikbaarheid Den Helder, Antea
- Economische waarde N250 Den Helder, Ecorys

<u>Gemeente Den Helder</u>

- Omgevingsvisie Den Helder
- Coalitieakkoord 2022 – 2026 ‘Samenwerken in vertrouwen, aan vertrouwen’, Den Helder
- Visie Infrastructuur Den Helder 2025
- Mobiliteitsonderzoek Maritiem Cluster Den Helder, 2024
- Helders lijn

- Bestuursakkoord Maritiem cluster
- Voornemen tot Integrale ontwikkeling Maritiem cluster
- Den Helder Willemsoord – Parkeerdrukonderzoek, Trajan

Gemeente Texel

- Coalitieakkoord 2022 – 2026 'Bouwen aan vertrouwen voor een sociaal en duurzaam Texel', Texel
- Mobiliteitsvisie 2015-2025
- Actieplan Mobiliteit Texel, Van visie naar actie: duurzame mobiliteit op Texel
- Toeristisch Toekomstplan Texel
- Uitvoeringsagenda Toerisme en Recreatie Texel 2022-2024
- Concept Omgevingsvisie

Bijlagen

Bijlage 1: Governance

Van aanpak naar uitvoering

De eerste benodigde stap om van de beschreven aanpak naar uitvoering te komen zijn heldere afspraken over de inrichting van de governance: hoe werken we onderling samen en hoe sluiten we slim aan op bestaande gremia? Op deze wijze bundelen we de krachten van het toeristisch eiland Texel, de stadsontwikkeling Den Helder en de regionale havenontwikkeling. Hoe worden Texel en Den Helder beter betrokken op de uitvoering van projecten in de andere gemeente, zonder een extra gremium op te tuigen?

Aan de hand van de in het hoofddocument geformuleerde uitgangspunten richten we de governance als volgt in:

1. We maken gebruik van de bestaande samenwerkingsstructuren binnen de vier Kopgemeenten en waar nuttig en zinvol bij de nieuw in te richten samenwerkingsstructuren voor Noord-Holland Noord;
2. Conform de afspraken in het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster (artikel 4.3.2 en 4.4.1), worden andere partijen betrokken bij planontwikkeling en besluitvorming, wanneer toegewerkt wordt naar uitvoeringsovereenkomsten. Gezien het belang van Texel bij de bereikbaarheid en daarmee bij de ontwikkeling van het tracé Nieuw Diep – Nieuwe Werk (inclusief aansluiting Moormanbrug en Ravelijnbrug) sluit de gemeente Texel ambtelijk aan bij de projectgroep, en afhankelijk van de agenda bij de Stuurgroep en het Bestuurlijk Overleg;
3. Door deze structuur krijgen Texel en Den Helder een gelijkwaardige plaats, daar waar het gaat om het realiseren van de doelen van deze mobiliteitsaanpak.

Bij de inrichting van de governance voor het actieprogramma wordt dus bewust breder gekeken dan alleen de samenwerking tussen Texel en Den Helder. Dit is ook nodig om bijvoorbeeld de financiën voor grote infrastructurele bereikbaarheidsmaatregelen te organiseren. Een belangrijk gremium om op aan te haken is dan ook het Platform Mobiliteit Noord-Holland-Noord. Via deze lijn loopt onder andere de Regionale Investeringsagenda NHN.

We kiezen ervoor om boven de uitvoering van deze mobiliteitsaanpak geen afzonderlijke stuurgroep te plaatsen. De maatregelen kunnen voor een groot deel binnen bestaande programma's worden uitgevoerd en daar waar nodig kan voortgang bewaakt worden in bestaande bestuurlijke gremia. Zo is er een periodiek informeel bestuurlijk overleg over mobiliteit tussen bestuurders van Den Helder en Texel. De uitrol van deze mobiliteitsaanpak kan aan dat informeel bestuurlijk overleg meer inhoud en sturing geven.

De samenwerking op de uitvoering van het gezamenlijke actieprogramma kan in de volgende gremia:

- Bestuursakkoord Maritiem Cluster: Defensie, gemeente Den Helder en provincie Noord-Holland
- Platform Mobiliteit Noord-Holland-Noord incl. Regionale Investeringsagenda NHN
- Regionale werkgroep mobiliteit (RAM)
- Regionale Raadscommissie Noordkop

Daarnaast is er gestructureerd en gedegen overleg met stakeholders. In het betrekken van de omgeving bij de uitrol van deze mobiliteitsaanpak krijgen partijen hun eigen rol en positie. TESO, Port of Den Helder en HHNK zijn (voor een deel) mede verantwoordelijk voor het realiseren van projecten. Andere partijen zoals de ondernemersverenigingen en ook bewonersorganisaties worden verder meegenomen in het participatietraject.

Bijlage 2: Concept uitvoeringsprogramma

A: Alternatieven voor de auto stimuleren
B: Netwerk beter benutten
C: Parkeren beter organiseren

Projectenlijst Den Helder

Collegeprogramma
Businesscase mobiliteitshub (A)

- *Maatregel*: Minder verkeer in de stad, zodat congestie op drukke Texel-dagen afneemt.
- *Effect*: Moet bepaald worden. De vraag is welk verkeer (stadhart, maritiem cluster of Texel) hier het meeste mee is gediend.

Parkeren voor woningen in stadshart (C)

- *Maatregel*: Het stadshart verder ontwikkelen, zodat het aantrekkelijker wordt om daar te wonen en te verblijven, zonder dat parkeren een belemmering is.
- *Effect*: Dit is meer een doel dan een maatregel. Effecten moeten blijken uit een combinatie van maatregelen.

Fietsvisie
Voorrang fietsers op rotondes (A)

- *Maatregel*: Betere doorstroming van fietsverkeer en uniforme voorrangssituatie.
- *Effect*: Het verhoogt het comfort voor fietsers op doorgaande routes en het verkort de rijtijd. Bij goede vormgeving is effect op verkeersveiligheid minimaal.

Doorfietsroutes (A)

- *Maatregel*: Op het grondgebied van Den Helder het deel van de doorfietsroute van Alkmaar naar Texel aanleggen, voor het grootste deel via bestaande infrastructuur.
- *Doel*: Ook voor de lange afstand het gebruik van de fiets aantrekkelijker maken. In Noord-Holland kan zo de e-bike ook op de langere afstand een reëel alternatief zijn voor de privé-auto.

Goede parkeervoorzieningen fiets (A, C)

- *Maatregel*: Fietsparkeervoorzieningen stadshart en stations.
- *Doel*: De concurrentiepositie van de fiets als voor- en natransport voor de trein en als vervoermiddel naar het stadshart verbeteren.

TESO-aanlanding fietsvriendelijker maken (A)

- *Maatregel*: Betere fiets(parkeer)voorzieningen en route voor langzaam verkeer in de TESO-veerhaven.
- *Doel*: Het gebruik van de fiets voor de overtocht in plaats van de auto aantrekkelijker maken en aan reizigers die de fiets willen stallen in de veerhaven een betere stalling bieden.

Helderse Lijn
Aanpak stationsomgeving (A)

- *Maatregel*: Het opknappen van de omgeving van station Den Helder, inclusief verbeteren fietsenstalling en busstation.
- *Doel*: Door het verbeteren van de voorzieningen rond het station worden functie en gebruik beter op elkaar afgestemd en reizen per trein aantrekkelijk gemaakt. Door het opknappen van het busstation ontstaat een omgeving waar het aantrekkelijker wordt om te verblijven.

Voortzetten en uitbouwen Mobipunten (A)

- *Maatregel*: Vaart zetten in de uitbouw van de Mobipunten met meer voorzieningen (deelauto's en betere deelfietsen) en betere signing.
- *Doel*: Het stimuleren van deelmobiliteit in samenwerking met Hollands Kroon en Schagen, om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte van de inwoners en bedrijven, anders dan de privé-auto.

Fietstunnel onder station Den Helder-Zuid (A)

- *Maatregel*: Een doorgaande fietsroute onder station Den Helder-Zuid in combinatie met stedelijke ontwikkeling.
- *Doel*: Het verbeteren van de oost-westverbinding ter hoogte van station Den Helder-Zuid als onderdeel van rondje Waddenbaai. Ook het verbeteren van de sociale veiligheid.

Werkgeversaanpak (B)

- *Maatregel*: Alternatieven voor de privé-auto in het woon-werkverkeer stimuleren.
- *Doel*: Het aandeel van de privé-auto in het woon-werkverkeer terugdringen, wat de CO_2-prestatie van het bedrijf verbetert (registratie is wettelijk verplicht), waardoor het verkeer in de spitsperiodes afneemt en er minder parkeerruimte nodig is werknemers die met de privé-auto komen.

Projecten

Ruyghweg: betere fietsroute naar Marine (A, B)

- *Maatregel*: Reconstructie Ruyghweg met betere fietsvoorzieningen.
- *Doel*: De Ruyghweg is aan vervanging toe. Tegelijk verbeteren we de verkeersveiligheid. Dit is de belangrijkste fietsverbinding tussen station Den Helder en het marineterrein. Door deze voor fietsers sterk te verbeteren, stimuleer je fietsgebruik. Zeker als na aanleg van de Ravelijnbrug op de plaats van de Van Kinsbergenbrug alleen een brug voor langzaam verkeer overblijft.

Rotonde Jan Verfailleweg (A)

- *Maatregel*: De kruising van de Jan Verfailleweg met de Waddenzeestraat met verkeerslichten wordt vervangen door een rotonde.
- *Doel*: Verkeersveiliger maken van de kruising met minder verliestijd voor (met name) fietsverkeer. Zo wordt fietsen gestimuleerd.

Maritiem cluster

Werkgeversaanpak (B)

- *Maatregel*: Alternatieven voor de privé-auto in het woon-werkverkeer stimuleren.
- *Doel*: Het aandeel van de privé-auto in het woon-werkverkeer terugdringen, wat de CO_2-prestatie van het bedrijf verbetert (registratie is wettelijk verplicht), waardoor het verkeer in de spitsperiodes afneemt en er minder parkeerruimte nodig is werknemers die met de privé-auto komen.

Ravelijnbrug (B)

- *Maatregel*: Nieuwe brug over het Nieuwe Diep aan de zuidzijde van het havengebied.
- *Doel*: Beter ontsluiten van het haventerrein en eerder ontvlechten van verkeer naar de haven en Texel, om voor alle verkeerstromen de verliestijden te verminderen.

Aanlanding TESO verbeteren (B)

- *Maatregel*: Vervangen pontfuik en optimaliseren opstelterrein.
- *Doel*: Vernieuwen pontfuik, zodat deze weer 50 jaar mee kan. Tegelijk de doorstroming naar de veerboot verbeteren en hinder op de N250 verminderen.

TESO-aanlanding fietsvriendelijker maken (A)

- *Maatregel*: Betere fiets(parkeer)voorzieningen en route voor langzaam verkeer in de TESO-veerhaven.

- *Doel*: Het gebruik van de fiets voor de overtocht in plaats van de auto aantrekkelijker maken en aan reizigers die de fiets willen stallen in de veerhaven een betere stalling bieden.

Beleid

Wegcategorisering (B)

- *Maatregel*: Wegen in Den Helder duidelijk indelen in 50km-wegen en verblijfsgebieden.
- *Doel*: In de uitwerking hiervan autoverkeer en langzaam verkeer beter een plaats geven, zodat het verkeer voorspelbaarder en veiliger wordt.

Parkeervisie herzien: fietsparkeren centrum, parkeren vrachtwagens en parkeren TESO (C)

- *Maatregel*: Duidelijke doelen formuleren voor parkeren en daar maatregelen op afstemmen.
- *Doel*: Minder parkeerhinder, parkeerruimte beter afstemmen op doelgroepen en parkeerexcessen tegengaan.

Parkeercapaciteit beter afstemmen op doelgroepen, Beperkte ruimte duurzaam inrichten (bij uitbreiding uitgaan van dubbelgebruik) (C)

- *Maatregel*: Uitwerking parkeervisie om parkeerruimte efficiënter te gebruiken.
- *Doel*: Door parkeren beter te structureren wordt het verkeer (voor fietsers) veiliger en ontstaat er meer ruimte voor langzaam verkeer en verblijven.

Projectenlijst Texel ihkv Mobiliteitsaanpak Den Helder – Texel

A: Alternatieven voor de auto stimuleren
B: Netwerk beter benutten
C: Parkeren beter organiseren

Projectenlijst Texel

Collegeprogramma

Autoluwe dorpscentra (A)

- *Maatregel:* We weren auto's zoveel mogelijk uit de dorpskernen in overleg met direct betrokkenen.
- *Doel:* Verminderen van de overlast van het autogebruik (parkeren) binnen de dorpscentra.

Fietsparkeren dorpscentra (A)

- *Maatregel:* We realiseren meer fietsparkeerplaatsen en een betere bewegwijzering daarvoor.
- *Doel:* Het gebruik van de fiets stimuleren.

Helderse Lijn

Voortzetten en uitbouwen Mobipunten (Mobiliteitshub Elemert) (A)

- *Maatregel:* Vaart zetten in de uitbouw van de Mobipunten.
- *Doel:* Het stimuleren van deelmobiliteit.

Projecten

Fietspaden verbeteren (A)

- *Maatregel:* Verbeteren en verbreden van de fietspaden op Texel
- *Doel:* Bezoekers en inwoners stimuleren om meer gebruik te maken van de fiets als vervoersmiddel.

Beleid

Wegcategorisering (B)

- *Maatregel:* Het aanpassen van de wegcategorisering welke de basis vormt voor de toekomstige inrichting van wegen.
- *Doel:* Het zo efficiënt en veilig mogelijk afwikkelen van de verkeersstromen.

Doorfietsroute (B)

- *Maatregel:* Op het grondgebied van Texel het deel van de doorfietsroute naar Alkmaar aanleggen, via bestaande infrastructuur.
- *Doel:* Ook voor de lange afstand het gebruik van de fiets aantrekkelijker maken. In Noord-Holland kan zo de e-bike ook op de langere afstand een reëel alternatief zijn voor de auto.

Regels voor parkeren bij B&B's verscherpen (C)

- *Maatregel:* Het opstellen van regels teneinde het parkeren bij B&B's te verscherpen.
- *Doel:* De overlast van parkeren bij B&B's in de dorpscentra te verkleinen.

Verbeteren openbaar vervoer op het eiland (A)

- *Maatregel:* Samen met de provincie en de stakeholders op het eiland de mogelijkheden te onderzoeken om het openbaar vervoer op het eiland te verbeteren.
- *Doel:* Het verminderen van het autogebruik op het eiland door het aanbieden van goed openbaar vervoer.

Auto's weren uit de dorpscentra (A)

- *Maatregel:* Autoluwe/autovrije gedeelten binnen de dorpscentra invoeren.
- *Doel:* Het gebruik van de auto voor reizen op het eiland verminderen en de overlast van (parkerende) auto's in de dorpscentra verkleinen.

Invoeren digitaal parkeerverwijssysteem (B)

- *Maatregel:* Het invoeren van een digitaal parkeerverwijssysteem.
- *Doel:* Overlast van parkerende auto's in de dorpscentra verkleinen.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17170
Extern Zaak ID	2348357
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	11.f
Titel	Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond 2024-2026 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

De provincie heeft de afgelopen jaren gezamenlijke agenda's mobiliteit opgesteld per regio samen met inliggende gemeenten. Inmiddels zijn een zevental RAM's opgesteld. Voor Zuid-Kennemerland IJmond is nu voor het eerst een actualisatie gemaakt. Hierin is ingezet op het gezamenlijk focus aanbrengen in projecten, waar zowel Provincie en Regio voortgang willen boeken op de korte termijn. In het document zijn nu een 15 tal acties benoemd, die bijdragen aan een viertal gezamenlijke ambities. Op deze wijze proberen provincie en gemeenten de inzet te bundelen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J.L. Wijkhuizen
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144659
wijkhuizenj@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 4 DEC. 2024

Kenmerk
2348357/2348371

Uw kenmerk
n.v.t.

Betreft: de Regionale Agenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland/IJmond 2024-2026

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Regionale agenda mobiliteit Zuid Kennemerland IJmond

In de Regionale Agenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland/IJmond 2024-2026 staat waar we als gemeenten en Provincie Noord-Holland de komende jaren op mobiliteitsgebied prioriteit aan geven en hoe we dat organiseren. Door hier gezamenlijke afspraken over te maken, versterken we de regionale samenwerking en gaan we efficiënter om met de beschikbare mensen en middelen. De agenda die nu voorligt, is een actualisatie van de Werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland/IJmond uit 2021.

De regionale opgaven waar we voor staan, zijn de afgelopen jaren grotendeels gelijk gebleven. Er is nog steeds sprake van een grote woningbouwopgave en de bedrijvigheid en het toerisme blijven groeien, wat een steeds grotere druk geeft op de regionale bereikbaarheid. Daarnaast ligt er vanuit het Klimaatakkoord de opgave om de CO_2 uitstoot van de totale mobiliteitssector flink te verminderen. Verder is het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren helaas onverminderd hoog gebleven. Naast deze opgaven, is het duidelijk geworden dat er de komende jaren een zeer grote renovatie- en vervangingsopgave van de bestaande infrastructuur op ons afkomt. Dit heeft ertoe geleid dat er een extra ambitie 'Basis op orde' is toegevoegd aan de 4 ambities uit de agenda van 2021. De acties in de agenda richten zich nu op de volgende 5 gezamenlijke, regionale ambities:

- Basis op orde
- Duurzame, slimme en veilige mobiliteit

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

- Doorontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-Knooppunten
- Complementeren MRA fietsroutenetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen
- Wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en kernen

Met de regionale agenda wordt uitvoering gegeven aan vastgestelde visies en beleidskaders van de provincie, zoals het Perspectief Mobiliteit en is rekening gehouden met bestaande afspraken. De agenda heeft een adaptief karakter. Dat wil zeggen dat als er nieuwe ontwikkelingen zijn, de opgaven van de agenda in overleg kan worden aangepast.

Dit is voor het eerst dat er een actualisatie is gemaakt van de agenda Zuid-Kennemerland IJmond. Er is vooral ingezet om een beperkt aantal acties te benoemen met gemeenten om zo focus aan te brengen in de agenda. Er is niet langer een actielijst per opgave, maar één lijst voor het totaal, met minder acties benoemd.

In het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) wordt de voortgang en actualisatie 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.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Regionale Agenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond 2024-2026

Regionale Agenda Mobiliteit

Zuid-Kennemerland/ IJmond

2024-2026

Provincie Noord-Holland

Inhoud

Voorwoord en introductie 3

Opgaven en ambities 4
- Opgaven en ontwikkelingen 4
- Ambities 5

Overzicht lopende trajecten 7

Regionale prioriteiten 8
- Overzicht 8
- Toelichting 10

Governance 14

Gebruikte regionale bronnen 14

➔ Voorwoord en introductie

Voor u ligt de actualisatie van de Regionale Agenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland/IJmond. Hierin staat waar we als gemeenten en Provincie Noord-Holland de komende jaren mee aan de slag gaan, waarom en hoe we dat organiseren. De scope van de acties in deze agenda verschilt. Soms gaat het om verkenningen of afstemmingen over bepaalde onderwerpen. Bij andere acties gaat het om lobbyactiviteiten richting het Rijk of het verder brengen van specifieke projecten. Door deze agenda met elkaar vast te stellen, zorgen we ervoor dat we ons gezamenlijk focussen op activiteiten waarvan we regionaal gezien het meeste resultaat verwachten. Hiermee versterken we de regionale samenwerking en gaan we efficiënter om met de beschikbare mensen en middelen. De agenda heeft een adaptief karakter. Dat wil zeggen dat als er nieuwe ontwikkelingen zijn, de focus van de agenda in overleg kan worden aangepast.

Eveline Stam
Gemeente Heemstede

Martijn Hendriks
Gemeente Zandvoort

Thessa van der Windt
Gemeente Bloemendaal

Bram Diepstraten
Gemeente Velsen

Ron Suanet
Gemeente Heemskerk

Niek Wijmenga
Gemeente Beverwijk

Bas van Leeuwen
Gemeente Haarlem

Jeroen Olthof
Provincie Noord-Holland

➔ Opgaven en ambities

Opgaven en ontwikkelingen

Het provinciale mobiliteitsbeleid is weergegeven in het Perspectief Mobiliteit. Elke deelregio binnen de provincie heeft andere opgaven en ook eigen beleid, ambities en wensen. Dit is weergegeven in regionale bereikbaarheidsvisies. Daarom willen we in regionaal verband aan de slag om uitwerking te geven aan het verder te ontwikkelen mobiliteitsbeleid. We willen de regionale samenwerking versterken en efficiënter maken door een strategische mobiliteitsagenda op te stellen, waarin we samen agenderen waar we mee aan de slag willen en afspraken maken over hoe we dat kunnen organiseren. De regionale opgaven waar we voor staan zijn de afgelopen jaren deels gelijk gebleven. Er is nog steeds sprake van een grote woningbouwopgave en de bedrijvigheid en het toerisme blijven groeien, wat een steeds grotere druk geeft op de regionale bereikbaarheid. Daarnaast ligt er vanuit het Klimaatakkoord de opgave om de CO_2 uitstoot van de totale mobiliteitssector flink te verminderen. Verder is het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren helaas onverminderd hoog gebleven.

Naast deze opgaven die in de RAM van 2021 al werden genoemd, is er een aantal aandachtspunten bijgekomen. Zo wordt er momenteel meer aandacht gevraagd voor mobiliteitsrechtvaardigheid en is het duidelijker geworden dat er de komende jaren een zeer grote vervangings- en renovatieopgave op ons afkomt. Tegelijkertijd zijn de beschikbare capaciteit en middelen schaars, waardoor het extra belangrijk is om te prioriteren.

Bij het bedenken van oplossingen voor knelpunten in de bereikbaarheid is het combineren van de hierboven genoemde opgaven met elkaar en andere doelen, zoals op het gebied van klimaatadaptatie, gezondheid en biodiversiteit, een must. De focus ligt in deze agenda weliswaar op mobiliteit, maar we koppelen dit nadrukkelijk aan/met andere opgaven.

Toelichting OPGAVEN EN ONTWIKKELINGEN

Woningbouw

Om in de regionale woningvraag te voorzien, is het doel om de komende jaren een groot aantal woningen te bouwen in de regio. In de hele MRA gaat het om ruim 175.000 woningen, waarvan een groot gedeelte aan de westkant van Amsterdam. De toename van woningbouw en inwoners leidt tot verdichting binnen de steden en geeft een grotere druk op de regionale bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio.

Economie

De economie in de MRA groeit met name rondom Amsterdam en Haarlemmermeer en veroorzaakt zo een extra druk op de bereikbaarheid, terwijl bereikbaarheid een voorwaarde is voor een sterke economie. Er is een groeiende pendel vanuit de regio richting Amsterdam, Schiphol en de Haarlemmermeer. Ook ontwikkelt de IJmond zich als logistiek transitiepunt en energieknooppunt.

Landschap & recreatie

De stroom toeristen en recreanten in de regio groeit, mede als gevolg van de grote woningbouwopgave in de hele metropoolregio. Het beleid is om toeristen meer te verspreiden over de regio in plaats van alleen Amsterdam. Dit veroorzaakt een toenemende druk op de bereikbaarheid van het landschap en de kust. De recreatie en toeristische sector kan alleen versterkt worden als er ook vervoersmogelijkheden zijn voor het groeiende aantal bezoekers.

Klimaat & energie

Vanuit het Klimaatakkoord ligt er landelijk de opgave om in 2030 het aantal zakelijke autokilometers met 8 miljard en de CO_2 uitstoot van de totale mobiliteitssector met minimaal 22% te verminderen. 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.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen en slachtoffers neemt landelijk (ook in Noord-Holland) toe, terwijl de ambitie juist is om dit aantal drastisch te verlagen. Om het aantal slachtoffers 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.

Mobiliteitsrechtvaardigheid

Mobiliteit is essentieel om mee te doen aan de maatschappij. Het stelt mensen in staat om te werken, te ontspannen, elkaar te ontmoeten en zichzelf te ontwikkelen. Helaas hebben niet alle inwoners van de MRA voldoende toegang tot mobiliteit. Factoren zoals inkomen, fysieke of cognitieve beperkingen, het ontbreken van reisopties en slechte bereikbaarheid kunnen mensen belemmeren in het bereiken van belangrijke bestemmingen en staan daarmee brede welvaart in de weg.

Renovatie en vervangingsopgave

Noord-Holland heeft 14.500 infrastructurele kunstwerken (bruggen, viaducten, etc.) waarvan een groot deel is aangelegd in de jaren 50 en 60. De verwachting is dat dit de komende 20 jaar tot een enorme vervangings- en renovatieopgave zal leiden. Zo groot, dat deze eigenlijk niet te faciliteren is door de markt. Daarnaast is het een grote uitdaging om woningen, bedrijven en instellingen bereikbaar te houden, tijdens de uitvoering van de noodzakelijke werkzaamheden.

Schaarse middelen en capaciteit

De beschikbare middelen en capaciteit bij gemeenten, provincie en partners zoals NS en regionale OV-bedrijven is schaars. Dit is een beperkende factor voor het realiseren van de ambities en maakt het extra belangrijk om samen, slimme keuzes te maken.

Ambities

De regionale ambities die in de agenda van 2021 zijn geformuleerd, staan nog steeds. We blijven inzetten op:

1. Duurzame, slimme en veilige mobiliteit
2. Doorontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten
3. Complementeren MRA fietsroutenetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen
4. Wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en kernen

In aanvulling hierop is een extra ambitie benoemd, namelijk 'Basis op orde'. Deze heeft te maken met de grote renovatie- en vervangingsopgave, maar bijvoorbeeld ook met de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De 'Basis op orde' ambitie gaat vooraf aan de bovenstaande ambities. Als de basis niet op orde is, is het immers lastig om verbeteringen door te voeren. Deze ambitie wordt daarom Ambitie 0 genoemd.

Toelichting AMBITIES

Basis op orde [nieuw]

De 'Basis op orde' ambitie gaat vooraf aan de overige ambities. Deze ambitie richt zich op het zo efficiënt mogelijk omgaan met de grote renovatie- en vervangingsopgave van de bestaande infrastructuur en op de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Zodat we gebruik kunnen blijven maken van wat er nu is. Als de basis niet op orde is, is het immers lastig om verbeteringen door te voeren.

Duurzame, slimme en veilige mobiliteit

De combinatie van het bereiken van onze ambities op het gebied van wonen, werken, vrije tijd, klimaat, gezondheid, leefbaarheid, inclusiviteit en bereikbaarheid vraagt om een integrale benadering van het mobiliteitssysteem; duurzaam, slim en veilig. Dat is onze overkoepelende ambitie.

Doorontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten

De ambities zijn het behouden en versterken van het bestaande spoorsysteem, het realiseren van een schaalsprong in het HOV systeem zoals vastgelegd in het regionale OV toekomstbeeld (ROVT) en het verbeteren van stedelijke bereikbaarheid via sterke regionale OV-knooppunten en bijbehorende ketenmobiliteit tot in de haarvaten van de rest van de regio.

Complementeren MRA fietsroutenetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen

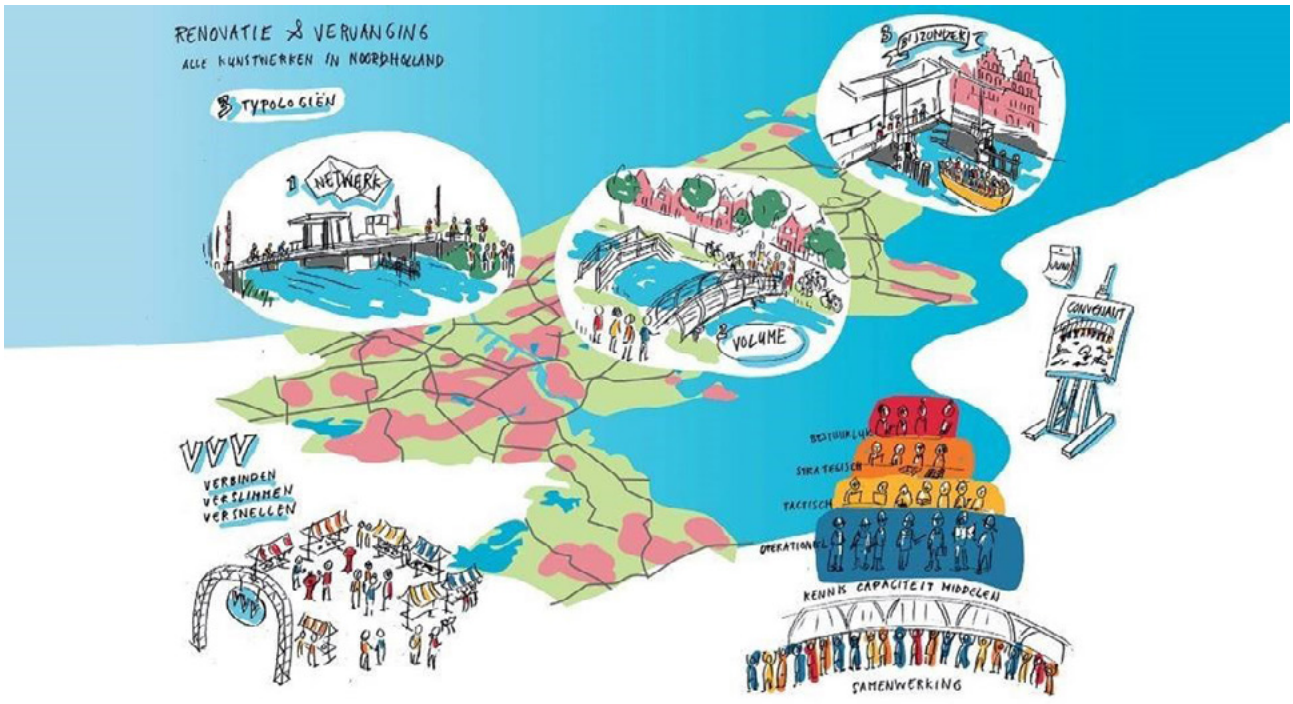
Een compleet regionaal fietsnetwerk inclusief voldoende fietsenstallingen maakt fietsgebruik populairder bij zowel woon-werkverkeer als recreatief verkeer. Dat verbetert de bereikbaarheid van de regio, vermindert de CO_2-uitstoot en moedigt mensen aan om meer te bewegen. Het is een no-regret maatregel.

Wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en kernen

We zetten in op leefbare steden en kernen. Daarom willen we:

- Autoverkeer zoveel mogelijk buitenom leiden. Hierdoor krijgen de actieve, duurzame vormen van mobiliteit (voetganger en fietser) en het OV binnenstedelijk meer ruimte.
- Minder hoge snelheid in stedelijk gebied. Dit draagt bij aan de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

In het vervolg van de agenda worden de regio specifieke acties benoemd die deze ambities verder brengen.



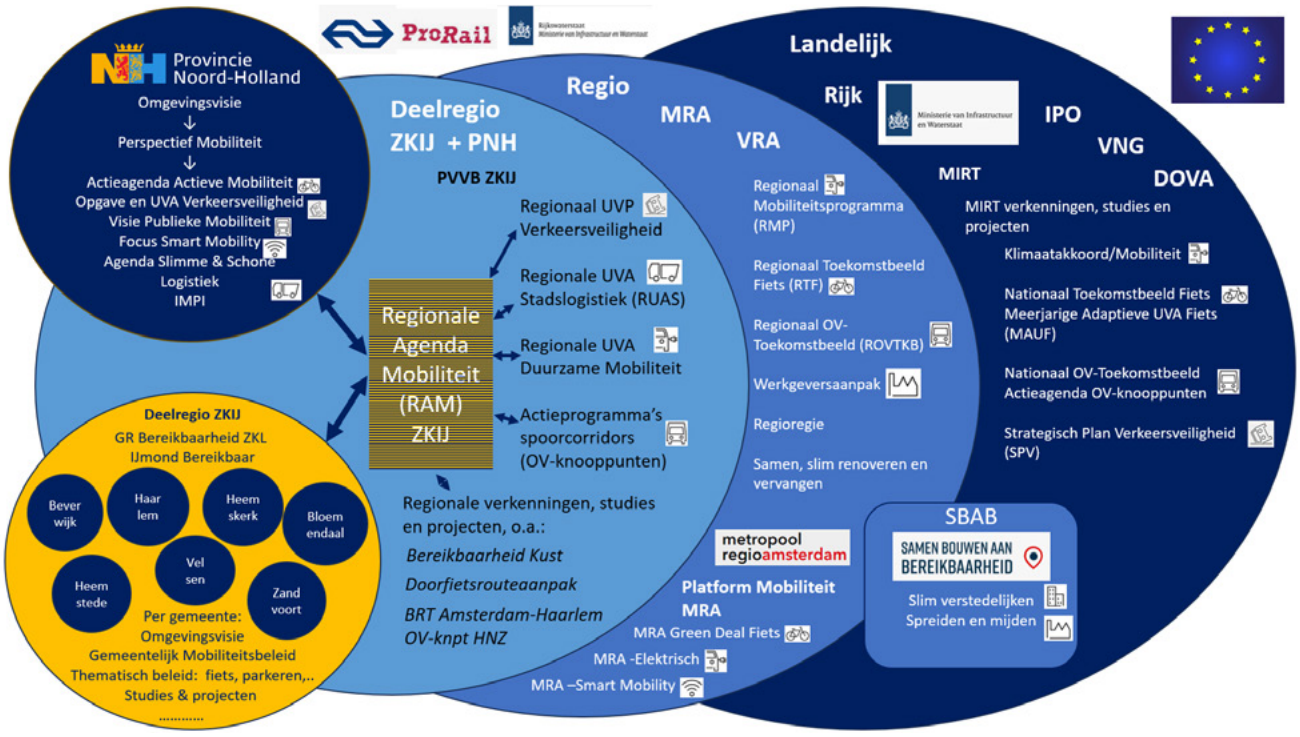
➔ Overzicht lopende trajecten

De Regionale Agenda Mobiliteit wordt niet opgesteld vanuit het niets en de meeste acties die erin staan zijn ook niet nieuw. Er lopen al veel trajecten en samenwerkingsverbanden. De kunst is vooral om gezamenlijk focus aan te brengen in wat we doen en zodoende meer te bereiken.

Het provinciale mobiliteitsbeleid is weergegeven in het Perspectief Mobiliteit en de deelregio en gemeenten hebben ook hun eigen visie en beleidsstukken. Meerdere mobiliteits-opgaven stijgen uit boven het lokale niveau van gemeenten en het deelregionale niveau van Zuid-Kennemerland en IJmond en spelen op het niveau van de provincie Noord-Holland, de Metropoolregio Amsterdam en/of zelfs op Rijks- of Europees niveau. Deze trajecten houden veelal verband met elkaar. Zo is de regionale Uitvoeringsagenda Duurzame Mobiliteit, die momenteel wordt opgesteld, een uitwerking van het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) en dit is op zijn beurt weer een uitwerking van het Landelijke Klimaatakkoord en de afspraken die hierover zijn gemaakt in Europa.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de meest relevante overlegstructuren, beleidsstukken, programma's, uitvoeringsagenda's, etc. voor deze agenda en de onderlinge samenhang tussen de schaalniveaus.

Uiteraard zijn ook andere regionale visies en afspraken van belang, maar omwille van het overzicht zijn deze er hier buiten gelaten.



➔ Regionale prioriteiten

Overzicht

Zoals gezegd is de kunst vooral om gezamenlijk focus aan te brengen in wat we doen. In dit hoofdstuk staat deze gezamenlijke focus. We richten ons op onderstaande activiteiten, zodat we deze ook daadwerkelijk verder kunnen brengen.

	Fase	Trekker	Partners	Planning
Bereikbaarheid kust ZKL	Studie Realisatie	Provincie	ZKL-gemeenten	Q2 2025
Verkeersveiligheid: infra en gedrag	Studie Realisatie	Provincie en gemeenten	Alle gemeenten	jaarprogramma's
Doorfietsrouteaanpak	Studie Realisatie	Provincie en gemeenten	Betrokken partijen per project	Q2 2025
2e elektrische pont Velsen	Uitvoering	Velsen	Provincie Heemskerk Beverwijk	2026
Ontbrekende schakel N208	Studie	Provincie	Haarlem en Velsen	Q3 2025
Fietsonderdoorgang N208 (Leidse Vaart)	Verkenning	Provincie Haarlem	Bloemendaal en Heemstede	2026
Velsertraverse/Wijkerpoort	Uitvoering	Provincie	Velsen en Beverwijk	Q3 2025
Werkgeversaanpak	Realisatie	OD IJmond en ZKL samen	Provincie en gemeenten	jaarprogramma's
OV knooppunt Haarlem NZ	Studie Realisatie	Haarlem	Provincie en ZKL-gemeenten	Q2 2025
Metrobus (BRT) Haarlem – Amsterdam	Studie fase 4	VRA Haarlem (uitwaaiering)	Haarlem ZKL-gemeenten Velsen Provincie Amsterdam Rijkswaterstaat Haarlemmermeer	Q4 2025
Kennemerlijn (concrete acties)	Studie Realisatie	Provincie	Alle gemeenten	jaarprogramma's
Kennemerlijn spoorse ontwikkelingen	Studie	Provincie Haarlem Beverwijk	Alle gemeenten	2026
Samen slimmer renoveren en vervangen	Studie	Provincie	Alle gemeenten	2025
Velserverbinding	Studie	Velsen en ZKL	Alle gemeenten	Q4 2024
Maatregelen regionale UVA duurzame mobiliteit	Studie realisatie	Provincie	Alle gemeenten	2025

SAMEN SLIM
NAAR ZEE

Strand
connexxion
Zandvoort
Centrum

Toelichting

Hieronder voor iedere prioriteit kort een stand van zaken en een toelichting naar welk volgend product wordt toegewerkt.

- **Bereikbaarheid kust**
  Het project Bereikbaarheid Kust is in volle gang. Het afgelopen jaar is een probleemanalyse uitgevoerd en is geparticipeerd met inwoners, ondernemers en bezoekers over mogelijke maatregelen. De volgende fase is het verder uitwerken van het samenhangende maatregelenpakket dat is opgesteld. De GR Bereikbaarheid ZKL draagt financieel bij aan de probleemverkenning en de inventarisatie van maatregelen, maar sorteert ook voor op financiële bijdragen aan projecten en vervolgonderzoeken die voortvloeien uit de latere fasen van het project. In 2025 maken de ZKL-gemeenten en de provincie afspraken over de uitvoering. Raden en staten worden daarom ook direct betrokken bij het vaststellen van het definitieve maatregelenpakket.

- **Verkeersveiligheid**
  In Zuid-Kennemerland en de IJmond wordt gezamenlijk gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. In 2023 is het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid door provincie, gemeenten en partners ondertekend. Hierin staan prioritaire maatregelen op het gebied van infra, gedrag en handhaving. Wat betreft de inframaatregelen wordt de aanpak van risicolocaties gecombineerd met de aanpak rondom de doorfietsroutes en de manier waarop de Provincie van plan is hiervoor subsidies toe te kennen. De nieuwe manier van subsidie verlenen per 2025 gaat uit van een van tevoren met de regio afgestemde lijst van effectieve verkeersveiligheids- en/of doorfietsrouteprojecten, waarvoor subsidie kan worden aangevraagd. Deze projecten worden onderdeel van de actielijst voor deze RAM. Daarnaast wordt in regionaal verband blijvend ingezet op gedrag, zoals verkeerseducatie voor basis en middelbare scholen en het project Doortrappen voor senioren.

- **Aanpak doorfietsroutes**
  In 2023 heeft de GR Bereikbaarheid ZKL samen met de provincie Noord-Holland de Aanpak Doorfietsroutes ZKL opgestart[1]. Sinds februari 2024 is een coördinator aangesteld die de proces voortgang aanjaagt. Deze coördinator wordt door de GR bekostigd. Over de looptijd van 1½ jaar wordt toegewerkt naar bestuurlijke overeenkomst(en), gesloten tussen de relevante wegbeheerders, waarin duidelijk is wat er inhoudelijk, verkeerskundig en financieel van partijen wordt verwacht om op de korte- en middellange termijn (tot 2026 en tot 2031) de belangrijkste knelpunten in het doorfietsroutenetwerk weg te nemen.
  In de IJmond is een Agenda fiets voor de komende jaren opgezet, waarin de aanpak van de verschillende onderdelen is gefaseerd. Komende periode wordt gezamenlijk een lijst met projecten gemaakt, die prioriteit hebben. In het begin van 2025 zal hier meer duidelijkheid over zijn. De uitkomst van de doorfietsrouteaanpak in ZKL en de IJmond wordt onderdeel van de actielijst voor deze RAM en input voor het brede traject van prioritering binnen de subsidieregeling voor doorfietsroutes en verkeersveiligheid binnen de Provincie.

Een aantal grote prioritaire doorfietsrouteprojecten in de regio wordt hieronder uitgelicht:

- **2e elektrische Pont Velsen**
  Sinds juli 2023 is de tweede pont bij Velsen uit de vaart, waardoor op dit moment een 20 minuten dienstregeling wordt geboden over het Noordzeekanaal. Daarvoor heeft de pont echter jaren gevaren per 10 minuten. Dit zorgde voor een hoogwaardige verbinding als schakel in de regionale doorfietsroute. Bovendien waren ook steeds meer werkgevers, waaronder TATA steel bezig om hun personeel te motiveren met de fiets naar werk te komen. Ook voor scholieren is de pont essentieel. Vanuit Velsen en de bredere regiois het de vurige wens weer tot een 10 minuten dienstregeling te komen. De provincie heeft vorig jaar een subsidie van 1,8 miljoen overgemaakt en het project wordt verder gefinancierd vanuit het programma netten op zee. Op dit moment lopen de onderhandelingen met gemeente Amsterdam over aanschaf en exploitatie van een extra pont. Inzet is om in 2025 tot aanschaf te komen.

[1] *Colleges en raden hebben begin 2023 aangegeven te willen versnellen bij de realisatie van doorfietsroutes in de regio. Dit is benoemd als een van de focuspunten voor de Zuid-Kennemer Agenda (2024 – 2026). De GR heeft hierdoor het initiatief genomen tot het opstarten van een aanpak.*

- **Ontbrekende schakel N208 (Jan Gijzenkade – Slaperdijk)**
  Momenteel loopt een studie van de provincie naar de ontbrekende schakel langs de N208 van de doorfietsroute Velsen-Haarlem. Het studiegebied ligt tussen de tunnel bij de Jan Gijzenkade (Haarlem) en de tunnel bij de Slaperdijk (Velsen). In afstemming met de gemeenten en andere partners, zoals het waterschap, worden diverse varianten onderzocht. In 2025 wordt een verder uitgewerkte voorkeursvariant gemaakt richting realisatiefase.
- **Fietsonderdoorgang N208 (Leidsevaart)**
  Als schakel in de regionale doorfietsroute tussen Heemstede noordwaarts langs de randweg Haarlem (N208) is een verkenning geweest naar een tunnel onder de N208 ter hoogte van de Leidsevaart. Door deze ondertunneling kan een gevaarlijk kruispunt aangepakt worden, evenals het mogelijk maken van de regionale fietsverbinding. De woningbouw in Haarlem Zuidwest maakt een dergelijke (veiliger) verbinding richting station Heemstede-Aerdenhout extra noodzakelijk. Het plan maakt daarom ook deel uit van het Masterplan ZuidWest. De volgende stap is een gezamenlijke studie. Het project ligt echter al enige tijd stil door personeelstekort. Planning is om de studie in 2025 te starten.
- **Velsertraverse/Wijkerpoort**
  Op de route tussen de pont Velsen en station Beverwijk passeert de fietsroute de Velsertraverse N197 en daar is een ongelijkvloerse kruising met deze drukke verkeersader voorzien. Deze wordt uitgevoerd als onderdeel van de realisatie van de busbaan Wijkerpoort/Wijckermolen in hetzelfde gebied. Het voornemen is om in de tweede helft van 2025 te starten met de aanleg.

- **Werkgeversaanpak**
  In 2024 is gestart met de werkgeversaanpak Waarderpolder (Waarderpolder Reist Duurzaam). Het doel van deze werkgeversaanpak is bijdragen aan minder files in de spits en vermindering van CO_2 uitstoot van woon-werkverkeer. De aanpak loopt tot 2026 en wordt deels bekostigd door de GR Bereikbaarheid ZKL. Vanuit de IJmond wordt gewerkt aan de werkgeversaanpak IJmond. Getrokken door de omgevingsdienst IJmond. Vanuit beide werkgeversaanpakken worden bedrijven geholpen met mobiliteitsscans en adviezen over maatregelen waarmee men de mobiliteit kan verduurzamen. Dit bespaart CO_2, reistijd en kosten. Deze aanpak wordt gecontinueerd.

- **OV Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid**
  Het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt voor de regio Zuid-Kennemerland de belangrijkste basis om naast het bestaande spoor Haarlem-Amsterdam, te komen tot een hoogwaardig stelsel van openbaar vervoer. Dit OV-knooppunt maakt het mogelijk om de ontwikkeling van HOV van en naar de MRA, met uitwaaiering in de regio verder vorm te geven. Op 24 september is het VO (voorlopig ontwerp) afgerond en is er gestart met de aanbesteding van het project. De aannemer zal dan aan de slag gaan met een definitief ontwerp en vervolgens de uitvoering. Bedoeling is om voor de zomer 2025 de aanbesteding af te ronden en in het voorjaar 2026 een DO (definitief ontwerp) vast te stellen. Dit knooppunt verbindt de regio met de rest van de MRA middels hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). De GR Bereikbaarheid ZKL, Haarlem en de Provincie hebben reserveringen gemaakt en daarmee is 50% van de investering gedekt door de regiopartijen. Met het Rijk wordt gesproken voor dekking van de resterende middelen. Het Rijk gaf eerder ook al een subsidie van 37,5mln.

- **Metrobus (BRT) Haarlem – Amsterdam**
  Dit project richt zich op het verbeteren van het OV-product. Hierbij wordt de doorontwikkeling naar Metrobus (de regionale naam voor Bus Rapid Transit (BRT)) als volgende stap gezien in het creëren van een hoogwaardige ov-verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Zuid/Schiphol. In eerdere fasen (1 tot 3) is onder trekkerschap van de Provincie gestudeerd op de potentie en een lange termijn perspectief. Nu is gestart met fase 4 onder trekkerschap van de Vervoerregio Amsterdam. In deze fase wordt gezocht naar potentiële maatregelen en oplossingen om het OV-product op de korte en middellange termijn te verbeteren en wordt een eindbeeld vastgesteld. Fase 4 loopt tot eind 2025. Eerst worden knelpunten van deeltrajecten in kaart gebracht. Vervolgens vindt een analyse van maatregelen plaats en worden nadere afspraken gemaakt voor vervolg (te nemen kortetermijnmaatregelen, incl. bekostiging) en het verdere tijdpad en afspraken over realisatie van het eindbeeld. Daarnaast worden twee pilots gerealiseerd – die mede bekostigd worden door het Rijk. Dit loopt tot en met Q1 2027. Een belangrijk onderdeel is ook de 'uitwaaiering' van de BRT in de regio (richting Heemstede/Zandvoort en IJmond), waarin samen met de regio wordt gekeken hoe buslijnen verder kunnen lopen na de mobiliteitshub Haarlem Nieuw Zuid.

Hagelingerweg
Hagelingerweg
385 Haarlem Station
R-NET
3202
78-BJS-3

- **Kennemerlijn actieprogramma**
  Vanuit de Provincie is gezamenlijk met de spoorsector en de aanliggende gemeenten een actieprogramma opgesteld. Dit actieprogramma werd vastgesteld in 2021 en bestaat uit 14 acties die door de verschillende overheden worden uitgewerkt. De voortgang hiervan zal voortaan regulier besproken worden in het PVVB (Provinciaal verkeer en vervoerberaad) Zuid-Kennemerland IJmond. Afzonderlijke producten komen na vaststelling beschikbaar binnen de regio.

- **Kennemerlijn spoorse ontwikkelingen**
  Afgelopen jaar is vanuit het landelijke programma hoogfrequent spoor (PHS) een tracébesluit genomen voor verbeteringen aan het spoor tussen Alkmaar en Amsterdam. Met dit besluit wordt het mogelijk om met 6 intercities van Alkmaar naar Amsterdam te rijden en ook om met 6 sprinters van Uitgeest naar Amsterdam te rijden. Dit tracébesluit hangt samen met meerdere andere projecten binnen Noord-Holland, zoals de aanpak van Amsterdam Centraal en het project Guisweg in Zaanstad. Een knelpunt dat niet is opgenomen in het tracébesluit is de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg in Castricum. Het belang wordt door zowel het Rijk als de provincie onderschreven, alleen is het project op dit moment niet uitvoerbaar (vanuit stikstof en financieel). Hierdoor zal de groei van het aantal intercity's tussen Alkmaar en Amsterdam zorgen voor minder treinen tussen Alkmaar en Haarlem. Er blijft slechts ruimte voor 1 halfuursdienst tussen Alkmaar en Haarlem. Vanuit Uitgeest kunnen wel meer treinen rijden op de Kennemerlijn. Verwachting is dat rond 2030 alle maatregelen uitgevoerd zijn. Vanaf dat moment zal dan gekeken moeten worden welke dienstregeling gewenst is en of deze uitvoerbaar is. Gezien het belang voor de regio, is de actie voor deze RAM om dit onderwerp actief op de regionale agenda te houden.

- **Samen, slimmer renoveren en vervangen**
  Vanuit de Provincie is een initiatief gestart om te komen tot samenwerking in het renoveren en vervangen van 'kunstwerken' (bruggen, viaducten, enz) in Noord-Holland. Door de grote opgave gezamenlijk aan te pakken in plaats van per overheidsinstantie is de hoop dat dit tot schaalvoordelen en standaardisatie leidt. Vanuit de regio ZKIJ maakt Haarlem actief deel uit van de alliantie en de ambitie is dat meer gemeenten zich hierbij aansluiten. Daarnaast wordt in regionaal verband gekeken naar het verder op elkaar afstemmen van de noodzakelijke werkzaamheden in het netwerk van doorgaande wegen zodat de regio bereikbaar blijft (RegioRegie). Hier zijn meerdere gemeenten bij aangesloten. Deze samenwerking wordt gezien de opgave steeds belangrijker, waarbij het verzamelen en delen van data cruciaal is.

- **Velserverbinding**
  Sinds de aanleg van de Wijkertunnel wordt er gekeken naar de mogelijkheid om ook de westelijke randweg van Haarlem (N208) te koppelen. Nu is het alleen mogelijk om door de Velsertunnel te rijden. Daarnaast is er de wens de N208 ook zuidwaarts met de A9 te koppelen. Dit zou een route 'om Haarlem' creëren. Verder heeft de Wijkertunnel nu een reservering voor een derde rijstrook, die op dit moment niet wordt benut. Er zou dus extra capaciteit geboden kunnen worden om de stedelijke agglomeraties heen, in plaats van op wegen die nu door de steden lopen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid in de steden en kernen. Op dit moment wordt gewerkt aan een studie naar kansrijke oplossingsrichtingen. Na afronding zal moeten blijken welke vervolgstappen realistisch zijn.

- **Maatregelen regionale UVA Duurzame Mobiliteit**
  Eind 2024 is gestart met het opstellen van de regionale uitvoeringsagenda Duurzame Mobiliteit voor ZKIJ. Hierin worden afspraken gemaakt over maatregelpakketten voor mobiliteit om te voldoen aan de afspraken uit het Klimaatakkoord. De maatregelpakketten die hieruit komen, worden onderdeel van deze RAM. Diverse maatregelen lopen al. Zo heeft de gemeente Haarlem een milieuzone voor vrachtverkeer ingesteld sinds 2022. Nu wordt de invoering van een nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens voorbereid. Intentie is deze in te stellen op 1 juni 2025. Over de invoering van de zone en de effecten vindt afstemming plaats binnen de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland (GR). Binnen de GR is afgesproken de effecten van de nul-emissiezone te monitoren. In juli 2024 heeft hiervoor een nulmeting plaatsgevonden. In 2028 en 2030 wordt deze meting herhaald. Daarnaast zijn er in alle gemeenten activiteiten voor de elektrificatie van gemotoriseerd verkeer. De ambitie is om hier in regionaal verband beter over af te stemmen en van elkaar te leren.

➔ Governance

De te nemen besluiten door de colleges, gemeenteraden en Provinciale Staten worden ter advisering voorgelegd aan het regionale Provinciale Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB). In het PVVB worden de mobiliteitsonderwerpen besproken met de wethouders mobiliteit/bereikbaarheid en de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland voor mobiliteit en bereikbaarheid.

➔ Gebruikte regionale bronnen

Perspectief Mobiliteit, Provincie Noord-Holland 2021
Coalitieakkoord Provincie Noord Holland, 2023
OV Knooppunten/ Actieprogramma's spoorcorridors
Regionaal Mobiliteitsprogramma 2030 (RMP)
Regionaal Toekomstbeeld Fiets 2040, 2022
Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030, 2023
MRA agenda 2020-2024
Multimodaal Toekomstbeeld MRA, 2022
Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland, 2021

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17131
Extern Zaak ID	2346214
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	11.g
Titel	Mobiliteit: Wijziging Uitvoeringsregeling buurtbusprojecten Noord-Holland 2023 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

Buurtbusprojecten zijn onderdeel van het openbaar vervoer in Noord-Holland. Ze bedienen met name de kleinere kernen in de provincie. De buurtbusverenigingen zijn vrijwilligersinitiatieven en de provincie is blij met de vele verenigingen. De provincie ondersteunt de verenigingen met subsidie en wil dit de komende jaren blijven doen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
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
- 4 DEC. 2024

Kenmerk
2346214/2346222

Uw kenmerk

Betreft: Wijziging UVR subsidie buurtbusprojecten Noord-Holland 2023

Geachte leden,

Op 3 december 2024 hebben wij besloten de Uitvoeringsregeling subsidie buurtbusprojecten Noord-Holland 2023 te wijzigen. De wijziging houdt in dat de regeling ook in de jaren 2025-2027 van toepassing is. Het subsidieplafond bedraagt voor 2025 €207.500,-. Met dit bedrag kunnen de buurtbusverenigingen in Noord-Holland hun activiteiten de komende jaren doorzetten. Het plafond wordt de komende jaren vastgesteld via het bulkbesluit voor uitvoeringsregelingen.

De buurtbusverenigingen zijn vrijwilligersinitiatieven. Noord-Holland telt op dit moment elf verenigingen. Tien daarvan zijn actief in de concessie Noord-Holland Noord. Een is actief in de concessie Haarlem-IJmond.

Buurtbusprojecten zijn onderdeel van het openbaar vervoer in Noord-Holland. Ze bedienen met name de kleinere kernen in de provincie. Ze zorgen er zo voor dat meer mensen toegang hebben tot het openbaar vervoer, en daardoor meer mee kunnen doen aan de maatschappij. Ze zijn een onmisbaar onderdeel in de visie Publieke Mobiliteit om mobiliteit voor zoveel mogelijk inwoners mogelijk te maken.

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 provincie is blij met de vele verenigingen. Ze zijn een mooie aanvulling op het overige openbaar vervoer. De provincie ondersteunt daarom de vele initiatieven al meerdere jaren met subsidie. Verenigingen gebruiken deze subsidies onder andere voor jubilea van vrijwilligers, een jaarlijks uitje en een reiskostenvergoeding voor de vrijwilligers.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17363
Extern Zaak ID	2352515
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	11.h
Titel	Mobiliteit: Gedragssubsidies verkeersveiligheid 2025 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

Er gebeuren te veel ongevallen in het verkeer. De provincie wil dat elke verkeersdeelnemer veilig thuiskomt. De provincie draagt hier onder andere aan bij door weggebruikers te stimuleren om veiliger gedrag aan te leren. Uit onderzoek blijkt dat met name schoolgaande kinderen en ouderen op de fiets een groter risico lopen in het verkeer. Daarom geeft de provincie subsidie aan projecten die specifiek voor deze doelgroepen educatie aanbieden. Subsidie voor verkeerseducatie kan worden aangevraagd door organisaties die verkeerseducatie op scholen verzorgen of gemeenten die het programma Doortrappen willen aanbieden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

S.C. Walrave

BEL/MOB

Telefoonnummer +31631020614

suze.walrave@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 DEC. 2024

Kenmerk

2352515/2352608

Uw kenmerk

Betreft: Gedragssubsidies Verkeersveiligheid 2025

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om de Uitvoeringsregeling subsidie Verkeerseducatie Scholieren Noord-Holland 2025 (verder: UVR Verkeerseducatie) en de Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2025 (verder: UVR Doortrappen) vast te stellen.

Inleiding

De provincie geeft samen met gemeenten en maatschappelijke organisaties een impuls aan de verkeersveiligheid. Dat doen wij vanuit het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030[1] (SPV2030). Het gezamenlijke einddoel: nul verkeersslachtoffers in 2050. In het regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030[2] hebben we samen met de gemeenten in Noord-Holland buiten de Vervoerregio Amsterdam een ombuiging van het aantal stijgende verkeerslachtoffers in 2030 vastgelegd.

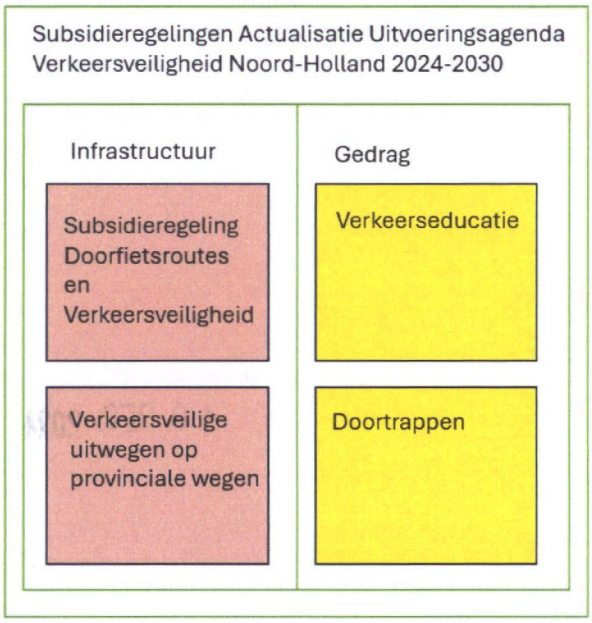
Vanuit deze ambities zijn in 2025 naar verwachting vier subsidieregelingen van kracht (zie figuur 1). Naast het verkeersveiliger maken van wegen en fietspaden richt de provincie zich ook op het bevorderen van verkeersveilig gedrag bij specifieke doelgroepen. Dat doet de provincie onder meer door subsidies te verlenen die veilig gedrag in het verkeer stimuleren.

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur

[2] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Uitvoeringsprogramma_verkeersveiligheid_Noord_Holland_2030.pdf

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



Figuur 1: subsidieregelingen 2025 vanuit de Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030

Het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden[3] is hoog onder fietsers en senioren, de doelgroepen van de uitvoeringsregelingen Verkeerseducatie en Doortrappen. Van de verkeersdoden tussen 2017 en 2021 in Noord-Holland buiten de Vervoerregio Amsterdam was 56,1% 60-plus en 37,3% fietser. Een nog extremer beeld komt naar voren bij de ernstig verkeersgewonden van 2018 t/ m 2021. 60,9 % van de ernstig verkeersgewonden zijn 60-plus (tabel 1), terwijl de groep 60-plussers 1/3 van onze populatie uitmaakt. Van alle ernstig verkeersgewonden in het verkeer zijn 73,3% fietser tegen slechts 7,3% in de auto (tabel 2).

Kinderen zijn een relatief beperkte groep in zowel verkeersdoden als verkeersgewonden (tussen 5 en 10%). Echter, ieder slachtoffer is er één te veel. Daarnaast nemen kinderen de lessen van verkeerseducatie mee voor heel hun leven.

*Tabel 1: aantal **ernstig verkeersgewonden (minimaal botbreuk of zware hersenschudding)** in Noord-Holland van 0-17 jaar en 60+ exclusief de Vervoerregio Amsterdam van 2018 t/m 2021 (bron: SWOV 2023[4])*

Leeftijd	Aantallen	Percentage totaal
0 -17	140	6,8%
60+	1260	60,9%

[3] https://swov.nl/nl/nieuws/aanbevelingen-verkeersveiligheid-noord-holland
[4] https://swov.nl/nl/nieuws/aanbevelingen-verkeersveiligheid-noord-holland

*Tabel 2: aantal **ernstig verkeersgewonden (minimaal botbreuk of zware hersenschudding)** in Noord-Holland per vervoersmiddel exclusief de Vervoerregio Amsterdam van 2018 t/m 2021 (bron: SWOV 2023)*

Vervoersmiddel	Aantallen	Percentage totaal
Fiets (inclusief e-bike)	1510	73,3%
Auto (inclusief bestelbus)	150	7,3%

Subsidieregeling Verkeerseducatie 2025
Met de subsidieregeling Verkeerseducatie zorgen we dat op alle scholen in Noord-Holland verkeerslessen kunnen worden gegeven. Deze zijn erop gericht kinderen beter en veiliger wegwijs te maken in het verkeer. De kennis en ervaring die kinderen tijdens deze verkeerslessen opdoen nemen zij mee in hun latere leven. Door goede verkeerslessen al op jonge leeftijd aan te bieden, leggen we dus een goede basis voor iedereen. Ingediende subsidieaanvragen beoordelen wij aan de hand van de score die zij hebben gekregen in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie van het CROW. Op die manier borgen we de effectiviteit van de aangeboden lessen. Op basis van de regeling 2024 is aan 66 projecten subsidie verleend. Het gehele subsidiebudget is verleend, en wordt ingezet op projecten voor zowel het basisonderwijs als het voortgezet onderwijs. Deze lessen worden allemaal op meerdere scholen aangeboden in schooljaar 2024-2025.

De regeling voor 2025 (t.b.v. schooljaar 2025-2026) kent geen inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van de regeling in 2024. Het subsidieplafond is vastgesteld op 1.500.000 euro. Dit is als volgt verdeeld:

- Verkeerslessen basisonderwijs: 900.000 euro
- Verkeerslessen voortgezet onderwijs: 600.000 euro

Subsidieregeling Doortrappen 2025
Het belangrijkste doel van de subsidieregeling Doortrappen blijft het bevorderen van verkeersveilig gedrag onder oudere fietsers, zodat fietsers van 60 jaar en ouder veilig kunnen blijven deelnemen aan het verkeer. Voorbeelden van Doortrappen-activiteiten met dit doel zijn lokale fietstrainingen, gesprekken over het veilig gebruik van de elektrische fiets, het stimuleren van beschermingsmiddelen zoals de fietshelm en het uitzetten van seniorproof fietsroutes. In 2024 namen 4445 senioren deel aan de Doortrappen-activiteiten welke mogelijk zijn gemaakt door subsidie van de provincie Noord-Holland.

Deze regeling kent geen inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van de regeling in 2024. Wij hebben besloten om het subsidieplafond 2025 vast te stellen op 225.000 euro met een maximum subsidiebedrag per gemeente van 7.500 euro. Vanuit dit subsidieplafond kan iedere gemeente in Noord-Holland (buiten de Vervoerregio Amsterdam) een Doortrappen project ontwikkelen.

Tot slot
Eind Q1 van 2025 worden de subsidieregelingen voor verkeersveilige infrastructuur voor 2025 aangeboden. Dat zijn de 'UVR Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid' (opvolger van Kleine Infrastructuur) en de 'UVR Verkeersveilige Uitwegen'. Laatstgenoemde subsidieregeling wordt op dit momenteel tegen het licht gehouden. Over de vervolgaanpak volgt op ditzelfde moment een update. Wij geven u dan ook een terugblik op de activiteiten en resultaten vanuit de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland in 2024 en een vooruitblik op de activiteiten in 2025.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen:
- Uitvoeringsregeling subsidie verkeerseducatie scholieren Noord-Holland 2025
- Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2025

Provincie Noord-Holland

2023 *

PROVINCIAAL BLAD

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 17 december 2024, nr. 2352515/2352616, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie verkeerseducatie scholieren Noord-Holland 2025.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Overwegende dat uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is gebleken dat verkeerseducatie en -voorlichting tot verkeersveiliger gedrag leiden en dat het gewenst is verkeersveilig gedrag te bevorderen door educatieve activiteiten, niet zijnde activiteiten die zijn gericht op aanpassing van de infrastructuur, te subsidiëren;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie verkeerseducatie scholieren Noord-Holland 2025

Artikel 1
In deze regeling wordt verstaan onder:

a. basisonderwijs: onderwijs op een basisschool als bedoeld in artikel 1 van de Wet op het primair onderwijs;
b. voortgezet onderwijs: onderwijs op een school voor het voortgezet onderwijs als bedoeld in artikel 1 van de Wet op het voortgezet onderwijs;
c. speciaal basis- of voortgezet onderwijs: onderwijs voor leerlingen die specialistische ondersteuning nodig hebben, die het regulier onderwijs niet kan bieden.
d. CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek;
e. Toolkit Verkeerseducatie van het CROW: overzicht lijst educatieve projecten die door het CROW zijn getoetst op kwaliteit, zoals weergegeven op de website van het CROW: https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/tools/toolkit

Artikel 2
Subsidie wordt verstrekt aan:

a. privaatrechtelijke rechtspersonen;
b. publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de rijksoverheid.

Artikel 3

1. Subsidie kan worden verstrekt voor:

a. het verrichten van activiteiten met een educatief karakter, gericht op het basisonderwijs en speciaal basisonderwijs, die verkeersveilig gedrag van scholieren bevorderen;

b. het verrichten van activiteiten met een educatief karakter, gericht op het voortgezet onderwijs en speciaal voortgezet onderwijs, die verkeersveilig gedrag van scholieren bevorderen.

2. De in het eerste lid genoemde activiteiten dienen:

a. plaats te vinden in de provincie Noord-Holland, maar buiten de Vervoerregio Amsterdam;

b. opgenomen te zijn in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW en door het CROW te zijn getoetst; en

c. waar het betreft de methodiek en de doelgroep te worden uitgevoerd zoals beschreven in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW.

Artikel 4

Een aanvraag om subsidie wordt ingediend door middel van een door Gedeputeerde Staten beschikbaar gesteld formulier en bevat ten minste:

a. de naam van het educatieve project zoals vermeld in de Toolkit verkeerseducatie van het CROW;

b. een vermelding van de score (sterren) zoals vermeld in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW;

c. een voorstel van de beoogde te bereiken scholen;

d. een begroting van de kosten van de activiteit;

e. een financieringsplan van de kosten van de activiteit.

Artikel 5

1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag in de periode van 3 februari 2025 tot en met 28 februari 2025, vóór 17:00 uur is ontvangen.
2. Een aanvraag die buiten de in het eerste lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt geweigerd.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 16 weken na 28 februari 2025 op de aanvraag om subsidie.

Artikel 6

1. Het subsidieplafond van het jaar 2025 voor de activiteiten genoemd in artikel 3, eerste lid, onderdeel a, bedraagt € 900.000,-;
2. Het subsidieplafond van het jaar 2025 voor de activiteiten genoemd in artikel 3, eerste lid, onderdeel b, bedraagt € 600.000,-.

Artikel 7

1. Indien het subsidieplafond wordt bereikt worden aanvragen die voor subsidie in aanmerking komen, gerangschikt op een prioriteitenlijst.

2. De rangschikking wordt bepaald door het aantal punten (sterren) zoals vermeld in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW, zoals deze luidt op 3 februari 2025, tot een maximum van 50 punten.
3. De aanvragen worden gehonoreerd naar de volgorde van hoog naar laag op de prioriteitenlijst.
4. Indien meerdere aanvragen op dezelfde plaats op de prioriteitenlijst worden gerangschikt en door honorering van deze aanvragen het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de aanvraag met de laagste projectkosten als eerste gehonoreerd.
5. Indien toepassing van het vorige lid ertoe leidt dat aanvragen gelijk eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

Artikel 8

Subsidie wordt geweigerd indien:

a. de activiteit financieel niet haalbaar is;
b. de uitvoering van de activiteit is gestart voordat de aanvraag is ontvangen;
c. de activiteit niet gericht is op uitvoering in het schooljaar 2025-2026.

Artikel 9

1. Subsidie wordt uitsluitend verstrekt voor de volgende kosten, voor zover deze kosten direct noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de activiteit:
   a. acquisitie, voorbereiding en planning van de uitgevoerde activiteiten;
   b. lesmateriaal;
   c. inzet van docenten en andere bij de activiteit noodzakelijke medewerkers;
   d. reiskosten tot maximaal € 0,19 per kilometer tot een maximum van 50 euro per cursusdag op locatie;
   e. de kosten van het verstrekken van digitale lespakketten, mits (bij de verantwoording van de subsidie) een verklaring van de desbetreffende schoolleiding is gevoegd, waarin wordt bevestigd dat het pakket door de school in de klas is behandeld.
2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de kosten van het ontwikkelen van lesmateriaal of lespakketten.

Artikel 10

1. De subsidie bedraagt 100% van de subsidiabele kosten tot maximaal € 75.000,- per aanvraag.
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,-.
4. Bij subsidies van minder dan € 10.000,- wordt volstaan met subsidievaststelling zonder voorafgaande subsidieverlening.

Artikel 11

1. Aan de subsidieontvanger wordt in ieder geval de verplichtingen opgelegd om de activiteit af te ronden vóór 1 augustus 2026.
2. De subsidieontvanger verstrekt aan Gedeputeerde Staten uiterlijk twee maanden na afronding van de activiteiten een schriftelijk overzicht van de scholen die in het kader van de activiteiten zijn bezocht. Voor dit overzicht wordt gebruikgemaakt van een door Gedeputeerde Staten ter beschikking gesteld format.

Artikel 12

1. Een aanvraag tot vaststelling wordt ingediend binnen 13 weken na voltooiing van de activiteit.
2. Indien de subsidieontvanger een gemeente, of een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van hoofdstuk I, II of IV van de Wet gemeenschappelijke regelingen is, wordt de aanvraag tot vaststelling van de subsidie ingediend uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin de activiteit is voltooid.
3. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag tot vaststelling een formulier beschikbaar op www.noord-holland.nl/Loket/Subsidies.
4. 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 op 1 januari 2026.
3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie verkeerseducatie scholieren Noord-Holland 2025.

Haarlem, 17 december 2024,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

A.Th.H. van Dijk, voorzitter.

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris.

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 17 december 2024, nr. 2352515/2352626, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie doortrappen Noord-Holland 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Overwegende dat het wenselijk is om door subsidieverlening aan gemeenten in Noord-Holland uitvoering te geven aan het programma 'Doortrappen', om zodoende activiteiten te stimuleren waardoor fietsers van 60 jaar en ouder veilig blijven deelnemen aan het verkeer;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie doortrappen Noord-Holland 2025

Artikel 1
Op deze regeling is titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

Artikel 2
Subsidie wordt verstrekt aan gemeenten in de provincie Noord-Holland, met uitzondering van de gemeenten in de Vervoerregio Amsterdam.

Artikel 3
Subsidie kan worden verstrekt voor het uitvoeren van een plan van aanpak uit het aanvraagformulier voor activiteiten die ertoe leiden dat fietsers van 60 jaar en ouder veilig blijven deelnemen aan het verkeer.

Artikel 4
Een aanvraag om subsidie wordt ingediend door middel van een door Gedeputeerde Staten beschikbaar gesteld formulier en bevat ten minste:

a. een begroting van de kosten van de activiteit.

Artikel 5

1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien deze aanvraag tussen 3 februari 2025 en uiterlijk dinsdag 30 april 30 april 20254 om 17.00 uur is ontvangen.
2. Een aanvraag die buiten de in het eerste lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt geweigerd.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 8 weken na ontvangst van de aanvraag om subsidie.

Artikel 6
Het subsidieplafond voor het jaar 2025 bedraagt € 225.000,-

Artikel 7
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 afkomstig uit de regio met de minst gehonoreerde aanvragen, 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 8
Subsidie wordt geweigerd indien:
a. de activiteit financieel niet haalbaar is;
b. de uitvoering van de activiteit is gestartvoor 1 januari 2025;
c. de activiteiten naar het oordeel van Gedeputeerde Staten niet eraan bijdragen dat fietsers van 60 jaar en ouder verkeersveiliger aan het verkeer deelnemen.

Artikel 9
1. Subsidie wordt verstrekt voor de kosten die direct samenhangen met de uitvoering van de activiteit.
2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de reguliere personeels- en bedrijfsvoeringskosten van de aanvrager.

Artikel 10
Per gemeente wordt maximaal één aanvraag ingewilligd per jaar van openstelling.

Artikel 11
1. De subsidie bedraagt maximaal € 7.500,- voor een gemeente.
2. Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.
3. Bij een subsidie gaat geen subsidieverlening aan de subsidievaststelling vooraf.

Artikel 12
Aan de subsidieontvanger worden in ieder geval de volgende verplichtingen opgelegd:
a. de subsidieontvanger rondt de uitvoering van het plan uiterlijk 3 november 2025 af;
b. de subsidieontvanger stuurt uiterlijk 14 november 2025 een ingevuld evaluatieformulier aan de Provincie Noord-Holland.

Artikel 13
1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 3 februari 2025.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2026.

3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie doortrappen Noord-Holland 2025.

Haarlem, 17 december 2024,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

A. Th.H. van Dijk, voorzitter.

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17422
Extern Zaak ID	2346345
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	11.i
Titel	Mobiliteit: Subsidie Haltetoegankelijkheid 2025 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	CZ/MWO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

Van het openbaar vervoer moet iedereen gebruik kunnen maken. Daarvoor is het belangrijk dat bushaltes goed toegankelijk zijn, ook voor reizigers met een beperking. De provincie stelt in 2025 bijna € 2.000.000,- subsidie beschikbaar aan gemeenten om op gemeentelijke grond bestaande haltes aan te passen of om nieuwe haltes aan te leggen. Met deze subsidieregeling kunnen er in de ov-gebieden Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek 25 tot 30 nieuwe, toegankelijke bushaltes gebouwd worden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J. Horsman
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145316
Jessie.Horsman@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 DEC. 2024

Kenmerk 2346345/2346356

Uw kenmerk

Betreft: Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025

Geachte leden,

Op 17 december 2024 hebben wij besloten de Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2025 vast te stellen. De provincie stelt het komende jaar 1.909.334 euro subsidie beschikbaar aan gemeenten in de concessies Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek om op gemeentelijke grond bestaande haltes aan te passen of om nieuwe haltes aan te leggen. De verdeling over de drie concessies is als volgt: Noord-Holland Noord: 200.000 euro, Haarlem-IJmond: 655.000 euro en Gooi en Vechstreek: 1.054.334 euro. In het verleden zijn er door de provincie diverse malen subsidies aan gemeenten verleend voor het realiseren van toegankelijke bushaltes. In 2024 is er 1.330.000 euro vrij gemaakt voor haltes in Noord-Holland Noord, als resultaat van de herijking van het lijnennet.

In de regio's Haarlem-IJmond en Gooi en Vechstreek wordt er geld gereserveerd voor de effecten van de doorontwikkeling van de huidige ov-concessies. In Gooi en Vechtstreek heeft deze doorontwikkeling al plaatsgevonden. Als resultaat van deze doorontwikkeling, is de aanleg van nieuwe haltes gewenst. In de concessie Haarlem-IJmond vindt de doorontwikkeling op dit moment plaats. Hier voorzien wij soortgelijke gevolgen op het gebied van de aanleg van nieuwe haltes. Met de subsidie kunnen er in alle drie de concessies ongeveer 25 tot 30 nieuwe volledig toegankelijke haltes worden gerealiseerd.

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 november 2022 ondertekende de provincie Noord-Holland het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. Met dit akkoord zetten vervoerders en overheden zich in zodat zo veel mogelijk mensen in Nederland met het openbaar vervoer kunnen reizen. De provincie heeft hiervoor een Uitvoeringsprogramma 2024-2028 vastgesteld. Dit is behandeld in de Commissie Ruimte van 27 mei 2024 (2202428). Een van de maatregelen is het toegankelijk maken van haltes. Met deze subsidieregeling wordt een volgende stap gezet in het maken van nog meer toegankelijke bushaltes in Noord-Holland.

Dit geld wordt beschikbaar gesteld voor haltes op gemeentelijke grond. Gemeenten kunnen met dit geld haltes aanleggen of aanpassen waar zij wegbeheerder zijn. Zij zijn in deze gebieden verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de haltes.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17394
Extern Zaak ID	2354784
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	11.j
Titel	Mobiliteit: Aanpak wateroverlast N510 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BU/BSP

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

De Zeeweg (N510) in Bergen heeft regelmatig te maken met wateroverlast. Om hinder voor de omgeving te voorkomen en de verkeersveiligheid te borgen werkt de provincie de komende tijd een plan uit om de weg op te hogen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

H.R. Laan-Diemer

BU/BSP

Telefoonnummer +31235145068

hester.diemer@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 DEC. 2024

Kenmerk

2354784/2354785

Uw kenmerk

Betreft: Aanpak wateroverlast N510 (Zeeweg Bergen)

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Aanpak wateroverlast N510 (Zeeweg Bergen).

Inleiding

In de periode eind februari - eind juni dit jaar heeft er water gestaan op de N510. Dit is veroorzaakt door een stijgende grondwaterstand door regenval. Een rijstrook was hierdoor afgesloten. Dit resulteerde in hinder en een verminderde doorstroming naar Bergen aan Zee. De N510 is de enige toegangsweg naar Bergen aan Zee. Om Bergen aan Zee bereikbaar te houden en de weg veilig, is naar een structurele maatregel gezocht. De structurele maatregel omvat de ophoging van de rijbaan. Tot die tijd zetten we incidenteel pompen, waterwagens en verkeersmaatregelen in.

Middels deze brief informeren wij de Provinciale Staten over de structurele maatregel en tijdelijke beheersmaatregelen. Er is toegezegd ook de gemeente Bergen, inwoners en andere stakeholders voor eind 2024 te informeren over de gekozen maatregelen. Hieronder zijn de structurele maatregel en tijdelijke beheersmaatregelen toegelicht.

Structurele maatregel: het ophogen van de N510

Er bestaat een kans dat de weg in de toekomst weer onder water komt te staan met dezelfde gevolgen. Water op de weg heeft daarnaast een nadelig effect op de levensduur van de weg. Ook bestaat er een risico voor het uitvoeren van de gladheidsbestrijding. Dit geldt tijdens het strooiseizoen (1 november - 31 maart).

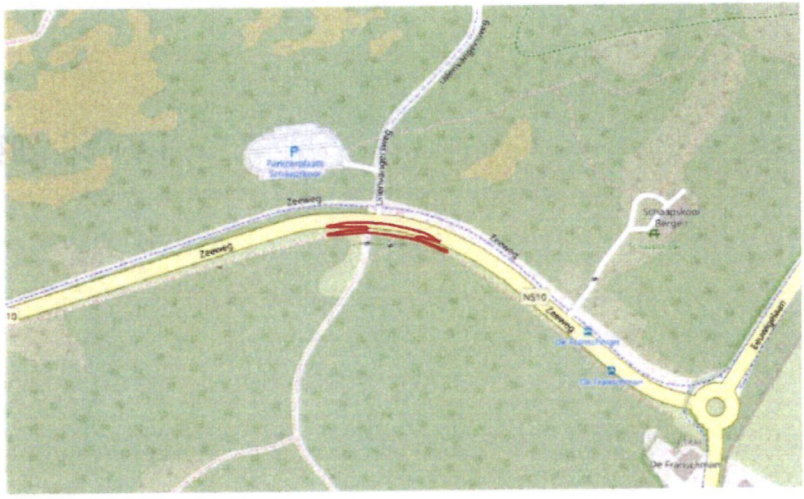
Het ophogen van de weg is een structurele maatregel die wateroverlast door hoge grondwaterstanden voorkomt. De studiefase voor deze maatregel is gestart. De realisatie van deze maatregel kan mogelijk gekoppeld worden met het al geprogrammeerde onderhoud. De ophoging is geschat op 1,9 miljoen euro.

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

Situatieschets en huidige beheersmaatregelen

Tijdens de periode van wateroverlast bleef het water ter hoogte van de bocht op de zuidelijke rijstrook van de N510 staan (Figuur 1 hieronder in het rood). Er werden pompen geplaatst en waterwagens ingezet om het water te verwijderen. De toestroom van water overtrof de afvoercapaciteit. Daarom werd de zuidelijke rijstrook afgesloten. Het verkeer uit beide richtingen werd met een 'om en om regeling' en verkeerslichten over de noordelijke rijstrook geleid.



Figuur 1 Locatie van wateroverlast op Zeeweg (N510) naar Bergen aan Zee.

Om de verkeersveiligheid te kunnen garanderen tot de ophoging van de weg blijven de huidige beheersmaatregelen van kracht. De reeds geplaatste pompen blijven aanwezig. Bij een te grote toestroom van water worden incidenteel waterwagens en een om-en-om regeling ingezet.

Het is niet voorspelbaar hoe vaak deze maatregel nog ingezet moet worden totdat de weg wordt vervangen. De inzet van waterwagens en verkeersmaatregelen is kostbaar (circa 150.000 euro voor een kwartaal). Daarnaast kan de inzet van waterwagens en de verkeersmaatregelen leiden tot overlast voor de gebruikers van de N510.

Afgevallen tijdelijke beheersmaatregel

Als alternatieve tijdelijke maatregel is de aanleg van een bronbemaling onderzocht. Dit is een robuustere maatregel dan de inzet van pompen, waterwagens en wegafzettingen. Met bronbemaling kan de grondwaterstand in het duingebied naast de weg verlaagd worden tot een niveau dat er geen risico meer is dat het water de weg op loopt.

Het duingebied dat naast de Zeeweg ligt, is Natura 2000 gebied. De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord voorziet met het aanleggen en onderhouden van bronbemaling aanzienlijke effecten op de omgeving. Hierdoor moet een uitgebreide procedure gestart worden voor een

natuurvergunning. Dit heeft tot gevolg dat de bronbemaling niet eerder dan najaar/winter 2025 gerealiseerd kan worden.

De aanleg van bronbemaling, onderhoud en verwijderen is geraamd op 600.000 euro. De keuze is gemaakt om als tijdelijke beheersmaatregel de huidige maatregelen te behouden en geen bronbemaling aan te leggen. De afweging is in de onderstaande tabel weergeven.

Tabel 1 Afweging tijdelijke beheersmaatregelen tot de ophoging. De huidige maatregelen zijn gekozen.

	Huidige maatregelen	**Bronbemaling**
Aanlegkosten	Geen	600.000 euro
Incidentiele kosten	Alleen bij incident: 150.000 euro voor een kwartaal	Geen
Aanvraag natuurvergunning	Nee	Ja (aanleg vertraagd tot minstens najaar 2025)
Afsluiten enkele rijstrook	Alleen bij incident	Nee

Tot slot

Tijdens de technische briefing over de actualisatie van het iMPI op 13 januari 2025 worden de ingezette maatregelen verder toegelicht. Tijdens de iMPI actualisatie op 10 februari worden de gevolgen verder toegelicht.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17360
Extern Zaak ID	2346227
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	11.k
Titel	Mobiliteit: Verlengen pilot nachtbus N50 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

Sinds juli 2024 rijdt de nachtbus N50 van station Alkmaar via Langedijk naar Den Oever. Het ging om een proef van een half jaar. Iedere maand maken meer reizigers gebruik van deze nachtbus. De proef is dus succesvol. De provincie verlengt de proefperiode daarom met 1 jaar tot eind 2025. Met de nachtbus N50 wil de provincie uitgaanslocaties voor jongeren uit Noord-Holland Noord beter bereikbaar maken. De vertrektijden vanaf station Alkmaar worden in het voorjaar van 2025 aangepast, zodat er een aansluiting ontstaat met de nieuwe nachttrein van Amsterdam naar Alkmaar.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
R.M. Tromp
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144897
rick.tromp@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 DEC. 2024

Kenmerk
2346227/2346232

Uw kenmerk

Betreft: Verlengen pilot nachtbus N50

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het verlengen van de pilot met de nachtbus N50 tot eind 2025. De nachtbus N50 rijdt sinds juli 2024 van station Alkmaar via Langedijk naar Den Oever. De huidige pilot loopt eind 2024 af. Om de nachtbus N50 ook het komend jaar 2025 te laten rijden, investeren we € 93.000,- (excl. btw, prijspeil 2024). Dit bedrag past binnen het beschikbare budget vanuit het coalitieakkoord.

Het aantal reizigers ontwikkelt zich goed.
Het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' wil jongeren mogelijkheden bieden om naar uitgaanslocaties te komen door te investeren in nachtbussen van en naar het buitengebied. De nachtbus N50 is gestart vanuit dit voornemen.

Het aantal reizigers met de N50 neemt met de maand toe. Het aantal reizigers wordt hieronder vergeleken met de nachtbus N60. De N60 rijdt al vele jaren tussen Alkmaar en Heerhugowaard. Beide lijnen rijden 3 keer in de nacht van zaterdag op zondag.

	N50	N60
November 2024	214	651
Oktober 2024	199	476
September 2024	123	571
Augustus 2024	94	401

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 is onze verwachting dat het aantal reizigers de komende maanden blijft toenemen. Door (mond tot mond) reclame en de verslechtering van het weer in het najaar.

De nachtbus N50 lijkt tot meer reizigers te leiden.
Er rijden nu 2 nachtbussen in de regio Alkmaar en daarboven. Het is interessant om te kijken of het toevoegen van de nachtlijn N50 tot meer reizigers heeft geleid of dat mensen die eerst van de N60 gebruik maakten nu met de N50 reizen. Het aantal reizigers met de N60 vorig jaar was als volgt:

	N60
November 2023	788
Oktober 2023	871
September 2023	517
Augustus 2023	351

In augustus en september 2024 hadden de N50 en de N60 samen duidelijk meer reizigers dan alleen de N60 in augustus en september 2023. Voor de maand oktober is dat niet het geval. Deels kan dat verklaard worden doordat oktober 2023 5 weekenden had. En dat het 450-jarig jubileum van het Alkmaars Ontzet groots in het weekend werd gevierd. Met meer nachtelijke bezoekers als gevolg. Het Alkmaars Ontzet viel in 2024 op een dinsdag. In november zijn er weer meer reizigers. Uiteraard blijven we de reizigersontwikkelingen van beide lijnen volgen het komende jaar.

De route en de tijden worden aangepast.
De route van de N50 wordt in het voorjaar van 2025 gewijzigd. De nachtbus stopt dan voortaan ook bij halte Kanaalkade. Deze halte is de centrale plek voor het uitgangspubliek in Alkmaar. We denken dat het zo makkelijk wordt voor de reiziger en dat nog meer mensen gebruik van de nachtbus N50 gaan maken.

Vanaf december rijdt er een extra nachttrein tussen Alkmaar en Amsterdam. Connexxion past de vertrektijden van de nachtbus daarop aan, zodat er een aansluiting met deze trein ontstaat. Deze aanpassing wordt ook in het voorjaar doorgevoerd.

Verder loopt de marketingcampagne om het gebruik van de nachtlijn N50 te promoten door in 2025.

Kortom de pilot met de nachtbus N50 zal verlengd worden tot eind 2025. We houden u van de uitkomst van deze pilot op de hoogte.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17336
Extern Zaak ID	2243712
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	11.l
Titel	Luchtvaart: Besluit wijziging luchthavenregeling ZCDH, Hippolytushoeverweg (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/GLK

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Toelichting

Deze wijziging maakt het opstijgen met behulp van een sleepvliegtuig mogelijk binnen beperkingen. Om het Windpark Wieringermeer te realiseren moest het Zweefvliegcentrum Noordkop verplaatst worden naar een andere locatie namelijk de Hippolytushoeverweg 15 a te Slootdorp. Destijds is met de zweefvliegclub afgesproken dat het zweefvliegcentrum op de nieuwe locatie dezelfde gebruiksmogelijkheden krijgt als op de oude locatie. Provinciale Staten hebben op 2 maart 2015 voor deze nieuwe locatie een Luchthavenregeling (LHR) vastgesteld. De Raad van State heeft destijds het artikel over het zweefsleepvliegen vernietigd. Met deze wijziging van de LHR wordt dat gerepareerd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

A Feitz

Telefoonnummer 023 514 5137
annemarie.feitz@noord-holland.nl

Verzenddatum

19 DEC. 2024

Kenmerk

2243712/2349294

Uw kenmerk

Betreft: Besluit Wijziging luchthavenregeling Zweefvliegcentrum DH, Hippolytushoeverweg

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:

Wij zenden u het besluit wijziging van de luchthavenregeling die op 5 maart 2015 is vastgesteld. GS is het bevoegd gezag voor het vaststellen en wijzigingen van luchthavenregelingen.

Inleiding

Het Zweefvliegcentrum Noordkop (Voorheen Zweefvliegclub Den Helder) moest vanwege de realisatie van Windpark Wieringermeer verplaatst worden naar een andere locatie. Vanuit de Green Deal Windpark Wieringermeer (initiatiefnemers, Rijk, gemeente en provincie) is destijds met de zweefvliegclub afgesproken dat het zweefvliegcentrum op de nieuwe locatie dezelfde gebruiksmogelijkheden zou krijgen als op de oude locatie.

Uiteindelijk is gekozen voor een nieuwe locatie voor het zweefvliegveld in het stiltegebied Wieringermeer-Noord. Op 2 maart 2015 hebben Provinciale Staten voor deze nieuwe locatie een Luchthavenregeling (LHR) vastgesteld. Dit is de provinciale vergunning voor het zweefvliegveld waarin de afgesproken gebruiksmogelijkheden staan. In deze LHR was zowel het opstijgen met een lier als met sleepvliegtuigen (zogenaamde sleepstarts) toegestaan.

Sleepstarten vernietigd
Op 4 mei 2016 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State[1] (verder: ABRS) de Luchthavenregeling gedeeltelijk vernietigd wegens een motiveringsgebrek. Het ging daarbij om het gebruik van een gemotoriseerd sleepvliegtuig voor het opstijgen van de zweefvliegtuigen, zogenoemde sleepstarts. (artikel 5, eerste lid deels, vijfde, zesde, zevende en achtste lid). Volgens ABRS was de luchthavenregeling in strijd met het provinciale beleid ten aanzien van stiltegebieden. Op 12 juni 2018 hebben Gedeputeerde Staten het

[1] Raad van State, 201504506/1/R6, ECLI:NL:RVS:2016:1228.

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 genomen om de niet-vernietigde onderdelen van de luchthavenregeling in werking te laten treden.

Vervolgens zijn er twee procedures in gang gezet om de sleepstarts zoals afgesproken alsnog mogelijk te maken. Dit betreft besluiten ten aanzien van het stiltegebied en het repareren van de luchthavenregeling.

Stiltebeleid
Gedeputeerde Staten hebben een tijdelijke ontheffing verleend voor het gebruik van een gemotoriseerd sleepvliegtuig in het stiltegebied. De juridische procedure tegen dit besluit heeft geresulteerd in een uitspraak van de ABRS van 9 augustus 2023, waarin de ABRS uitspreekt dat het belang van beleving van de heersende natuurlijke rust zich niet verzet tegen de ontheffing van het verbod om een motorzweefvliegtuig te gebruiken in het stiltegebied Wieringermeer-Noord[2]. Omdat deze ontheffing slechts een tijdelijke toestemming (tot 1 januari 2025) betreft, is het de bedoeling dat Gedeputeerde Staten in december 2024 een besluit nemen om het terrein van het zweefvliegveld niet meer als stiltegebied aan te wijzen. Dit besluit is onderdeel van de wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 (ronde 2024-II), die als ontwerp vanaf 17 september 2024 zes weken ter inzage heeft gelegen en op 3 december door Gedeputeerde Staten als eindconcept is vastgesteld.

Luchthavenregeling
Op 1 februari 2019 hebben wij van Pondera Consult, namens de exploitant (houder van de luchthavenregeling) een verzoek ontvangen om de luchthavenregeling te wijzigen. De wijziging betreft:

1. Per gebruiksjaar maximaal 240 sleepstarts gedurende maximaal 8 gebruiksdagen uit te mogen voeren, in de periode van 15 maart tot 1 november.
2. Per dag maximaal 30 sleepstarts uit te mogen voeren;
3. Het sleepstarten te beperken tussen 10:00 uur en 17:00 uur;
4. Op zon- en feestdagen niet te sleepstarten.

Het aangevraagde gebruik stemt overeen met de door PS in 2015 vastgestelde LHR. Uit de ingediende aanvraag komt naar voren dat de sleepstarts worden uitgevoerd met een Dimona motorsleepvliegtuig (TMG[3]; geluidscategorie 006 o.b.v. de rekenmethode van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR)). Dit vliegtuig veroorzaakt minder geluid dan het vliegtuig waarvan is uitgegaan bij de oorspronkelijke luchthavenregeling. Het betreffende sleepvliegtuig is niet gestationeerd op het zweefvliegveld en zal voor de betreffende gebruiksdagen naar en van het zweefvliegveld worden gevlogen. Ander gebruik van het zweefvliegtuig dan dit af- en aanvliegen en het uitvoeren van de sleepstarts is niet beoogd en wordt ook niet toegestaan.

[2] Raad van State, 202104912/1/R4, ECLI:NL:RVS:2023:3054.
[3] Als bedoeld in artikel 1 Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.

Op 17 mei 2019 hebben wij een ontwerp wijziging LHR ter inzage gelegd. Gedurende de juridische procedures rond de afgegeven ontheffing stiltegebieden is de verdere procedure aangehouden.

Gelet op het tijdsverloop van ca. 5 jaar is vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid besloten om een herzien ontwerp wijziging LHR ter inzage te leggen, zodat alsnog zienswijzen konden worden ingebracht tegen de geactualiseerde ontwerp wijziging LHR. GS heeft op 17 december 2024 de wijziging luchthavenregeling vastgesteld en een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) bij de Inspectie Leefomgeving en Transport aangevraagd.

De laatste stap is het uitvoeren van een uitvoeringstoets in het kader van de Omgevingswet flora- en fauna-activiteit. Met deze toets wordt gekeken of het opstijgen en landen van de sleeptoestellen mogelijke gevolgen heeft voor van nature in het wild levende dieren of planten.

Idealiter was de uitvoeringstoets nu al klaar, maar door omstandigheden is dit niet gelukt. Om de wijziging Luchthavenregeling gereed te hebben voordat het sleepstartseizoen begint, wordt deze nu toch vastgesteld. Mocht blijken dat er uit de uitvoeringstoets zwaarwegende argumenten komen om sleepstarts niet toe te staan, kan er geen gebruik worden gemaakt van de LHR. Er is in dat geval namelijk een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit nodig.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Natuurorganisaties blokkeren woningbouw, maar bouwen zelf in natuurgebied.

Inleiding

In Noord-Holland wachten meer dan 450.000 woningzoekenden op een dak boven hun hoofd. Minister Mona Keijzer luidt de noodklok: “Het woningtekort blijft onverminderd groot. Het leven van veel mensen staat hierdoor in de pauzestand. Zo stellen jonge mensen het starten van een gezin uit omdat er niet genoeg betaalbare woningen zijn. Dat moet anders. Elke woning is er één.”

Tegelijkertijd groeit de weerstand tegen woningbouw. Natuurorganisaties als Natuurmonumenten en de Milieufederatie Noord-Holland verzetten zich tegen bouwplannen in beschermde landschappen. Volgens hen moeten gemeenten en provincies kiezen voor betere locaties. Deze houding van natuurbelangenorganisaties is logisch gezien het doel van deze organisaties: het beschermen van de natuur. Wanneer natuurbelangenorganisaties zelf dure huizen in natuurgebied bouwen ontstaat echter een belangrijke vraag: wat beschermen natuurbelangenorganisaties werkelijk? En is dit in het algemeen belang?

Schimmelrandjes aan dorpen: bezwaar tegen bouwplannen zonder woningen voor senioren of starters.

In Noord-Holland stuiten plannen van de provincie om dorpen met kleine uitbreidingen van 25 woningen te verrijken op weerstand. Tegenstanders van deze plannen, waaronder de Milieufederatie Noord-Holland, dienden meer dan 1.100 bezwaren in. “Als de provincie meer woningen wil bouwen, doe dat dan op goed gekozen locaties in plaats van met ‘schimmelrandjes’ aan dorpen,” stelt de Milieufederatie. Hun kritiek richt zich vooral op dure woningen die starters en senioren uitsluiten.

Ironisch genoeg lijken dezelfde natuurorganisaties niet altijd hun eigen adviezen na te leven. Natuurmonumenten, dat fel gekant is tegen woningbouw aan dorpsranden - in de commissievergadering van de provincie geeft de vertegenwoordiger van Natuurmonumenten zelfs aan zich ‘machteloos’ te voelen omdat zij vindt dat er niet naar haar inbreng geluisterd wordt - heeft geen moeite met de bouw van dure woningen in haar eigen beschermde natuurgebieden. Dit roept de vraag op: hanteren deze organisaties een dubbele standaard? De tegenstrijdigheid van de reactie van

Natuurmonumenten komt duidelijk naar voren in onderstaande voorbeelden.

Dubbele standaarden in NNN gebieden, waar zijn de bezwaren van Natuurmonumenten? Woningbouw op Land en Bosch

Land en Bosch is een buitenplaats in ’s-Graveland die in 2007 voor 4,6 miljoen euro in handen kwam van Natuurmonumenten. Land en Bosch ligt in Natuur Netwerk Nederland (NNN-gebied). Natuurmonumenten zorgde er ook voor dat Land en Bosch onder de natuurschoonwet (NSW) viel. Hierdoor ontstonden vele fiscale voordelen en een forse verlaging van de WOZ-waarde. Na dertien jaar leegstand werd de buitenplaats op 31 december 2020 via erfpacht (Natuurmonumenten blijft eigenaar van de grond) verkocht aan de organisatie Wonen in de Natuur B.V. uit Zaandam. Deze organisatie adverteerde met vier ruime familiewoningen (ongeveer een miljoen euro per stuk) en zes luxe appartementen met lift (ongeveer acht ton per stuk).

De villa Land en Bosch is in zijn geheel gesloopt, op een deel van de voorgevel na. Dit is gedaan omdat dan geen bestemmingsplanwijziging nodig is. Er kan immers gesproken worden van een verbouwing. De verbouwing ging gepaard met ingrepen die haaks lijken te staan op natuurbehoud. Monumentale bomen werden gekapt, het gebouw werd vergroot en verhoogd. Bovendien werden extra appartementen gerealiseerd die niet vermeld werden in de brochure van de verkoop.

Ook werd een perceel bouwgrond voor 750.000 euro met erfpacht verkocht. Voor dit perceel heeft de provincie een wijzigingsbesluit BPL (bijzondere provinciale landschappen en natuurnetwerk Nederland) afgegeven. (Dit hoort de gemeente aan te vragen - een prealabel verzoek - of dit überhaupt gedaan is, is onduidelijk).

Wat drijft Natuurmonumenten?

Natuurorganisaties zijn gericht op het beschermen van de natuur. Een belangrijke taak. Op welke manier heeft het NNN gebied op Land- en Bosch voordeel gehad van de door Natuurmonumenten toegestane veranderingen? Zijn de gesneuvelde monumentale bomen, 40 parkeerplaatsen en de overvloed aan verlichting werkelijk in lijn met de missie van Natuurmonumenten? De indruk ontstaat dat hier niet gekozen is voor natuurbelangen als ‘stilte, rust en donkerte’. Met de rijzende vraag of wel voldaan is aan alle procedures lijken de kritieken over ‘schimmelrandjes aan de rand van dorpen en steden’ zich eerder te vormen in de natuur- en milieuorganisaties zelf.

Dubbele moraal bij particuliere bouwplannen

De dubbele moraal van Natuurmonumenten wordt slechts 500 meter verderop weer zichtbaar wanneer de eigenaar van een tuin een aanvraag indient voor een

twee-generatiewoning. De gemeente Wijdemeren is bereid mee te werken, maar Natuurmonumenten keurt het plan af. De reden? De tuin ligt in NNN gebied.

En inderdaad, zonder dat de eigenaar ooit op de hoogte is gesteld, werd de tuin tot NNN gebied verklaard. Ondanks navraag bij de provincie is nog onduidelijk hoe dit besluit genomen is. Hetzelfde Natuurmonumenten dat in 2021 woningen bouwde en parkeerplaatsen aanlegde op Land en Bosch, zet hier een streep door een kleinschalig, maatschappelijk project. Hoe kan het dat natuurorganisaties het vertrouwen wat zij genieten als beheerders van de natuur op deze manier invullen? En als natuurorganisaties bouwen, waarom bouwen zij dan niet voor starters en senioren?

Woningzoekenden verdienen beter dan een dubbele moraal

Het beschermen van de natuur is belangrijk, maar dat mag geen excuus zijn om alleen bepaalde bouwplannen tegen te houden. Terwijl natuurbelangenorganisaties zich verzetten tegen kleine uitbreidingen aan dorpen, blijven hun eigen projecten buiten schot. Op deze wijze verdienen natuurbelangenorganisaties geld aan dure woonprojecten terwijl zij ondertussen subsidies opstrijken, die ook uitgegeven kunnen worden aan woningen voor de groepen die dit zo hard nodig hebben. Dit gedrag van natuurorganisaties maakt dat burgers in toenemende mate spreken in termen als ‘groene maffia’. De politiek moet zich inzetten voor een transparanter en evenwichtiger beleid, waarin ruimte is voor zowel natuurbehoud als woningbouw. Alleen zo kunnen we de belangen van mens én natuur duurzaam verenigen. Steun politieke partijen die dit willen uitvoeren en laat de "groene maffia" links liggen.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17283
Extern Zaak ID	2353272
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	12.b
Titel	Wonen: Propositie grootschalige woningbouwlocatie NHN (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/WSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. M.W. den Boer
BEL/WSO

Telefoonnummer 0615876932
miriam.den.boer@noord-holland.nl

Betreft: Propositie grootschalige woningbouwlocatie NHN

Verzenddatum
12 DEC. 2024

Kenmerk
2353272 / 2353314

Uw kenmerk

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons collegebesluit van 10 december jl. om de 'Propositie grootschalige woningbouwlocatie NHN' aan te bieden aan minister Keijzer op de Nationale Woontop van woensdag 11 december.

Aanleiding
Minister Keijzer heeft via kamerbrieven laten weten dat er nieuwe grootschalige gebieden aangewezen worden. De regio Alkmaar-Hoorn staat hiervoor al op een shortlist bij het rijk na een 'quick scan locaties met kansen voor grootschalige woningbouw'.
Samen met de drie regio's Alkmaar, Kop van Noord-Holland en West-Friesland is hard gewerkt aan een (bestuurlijk en ambtelijk) gedragen propositie.

Kernboodschap
Het doel van de propositie is om als NHN de status van grootschalige woningbouwlocatie te krijgen, waarbij de focus ligt op korte termijn (2034). Daarbij concentreren we ons op twee stedelijke corridors rond Alkmaar en Hoorn waarbinnen de grootste woningbouwprojecten van onze regio liggen. Hiermee wordt ingezet op het versnellen van grootschalige woningbouw (+ spinoff), het naar de regio halen van middelen en een langjarig partnerschap met het Rijk op de woningbouwopgave. Vanuit samenwerking kunnen we in de hele regio NHN concrete lokale en regionale opgaven op het vlak van mobiliteit, gezonde leefomgeving, economie en stikstof oplossen, die ook als randvoorwaarden in de woondeal zijn benoemd. Samen kunnen we op de korte termijn het verschil maken.

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

Vervolgprocedure
De propositie grootschalige woningbouw NHN wordt op woensdag 11 december, op de dag van de Nationale Woontop, aangeboden aan het rijk.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

M.J.H. van Kuijk J. Olthof

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17367
Extern Zaak ID	2338056
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	13 januari 2025
Agendapunt	12.c
Titel	Wonen: Monitor Woningbouw 2024 (C-agenda Ruimte 13-01-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/WSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**13 januari 2025**
Commissie Ruimte	10 februari 2025

Toelichting

De monitor woningbouw wordt jaarlijks uitgevoerd om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie, de ontwikkeling van de plancapaciteit en de ontwikkelingen in de woningbehoefte (prognose). Op basis hiervan kan zo nodig worden bijgestuurd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffie a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
A.H. Orlowski
BEL/WSO

Telefoonnummer: 023 514 3723
orlowskia@noord-holland.nl

Verzenddatum
19 DEC. 2024

Kenmerk
2338056/2338064

Uw kenmerk

Betreft: Monitor Woningbouw 2024

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de vaststelling van de Monitor Woningbouw 2024.

Inleiding

De Monitor Woningbouw geeft een beeld van de ontwikkeling van de woningvoorraad, demografie, woningbouwplannen en betaalbaarheid in Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam en vergelijkt deze met de geformuleerde beleidsdoelen. De woondeals waarin tot en met 2030 opgaven zijn vastgelegd voor aantallen woningen en betaalbaarheid spelen hierbij een belangrijke rol. Daarnaast gaat de monitor in op de vraag- en aanbodontwikkeling en de ontwikkeling van het woningtekort.

Samenvatting Monitor Woningbouw 2024

In 2023 werden in Noord-Holland 11 duizend nieuwbouwwoningen opgeleverd en zijn 4,4 duizend woningen toegevoegd aan de woningvoorraad door transformatie en woningsplitsing. Dit resulteert in een bruto groei van 15,4 duizend woningen. De bouwopgave in de woondeals voor 2023 was een bruto groei van 18,8 duizend woningen. Dit doel is niet gehaald. De achterstand was 3,4 duizend woningen. Aan de woningvoorraad werden 2,4 duizend woningen onttrokken. De netto groei van de woningvoorraad in 2023 kwam hiermee uit op 13 duizend woningen.

In 2023 verdere toename van het woningtekort

Het aantal huishoudens in Noord-Holland nam in 2023 toe met 17,6 duizend. De groei van de woningvoorraad kon, met 13 duizend woningen, deze toename van de vraag niet bijhouden. Dit betekent dat het woningtekort in 2023 is gestegen. Begin 2024 lag het woningtekort op 5,8 procent. Om het woningtekort terug te dringen naar 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

streefniveau, zijn 44,1 duizend woningen extra nodig bovenop de groei van de woningbehoefte. Doordat de bevolkingsgroei in de eerste helft van 2024 lager ligt dan in voorgaande jaren, is vooralsnog in 2024 meer gebouwd dan de toename van de woningvraag. Hierdoor daalt het woningtekort.

Woningbouwplannen: Kwantitatief voldoende gepland

Alle gemeenten in Noord-Holland hebben tot 2050 een bruto plancapaciteit (alle geplande te bouwen woningen) van 410,8 duizend woningen. De harde plancapaciteit (woningen in een onherroepelijk of vastgesteld bestemmingsplan) ligt op 108,5 duizend. Noord-Holland heeft absoluut van alle provincies de hoogste harde en zachte plancapaciteit. Voor de resterende Woondealperiode 2023-2030 zijn kwantitatief voldoende woningbouwplannen beschikbaar (205 duizend woningen voor een restopgave van 140,8 duizend). Hiervan hebben 96,3 duizend woningen een harde planstatus.

Woningbouwproductie moet flink omhoog

De cijfers voor verleende bouwvergunningen en woningen waarvan de bouw al is gestart laten zien dat, de daadwekelijke bouw van woningen structureel achterblijft op de geplande woningbouw. Daarnaast blijkt uit door de provincie gevoerde gesprekken met gemeenten, over planningen van grote woondealprojecten en plancapaciteit, dat het op dit moment onzeker is of tot en met 2030 voldoende woningen gerealiseerd worden. Dit komt onder meer door de fase waarin veel van deze projecten zich nog bevinden, namelijk de initiatief en/of voorbereidingsfase. Aan de versnellingstafel wordt dit beeld door gemeenten, marktpartijen en corporaties herkend.

Gezien de grote woningnood, baart dit ons zorgen. Om de doelstellingen te kunnen halen is het noodzakelijk om een tandje extra bij te zetten: het ontwikkel- en bouwtempo moet flink worden opgevoerd. Daarom gaat de provincie met de gemeenten en overige samenwerkingspartners in gesprek om te bezien hoe deze projecten - al dan niet met hulp van de provincie - versneld kunnen worden. Bijvoorbeeld door parallel plannen of door inzet van het provinciale versnellingsteam. Komende 2 maanden werken de nieuwe gebiedsontwikkelaars en bouwambassadeur van de provincie een aanpak uit. Gemeenten en ontwikkelende partijen zijn aan de versnellingstafel gevraagd om actief na te gaan wat zij vanuit hun rol kunnen doen om hun woningbouwprojecten te versnellen.

Betaalbaarheid: Plannen redelijk in lijn met de woondealopgave

Wat betreft betaalbaarheid liggen de plannen redelijk in lijn met de woondealopgave voor 2/3 betaalbare woningbouw. In de Regio Alkmaar ligt het aantal geplande woningen, waarvan bekend is dat het sociale huur of betaalbare koop is, lager dan de opgave in de woondeal. Dit kan ook komen doordat in deze regio van relatief veel te bouwen woningen de betaalbaarheidscategorie nog niet bekend is. Vooral in Amsterdam

en de Regio Alkmaar blijft het aantal geplande voor betaalbare koop achter op de woondealopgave. Daarnaast kennen een aantal regio's tekorten voor middenhuur.

Sociale huur: Aandeel corporaties in opleveringen en bouwvergunningen blijft achter

Ondanks veelal voldoende planaanbod voor sociale huur geven de gerealiseerde woningen naar eigendom en de verleende bouwvergunningen naar eigendom een indicatie dat in veel regio's minder dan 30 procent sociale huur wordt gerealiseerd. Het aandeel van woningcorporaties blijft achter. Alleen Zaanstreek/Waterland, Amsterdam en Westfriesland vormen hierop een uitzondering.

Actuele situatie medio 2024: Stijgende woningbouwproductie

De nieuwbouwproductie vertoont sinds het voorjaar een stijgende lijn. Ook het aantal verleende bouwvergunningen is gestegen in het tweede kwartaal van 2024. Het bouwtempo ligt vooralsnog onder de opgave in de woondeals. De nabije toekomst is enigszins onzeker. De recente daling van verleende bouwvergunningen en start bouw duiden mogelijk op een lagere productie. Aan de andere kant heeft Noord-Holland veel nog niet opgeleverde woningen waarvan de bouw is gestart of waarvoor een bouwvergunning is verleend. Daarnaast zijn stijgende woningprijzen en de toegenomen verkoop van nieuwbouwwoningen meestal voortekenen van een stijgende productie.

Tot slot

Volgens de Wet versterking regie op de huisvesting dienen gemeenten volkshuisvestingsprogramma's op te stellen. In Noord-Holland worden de Woondeals de komende tijd uitgewerkt naar volkshuisvestingsprogramma's. In deze programma's worden afspraken gemaakt met gemeenten over het aantal te bouwen woningen, de betaalbaarheid van huur- en koopwoningen, woningen voor ouderen en het aandeel sociale huurwoningen. Ook worden afspraken gemaakt over de huisvesting van urgente aandachtsgroepen zoals (dreigend) dak- en thuislozen en mantelzorgers. Om ervoor te zorgen dat gemeenten deze programma's kunnen opstellen en uitvoeren, bieden wij subsidies en kennis aan.

In juli 2024 hebben wij de Actieagenda Wonen en Versnelling Woningbouw 2024-2028 vastgesteld. Hiermee zetten we in op snellere procedures, extra deskundigen en subsidies om de woningbouw nog meer te versnellen. Hiervoor is onder meer het Loket Versnelling Woningbouw opgericht. Hier kunnen gemeenten en bouwers steun krijgen bij het versnellen van hun woningbouwprojecten. https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Bouwen_Wonen/Projecten/Loket_versnellen_woningbouw.

Er wordt ook onderzocht of er een provinciaal (of regionaal) projectmanagementbureau kan worden opgezet. Door experts aan te nemen kan de provincie gemeenten waar nodig ontlasten bij alle fasen van woningbouwprojecten. De provincie zou - op verzoek van gemeenten - projecten zelfs (gedeeltelijk) kunnen voorbereiden tot het punt van besluitvorming in colleges van burgemeester en wethouders en gemeenteraden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

Rapport monitor woningbouw 2024

Monitor Woningbouw 2024

Cijfers over productie, plancapaciteit en woningbehoefte in Noord-Holland

WONEN

Inhoud

Samenvatting 3

Inleiding 5

1. **Beleidsmatige context** 7
2. **Gebruikte gegevens** 9
3. **Ontwikkeling woningvoorraad (aantallen)** 13
4. **Voortgang Woondeals** 16
5. **Bouwvergunningen en start bouw** 21
6. **Demografische ontwikkelingen en het woningtekort** 25
7. **Plancapaciteit** 28
8. **Marktontwikkelingen** 35

Samenvatting

In 2023 werden in Noord-Holland 11 duizend nieuwbouwwoningen opgeleverd en zijn 4,4 duizend woningen toegevoegd aan de woning-voorraad door transformatie en woningsplitsing. Dit resulteert in een bruto groei van 15,4 duizend woningen. De bouwopgave in de woondeals voor 2023 was een bruto groei van 18,8 duizend woningen. Dit doel is niet gehaald. De achterstand was 3,4 duizend woningen. Aan de woningvoorraad werden 2,4 duizend woningen onttrokken. De netto groei van de woningvoorraad in 2023 kwam hiermee uit op 13 duizend woningen.

In 2023 verdere toename van het woningtekort

Het aantal huishoudens in Noord-Holland nam in 2023 toe met 17,6 duizend. De groei van de woningvoorraad kon, met 13 duizend woningen, deze toename van de vraag niet bijhouden. Dit betekent dat het woningtekort in 2023 is gestegen. Begin 2024 lag het woningtekort op 5,8 procent. Om het woningtekort terug te dringen naar het streefniveau, zijn 44,1 duizend woningen extra nodig bovenop de groei van de woningbehoefte. Doordat de bevolkingsgroei in de eerste helft van 2024 lager ligt dan in voorgaande jaren, is vooralsnog in 2024 meer gebouwd dan de toename van de woningvraag. Hierdoor daalt het woningtekort.

Woningbouwplannen: Kwantitatief voldoende gepland

Alle gemeenten in Noord-Holland hebben tot 2050 een bruto plancapaciteit (alle geplande te bouwen woningen) van 410,8 duizend woningen. De harde plancapaciteit (woningen in een onherroepelijk of vastgesteld bestemmingsplan) ligt op 108,5 duizend. Noord-Holland heeft absoluut van alle provincies de hoogste harde en zachte plancapaciteit. Voor de resterende Woondealperiode 2023-2030 zijn 205 duizend woningen gepland bij een restopgave van 140,8 duizend woningen. Hiervan hebben 96,3 duizend woningen een harde planstatus.

Woningbouwproductie moet flink omhoog

De cijfers voor verleende bouwvergunningen en woningen waarvan de bouw al is gestart laten zien dat, de daadwekelijke bouw van woningen structureel achterblijft op de geplande woningbouw. Daarnaast blijkt uit door de provincie gevoerde gesprekken met gemeenten, over planningen van grote woondealprojecten en plancapaciteit, dat het op dit moment onzeker is of tot en met 2030 voldoende woningen gerealiseerd worden. Dit komt onder meer door de fase waarin veel van deze projecten zich nog bevinden, namelijk de initiatief en/of voorbereidingsfase. Aan de versnellingstafel wordt dit beeld door gemeenten, marktpartijen en corporaties herkend.

Gezien de grote woningnood, baart dit ons zorgen. Om de doelstellingen te kunnen halen is het noodzakelijk om het ontwikkel- en bouwtempo flink op te voeren. Daarom gaat de provincie met de gemeenten en overige samenwerkingspartners in gesprek om te bezien hoe deze projecten – al dan niet met hulp van de provincie - versneld kunnen worden. Bijvoorbeeld door parallel plannen of door inzet van het provinciale versnellingsteam. Komende 2 maanden werken de nieuwe gebiedsontwikkelaars en bouwambassadeur van de provincie een aanpak uit. Gemeenten en ontwikkelende partijen zijn aan de versnellingstafel gevraagd om actief na te gaan wat zij vanuit hun rol kunnen doen om hun woningbouwprojecten te versnellen.

Betaalbaarheid: Plannen redelijk in lijn met de woondealopgave

Wat betreft betaalbaarheid liggen de plannen redelijk in lijn met de woondealopgave voor 2/3 betaalbare woningbouw. In de Regio Alkmaar ligt het aantal geplande woningen, waarvan bekend is dat het sociale huur of betaalbare koop is, lager dan de opgave in de woondeal. Dit kan ook komen doordat in deze regio van relatief veel te bouwen woningen de betaalbaarheidscategorie nog niet bekend is. Vooral in Amsterdam en de Regio Alkmaar blijft het aantal geplande woningen voor betaalbare koop achter op de woondealopgave. Daarnaast kennen een aantal regio's tekorten voor middenhuur.

Sociale huur: Aandeel corporaties in opleveringen en bouwvergunningen blijft achter

Ondanks veelal voldoende planaanbod voor sociale huur geven de gerealiseerde woningen naar eigendom en de verleende bouwvergunningen een indicatie dat in veel regio's minder dan 30 procent sociale huur wordt gerealiseerd. Het aandeel van woningcorporaties blijft achter. Alleen Zaanstreek/Waterland, Amsterdam en Westfriesland vormen hierop mogelijk een uitzondering.

Actuele situatie medio 2024: Stijgende woningbouwproductie

De nieuwbouwproductie vertoont sinds het voorjaar een stijgende lijn. Ook het aantal verleende bouwvergunningen is gestegen in het tweede kwartaal van 2024. Het bouwtempo ligt vooralsnog onder de opgave in de woondeals. De nabije toekomst is enigszins onzeker. De recente daling van verleende bouwvergunningen en start bouw duiden mogelijk op een lagere productie.
Aan de andere kant heeft Noord-Holland veel nog niet opgeleverde woningen waarvan de bouw is gestart of waarvoor een bouwvergunning is verleend. Daarnaast zijn stijgende woningprijzen en de toegenomen verkoop van nieuwbouwwoningen meestal voortekenen van een stijgende productie.

Inleiding

De monitor woningbouw geeft een beeld van de ontwikkeling van de woningvoorraad, demografie, woningbouwplannen en betaalbaarheid in Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam en vergelijkt deze met de geformuleerde beleidsdoelen. De woondeals waarin tot en met 2030 opgaven zijn vastgelegd voor aantallen woningen en betaalbaarheid spelen hierbij een belangrijke rol. Daarnaast gaat de monitor in op de vraag- en aanbodontwikkeling en de ontwikkeling van het woningtekort.

Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk gaat in op de beleidsmatige context en de governancestructuur bij de woondeals. Hoofdstuk twee bevat een technische toelichting op de gebruikte gegevens en bronnen. Het derde hoofdstuk geeft een beeld van de kwantitatieve ontwikkeling van de woningvoorraad en in hoofdstuk vier is deze kwantitatieve ontwikkeling afgezet tegen de bouwopgave in de woondeals. Hoofdstuk vijf geeft aan de hand van verleende bouwvergunningen en woningen waarvan de bouw gestart is een beeld van de woningbouwverwachtingen voor de korte termijn. In hoofdstuk zes staan de demografische ontwikkelingen en het woningtekort centraal. Hoofdstuk zeven geeft inzicht in de beschikbare woningbouwplannen en bevat een analyse van de woningbouwplannen in relatie tot de bouwopgave. Het laatste hoofdstuk beschrijft de actuele prijsontwikkelingen op de woningmarkt en de verkoopcijfers.

1 Beleidsmatige context

De provincie Noord-Holland staat voor een grote opgave om 191 duizend woningen te realiseren t/m 2030. Hiertoe zijn tussen het Rijk, de provincie Noord-Holland woondeals gesloten. Om in samenwerking met marktpartijen en corporaties de woningbouw te versnellen en voldoende betaalbare woningen te bouwen, zijn de woondeals uitgewerkt in twee regio's: Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam (samen met de provincie Flevoland). Deze afspraken zijn op 15 maart 2023 ondertekend door alle gemeenten in Noord-Holland (behalve Castricum), beide provincies en het Rijk. In de woondeals zijn afspraken gemaakt over o.a. aantallen te bouwen woningen, locaties, betaalbaarheid en het tempo t/m 2030, duurzame en toekomstbestendige woningbouw en de randvoorwaarden die daarvoor vervuld moeten zijn.

Volgens de Wet versterking regie op de huisvesting dienen gemeenten volkshuisvestingsprogramma's op te stellen. In Noord-Holland worden de woondeals de komende tijd uitgewerkt naar volkshuisvestingsprogramma's. In deze programma's worden afspraken gemaakt met gemeenten over het aantal te bouwen woningen, de betaalbaarheid van huur- en koopwoningen, woningen voor ouderen en het aandeel sociale huurwoningen. Ook worden afspraken gemaakt over de huisvesting van urgente aandachtsgroepen zoals (dreigend) dak- en thuislozen en mantelzorgers. Om ervoor te zorgen dat gemeenten deze afspraken kunnen opstellen en uitvoeren, biedt de provincie subsidies en kennis aan.

In juli 2024 heeft de provincie de Actieagenda Wonen en Versnelling Woningbouw 2024-2028 vastgesteld. Hiermee zet de provincie in op snellere procedures, extra deskundigen en subsidies om de woningbouw nog meer te versnellen. Bij veel gemeenten zijn er te weinig mensen om bouwplannen voor te bereiden en bouwvergunningen goed te keuren. De provincie wil daarom het Loket Versnelling Woningbouw oprichten. Hier kunnen gemeenten en bouwers steun krijgen bij het versnellen van hun woningbouwprojecten. De provincie kan bijvoorbeeld hulp bieden bij het aanvragen van subsidies en vergunningen. Er wordt ook onderzocht of er een provinciaal (of regionaal) projectmanagementbureau kan worden opgezet. Door experts aan te nemen kan de provincie gemeenten waar nodig ontlasten bij alle fasen van woningbouwprojecten. De provincie zou – op verzoek van gemeenten – projecten zelfs (gedeeltelijk) kunnen voorbereiden tot het punt van besluitvorming in colleges van burgemeester en wethouders en gemeenteraden.

De Actieagenda is een dynamisch document. Dat wil zeggen dat de acties om woningbouw te versnellen gedurende de looptijd van de Actieagenda kunnen worden aangepast. Dit doen we om nu en in de toekomst een zo groot mogelijke impact te kunnen maken voor zoveel mogelijk woningzoekenden. In de Actieagenda is tevens een paragraaf opgenomen over extra inzet monitoren en informeren. Zo worden verschillende monitors en dashboards geoptimaliseerd en de nodige informatie en gegevens toegankelijk gemaakt voor partijen om de versnelling te realiseren.

KUIPERS
FUNDERINGSTECHNIEKEN BV
LEMMER
LEMMER

2 Gebruikte gegevens

In dit hoofdstuk is beschreven welke gegevens in d eze monitor gebruikt worden en wat hiervoor de bron is. De ontwikkeling van de woningvoorraad wordt bijgehouden door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Gemeenten leveren deze gegevens aan via de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). De ontwikkeling van de woningvoorraad wordt berekend aan de hand van een aantal factoren:

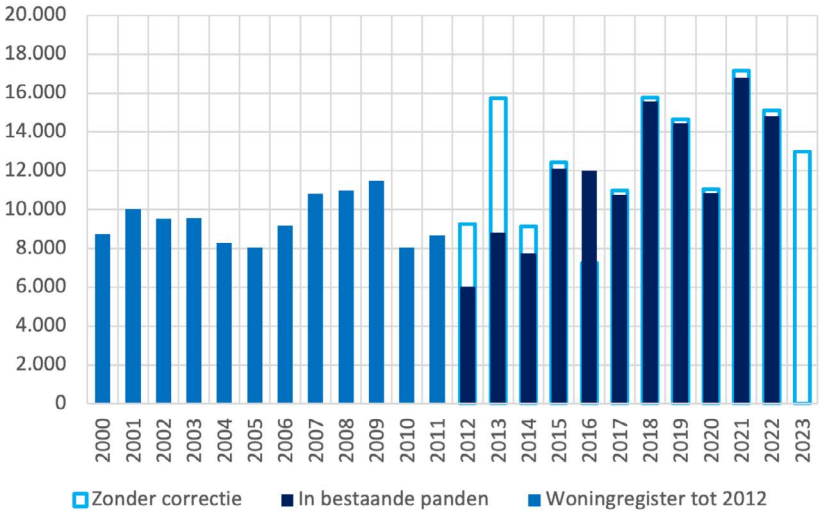
- De woningvoorraad neemt toe door nieuwbouw en overige toevoegingen (zoals transformatie en woningsplitsing) en neemt af door sloop en overige onttrekkingen;
- Ook vinden administratieve correcties plaats die positief of negatief kunnen uitvallen;
- Daarnaast wordt late respons verwerkt. Dit zijn woningmutaties in de BAG die gemeenten doorgeven na de verslagperiode.

Samen geeft dit de netto ontwikkeling (saldo van) de woningvoorraad. Doorgaans is dit saldo positief, daarom wordt vaak de term netto groei gebruikt. Bij de term bruto groei wordt alleen gekeken naar woningen die zijn toegevoegd aan de woningvoorraad, dit kan door nieuwbouw of door overige toevoegingen.

Figuur 2.1: Gehanteerde definities bruto en netto groei

Nieuwbouw + Overige toevoeging	= Bruto groei
Nieuwbouw + Overige toevoeging - Sloop - Overige onttrekking + Correctie/Late respons	= Netto groei

Complex hierbij is dat het CBS op twee manieren rapporteert: de puur statistische ontwikkeling van de woningmarkt en met enige vertraging een gecorrigeerde ontwikkeling van de woningmarkt in bestaande panden. Dit heeft te maken met de overgang in 2012 van het Woningregister naar de Basisadministratie Adressen en Gebouwen (BAG). Met name in de eerste jaren vonden hier statistische correcties plaats, zoals het toevoegen of verwijderen van woningen van maar enkele vierkante meters, correcties van zorgvastgoed, tweede woningen, studentenhuisvesting enz. Dit waren wijzigingen op papier die geen invloed hadden op de feitelijke woningvoorraad. In de statistiek gecorrigeerd voor bestaande panden zitten alleen woningen waar ook feitelijk gewoond kan worden. Vooral van 2012 tot 2014 leidt de correctie voor bestaande panden tot verschillen. Sinds 2015 zijn de verschillen klein. Voor de periode 2012 tot 2022 komt de ontwikkeling van de woningvoorraad in Noord-Holland zonder correctie uit op 138,5 duizend en inclusief correctie op 130 duizend woningen, een verschil van 8,5 duizend woningen. De ontwikkeling in bestaande panden in 2023 is nog niet bekend.



Figuur 2.2: Netto groei van de woningvoorraad in Noord-Holland 2000-2023

Het komt ook voor dat gemeenten achterstanden hebben met het verwerken van de woningmutaties en verleende bouwvergunningen. Zo heeft de gemeente Amsterdam de mutatie van enkele duizenden woningen die plaatsvond in 2020 pas in 2021 doorgegeven. Deze woningen zijn meegeteld bij de woningmutaties in 2021. De daadwerkelijke netto en bruto groei in Amsterdam en Noord-Holland lag daarmee in 2020 wat hoger en in 2021 wat lager dan in de officiële CBS-registratie. Figuur 2.2 geeft een beeld van de groei van de woningvoorraad in Noord-Holland van 2000 tot en met 2023. De groei lag lange tijd rond de 8-10 duizend woningen per jaar en steeg in 2009 tot 11.500 woningen. Hierna trad, met enige vertraging, een daling op als gevolg van de economische crisis. Sinds het dieptepunt in 2012

was tot 2021 een opgaande trend zichtbaar. De laatste twee jaar is de groei van de woningvoorraad weer afgenomen.

Plancapaciteit

De plancapaciteit (het aantal woningen in gemeentelijke bouwplannen) wordt voor alle gemeenten in Noord-Holland twee keer per jaar geïnventariseerd via de website: www.plancapaciteit.nl. Dit is een samenwerking van de provincie met de Metropoolregio Amsterdam. Deze website is ontwikkeld en wordt beheerd door RIGO Research en Advies. Op de website is een kaart opgenomen met alle openbare bouwplannen en zijn per gemeente planoverzichten te bekijken. Ook is het mogelijk het complete databestand inclusief de ligging van de plannen te downloaden. Voor de cijfers in dit rapport is gebruik gemaakt van de gegevens uit april 2024. De website geeft een actueel beeld van de plancapaciteit en kan daarom afwijken van dit rapport. Figuur 2.3 toont de indeling in harde en zachte plannen volgens de landelijke definities die is vastgesteld door de provincies en het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK).

Figuur 2.3: Plancapaciteit: Indeling in hard/zacht[1]

Hard/Zacht	Driedeling	Status
Hard	Onherroepelijk of vastgesteld	1A Onherroepelijk
		1B Onherroepelijk + Uitwerkingsplicht
		2A Vastgesteld plan/besluit
		2B vastgesteld + Uitwerkingsplicht
Zacht	Voorbereiding	1C Onherroepelijk. + Wijzigingsbevoegdheid
		2C vastgesteld + Wijzigingsbevoegdheid
		3 plan/besluit in voorbereiding
	Potentieel	4A potentiële locatie in visie
		4B potentiële locatie optie
Onbekend	Onbekend	Status onbekend

Betaalbaarheid

In de woondeals zijn afspraken gemaakt over de koop- en huurklasse van de te bouwen woningen. In hoofdstuk zeven is de opgave en de plancapaciteit voor woningen in deze huur- en koopklassen weergegeven. Hierbij worden de volgende grenzen van het Rijk gehanteerd. Huurwoningen tot €1.158 en koopwoningen onder de €390.000 zijn in de woondeals als 'betaalbaar' gedefinieerd.

- Sociale huur: woningen met een huur tot €880 euro;
- Middenhuur: woningen met een huur van €880 tot €1.158;
- Betaalbare koop: woningen met een koopprijs onder de €390.000.
- Aanvullend hierop monitort de provincie koopwoningen met een koopprijs tot €275.000.

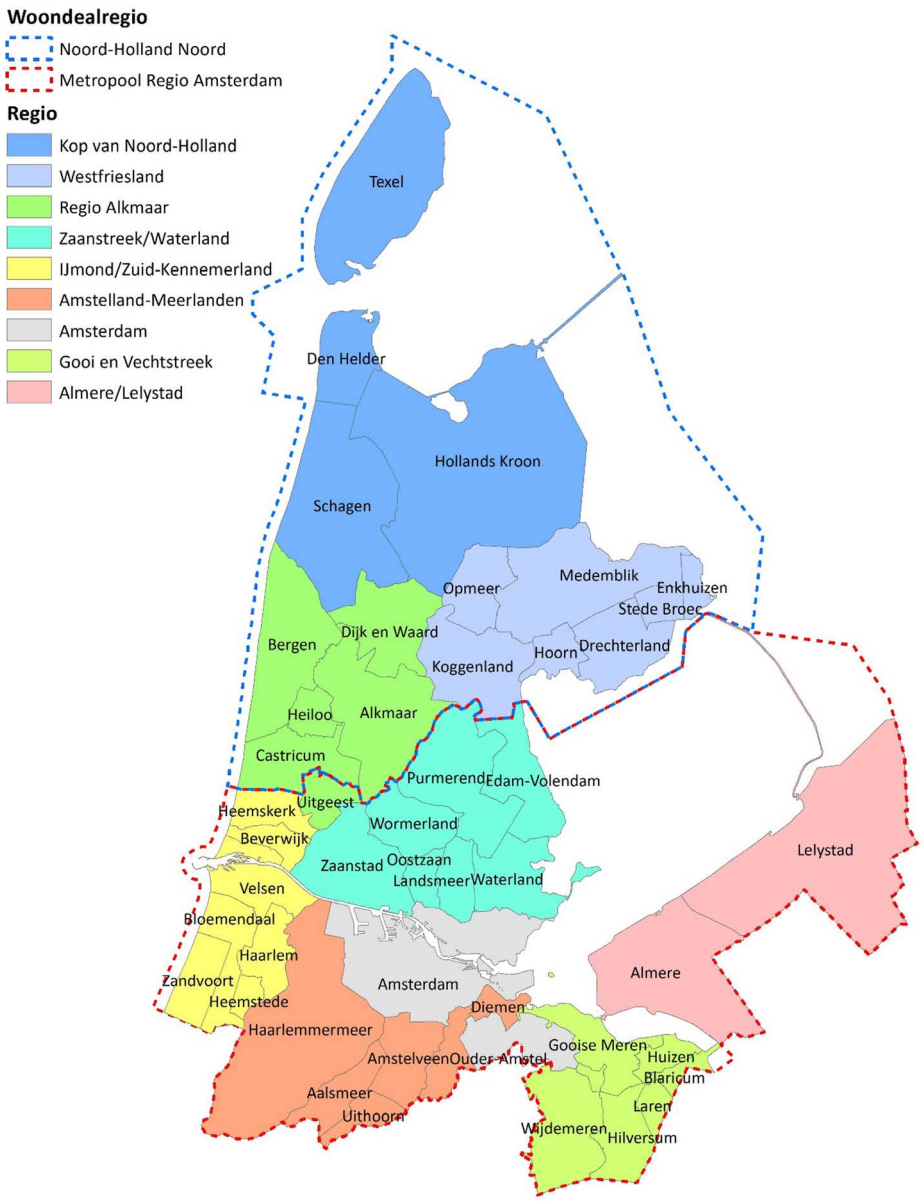
Figuur 2.4 geeft een beeld in hoeverre de gevraagde gegevens in het voorjaar van 2024 zijn ingevuld. Om de gegevens optimaal te kunnen gebruiken is het doel dat zoveel mogelijk plannen op kaart zijn ingetekend. Daarnaast is het van belang dat het aantal vertrouwelijke plannen beperkt blijft en dat bij zoveel mogelijk woningen de prijsklasse bekend is. Over het algemeen wordt de monitor goed ingevuld. In Noord-Holland is 91 procent van de plannen openbaar en is 97 procent ingetekend op kaart. Op regionaal niveau zijn de aandelen soms fors lager. De voornaamste verbeterpunten zijn het percentage openbare plannen in de Kop van Noord-Holland en het percentage prijs bekend tot en met 2030 in de Regio Alkmaar. De plannen met prijs onbekend in Amsterdam zitten vooral na 2030. Op de lange termijn is de prijs vaak nog niet bekend.

Figuur 2.4: Vulling uitgevraagde gegevens plancapaciteit voorjaar 2024 (% = aantal woningen)

	Aantal plannen	% Openbaar	% Op kaart	% Prijs bekend
Kop van Noord-Holland	316	51%	93%	70%
Westfriesland	179	69%	92%	55%
Regio Alkmaar	260	87%	88%	38%
IJmond/Zuid-Kennemerland	306	87%	97%	90%
Zaanstreek/Waterland	288	90%	99%	53%
Amstelland-Meerlanden	214	82%	96%	80%
Amsterdam	856	100%	100%	38%
Gooi & Vechtstreek	201	88%	86%	65%
Almere/Lelystad	242	73%	78%	58%
Noord-Holland Noord	**755**	**73%**	**90%**	**66%**
Noord-Holland Zuid	**1.865**	**94%**	**98%**	**65%**
Noord-Holland	**2.620**	**91%**	**97%**	**65%**
MRA	**2.107**	**89%**	**94%**	**65%**

1 De gemeente Amsterdam hanteert een afwijkende definitie, zie: https://plancapaciteit.nl/uitleg

Figuur 2.5: Regio-indeling

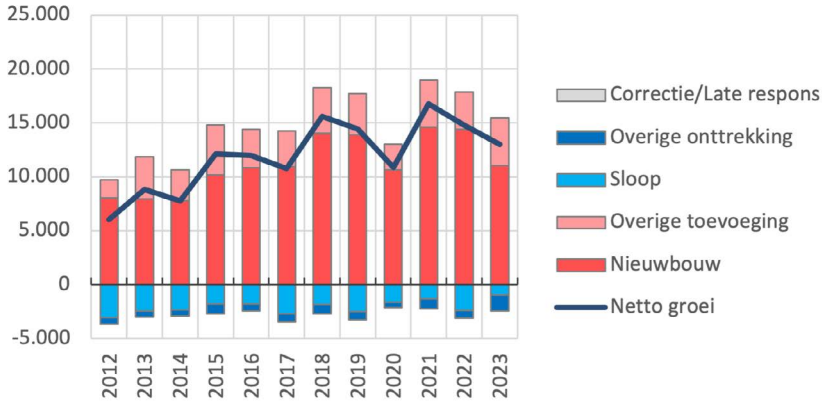


WANT
A LOT OF

3 Ontwikkeling woningvoorraad (aantallen)

Figuur 3.1 toont de ontwikkeling van de woningvoorraad in Noord-Holland vanaf 2012. Alle woningen toegevoegd aan de woningvoorraad door nieuwbouw of overige toevoegingen aan de voorraad vormen de bruto groei. De netto groei is de som van alle toevoegingen minus onttrekkingen, sloop en inclusief correcties. Dit wordt ook wel het saldo woningvoorraad genoemd. In recente jaren is de groei van de woningvoorraad toegenomen t.o.v. het dieptepunt in 2012. De bruto groei in 2023 kwam uit op 15,4 duizend. Minus 2,4 duizend sloop en onttrekkingen kwam de netto groei daarmee uit op 13 duizend woningen.

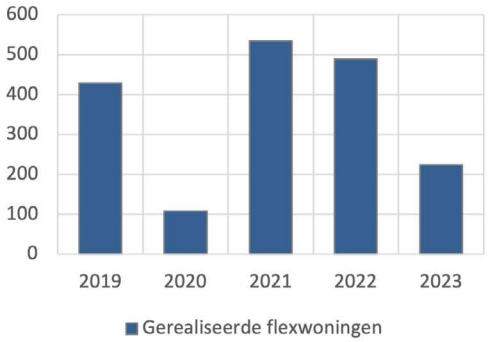
Figuur 3.1: Woningvoorraadmutaties in Noord-Holland 2012-2023

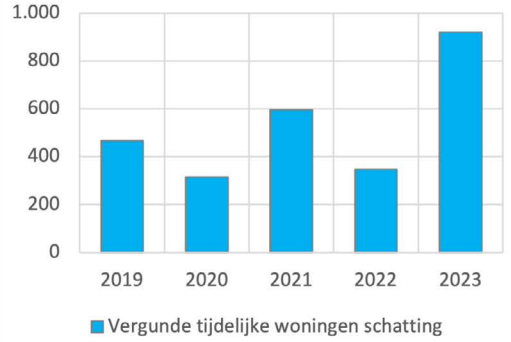


Tijdelijke woningen

Via het woondeal-dashboard van het Rijk zijn gegevens beschikbaar over het aantal gerealiseerde tijdelijke woningen. Daarnaast heeft het CBS eind mei 2024 cijfers gepubliceerd over het aantal verleende bouwvergunningen voor tijdelijke woningen. Onder tijdelijke woningen worden woningen verstaan die voor een bepaalde tijd op een tijdelijke locatie (met toegelaten functie wonen of tijdelijke afwijking omgevingsplan) mogen worden gebouwd. Dit zijn woningen die voldoen aan de eisen die gelden voor nieuwbouw óf die getoetst zijn aan tijdelijke woningen zoals gedefinieerd in het besluit bouwwerken leefomgeving (termijn van ten hoogste 15 jaar). In Noord-Holland gaat het om enkele honderden gerealiseerde tijdelijke woningen per jaar. In 2023 is het aantal verleende bouwvergunningen voor tijdelijke woningen gestegen naar rond de 900 woningen.

Figuur 3.2 en 3.3: Gerealiseerde tijdelijke woningen waarvoor een bouw-vergunning is verleend in Noord-Holland 2019-2023

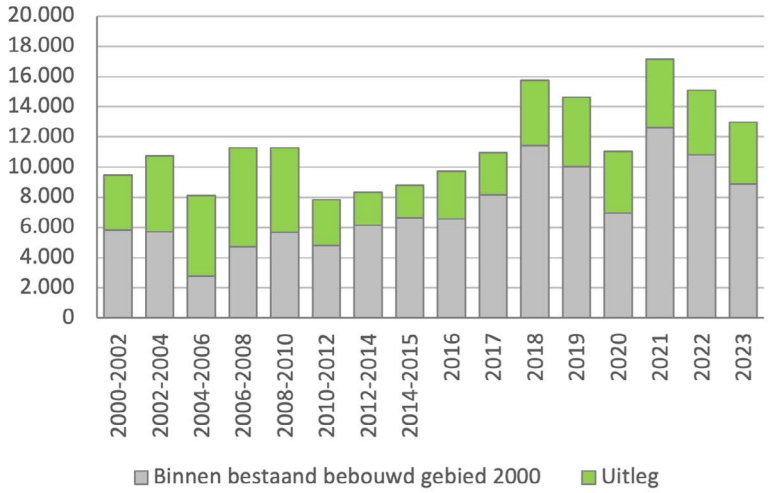




Binnenstedelijk bouwen

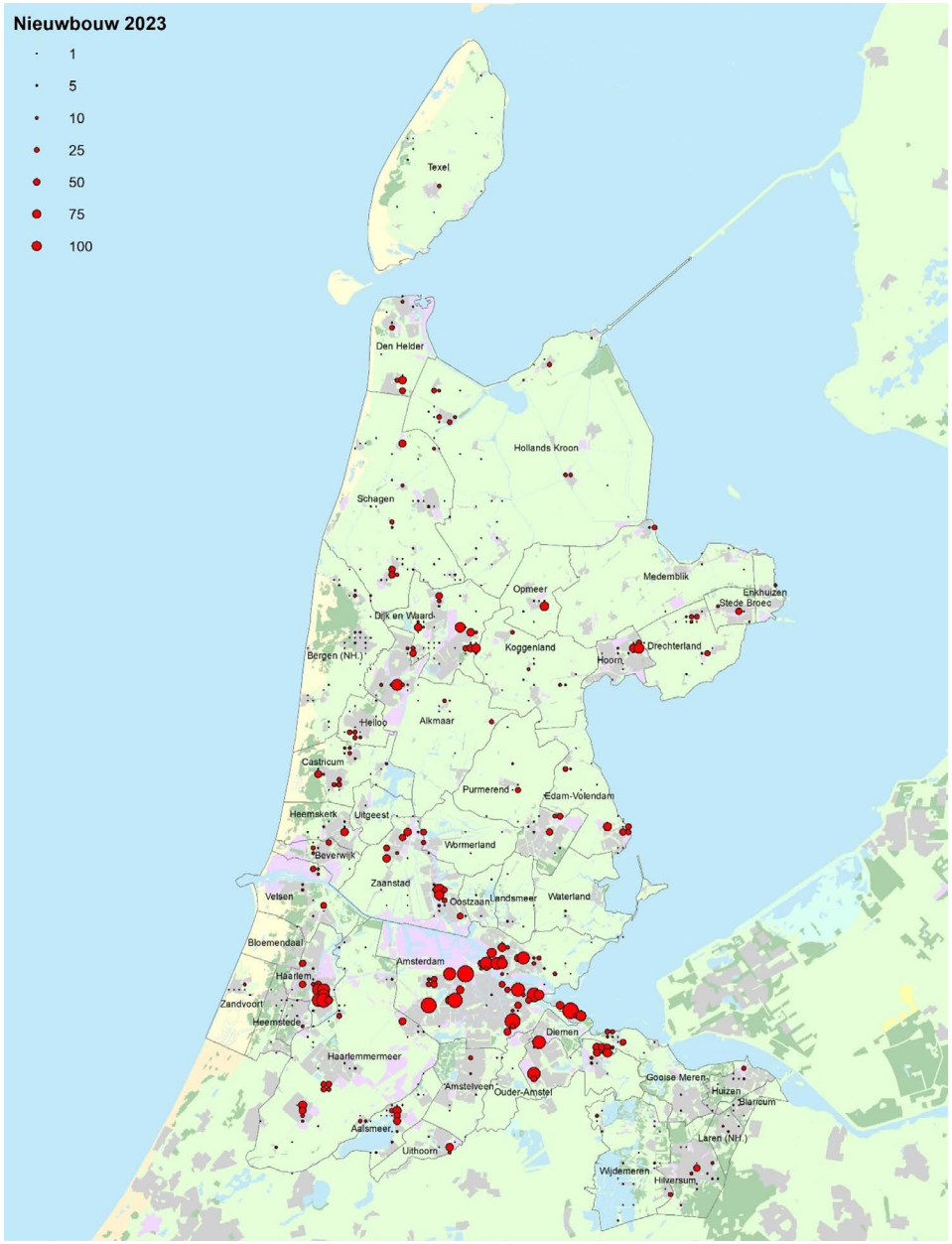
De woningvoorraad groeit zowel binnenstedelijk als op locaties die voorheen nog niet bebouwd waren. Dit laatste wordt meestal woningbouw op uitleglocaties genoemd, vaak voormalig agrarisch gebied of water in het geval van de Amsterdamse wijk IJburg. Uit figuur 3.4 blijkt dat van 2000 tot en met 2023 de groei van de woningvoorraad vooral binnenstedelijk plaatsvond (63 procent). Het betreft hierbij een contour die is vastgesteld door het Rijk in de Nota Ruimte in het jaar 2000. Dat betekent dat alleen woningen op plekken die toen al bebouwd waren (bijvoorbeeld bedrijventerreinen, kantorenlocaties of havengebieden) meetellen als binnenstedelijk. De overige 37 procent van de groei sinds 2000 werd gerealiseerd op uitleglocaties. Tussen 2010 en 2015, een periode van prijsdaling en een lage bouwproductie, was vooral een daling te zien van nieuwbouwwoningen op uitleglocaties.

Figuur 3.4: Netto groei van de woningvoorraad naar ligging



Bron: 2000-2015: PBL, 2016-2023: PNH

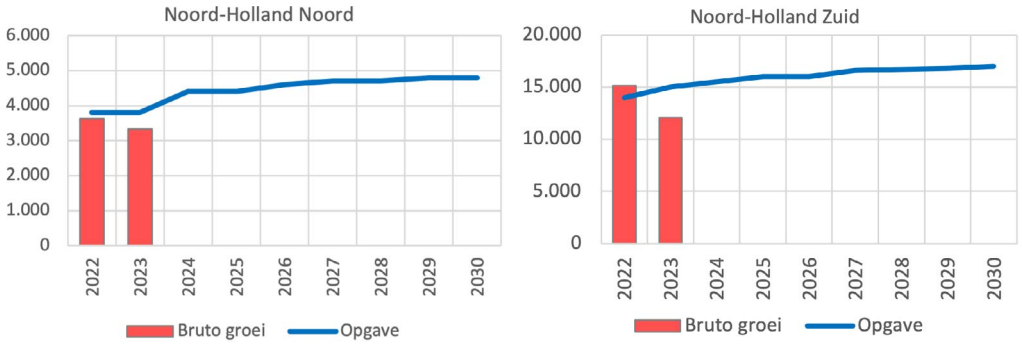
Figuur 3.5: Nieuwbouw in 2023



4 Voortgang Woondeals

In de woondeals is een bruto bouwopgave opgenomen. In totaal gaat het om een opgave van 183.600 woningen in Noord-Holland (bruto groei), waarvan 40 duizend in Noord-Holland Noord en 143.600 in Noord-Holland Zuid. [2] In beide gebieden loopt jaarlijkse opgave op in de tijd. In figuur 4.1 en 4.2 is de opgave voor 2022 en 2023 afgezet tegen de bruto groei in die jaren. Noord-Holland Noord loopt achter op de opgave. De bruto groei in de jaren 2022 en 2023 kwam uit op 7 duizend woningen bij een opgave van 7,6 duizend woningen. In Noord-Holland Zuid is in 2022 meer gebouwd dan de opgave. In 2023 bleef de productie achter. Voor 2022 en 2023 samen kwam de bruto groei in Noord-Holland Zuid uit op 27,2 duizend woningen bij een opgave van 29 duizend woningen.

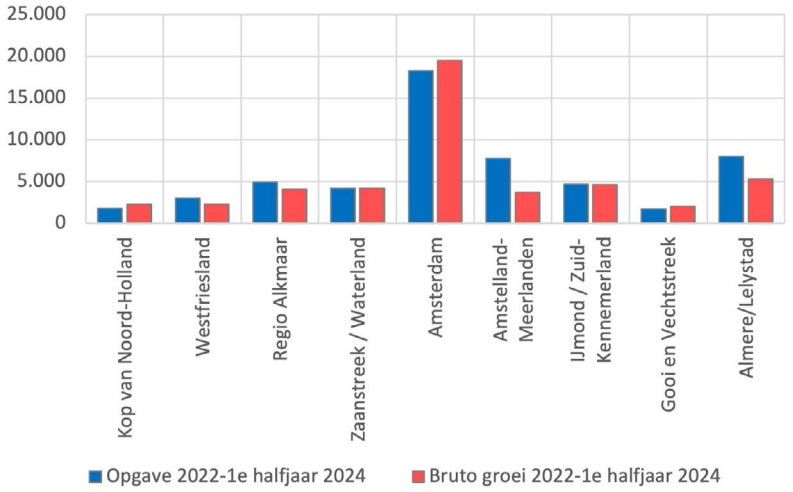
Figuur 4.1 en 4.2: Woondeals Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid: Opgave per jaar en bruto groei in 2022-2023



Figuur 4.3 toont per regio de bruto opgave 2022 - medio 2024 en de bruto groei in dezelfde periode. Op regio- en gemeenteniveau is de woningbouwproductie nooit een vloeiende lijn. Een groot woningbouwproject kan bijvoorbeeld zorgen dat de groei zich in bepaalde jaren concentreert. In de Kop van Noord-Holland, de Gooi & Vechtstreek en Amsterdam lag de bruto groei 2022 - medio 2024 boven de opgave.

In Zaanstreek/Waterland en IJmond/Zuid-Kennemerland waren de bruto groei en opgave in balans. De overige regio's hebben een achterstand t.o.v. de opgave. Met name in Amstelland-Meerlanden en Almere/Lelystad bleef de productie achter.

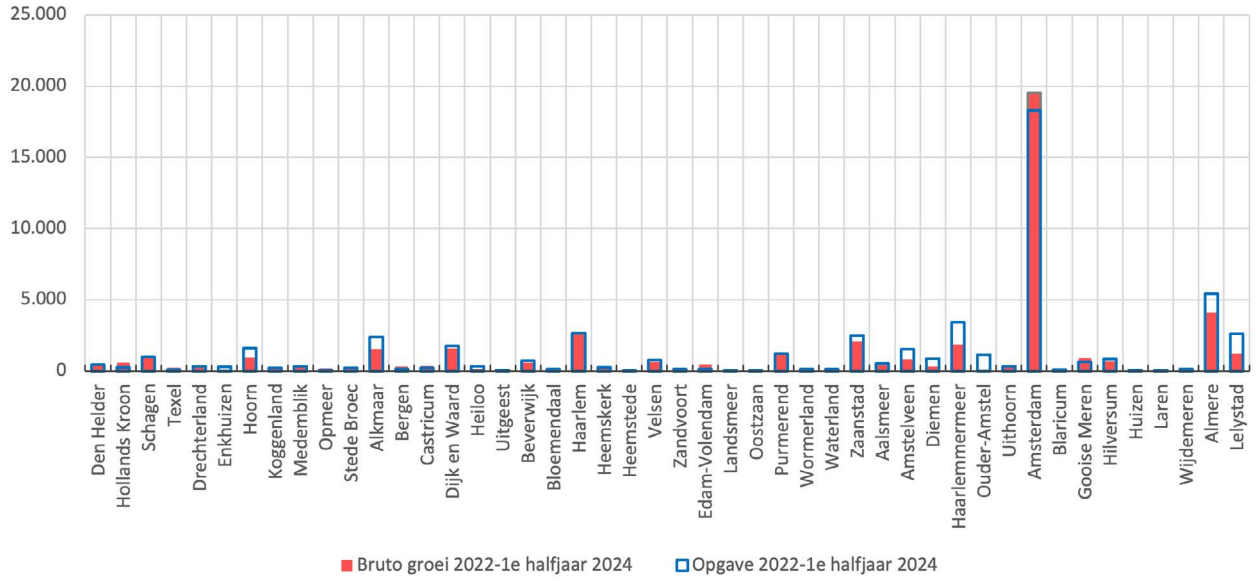
Figuur 4.3: Opgave woondeals in 2022 - 1e halfjaar 2024 en bruto groei in 2022 - 1e halfjaar 2024



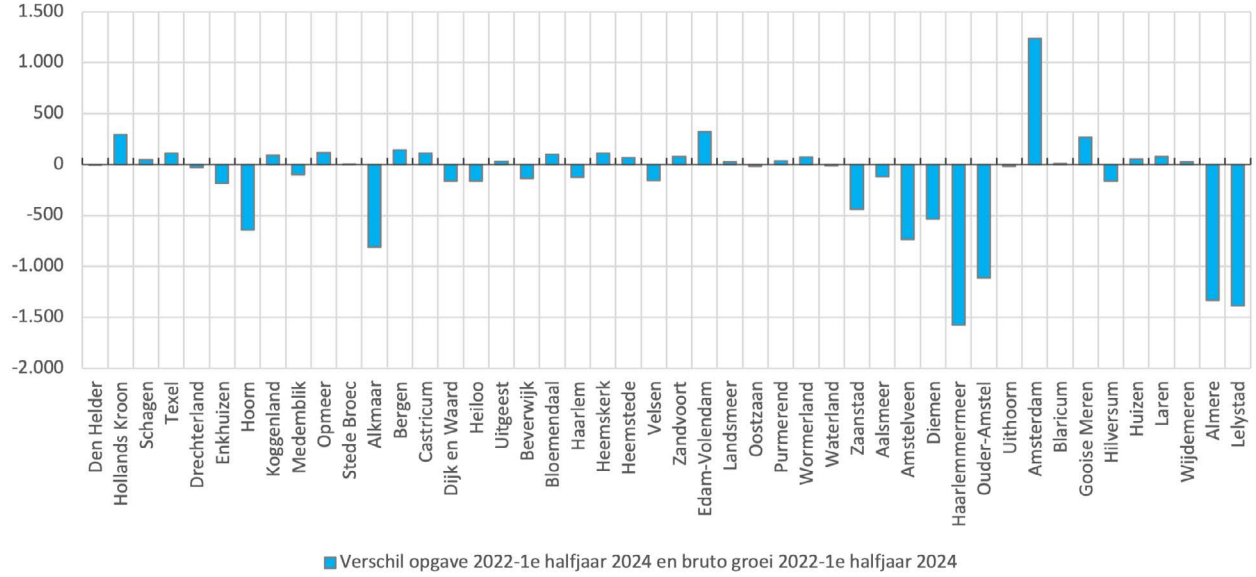
In figuur 4.4 is de bruto opgave 2022 – medio 2024 per gemeente afgezet t.o.v. de bruto groei in dezelfde periode. Figuur 4.5 toont per gemeente het verschil tussen de opgave en de bruto groei. Een aantal gemeenten loopt voor op de opgave. Absoluut is dit verschil het grootst in Amsterdam, Hollands Kroon, Edam-Volendam en Gooise Meren. De gemeenten Hoorn, Alkmaar, Zaanstad, een aantal gemeenten in Amstelland-Meerlanden en Almere en Lelystad hebben de grootste achterstand op de opgave. In de gemeenten Laren en Heemstede (op een enkele woning na) is medio 2024 de complete woondealopgave voor de periode 2022-2030 al gerealiseerd.

2 In 2024 is de woondealopgave opgehoogd met een extra opgave van 7 duizend woningen in Noord-Holland waarvan 2,5 duizend in Noord-Holland Noord en 4,5 duizend in Noord-Holland Zuid. Deze extra woningen zijn nog niet verdeeld per subregio en maken nog geen deel uit van de opgave in dit hoofdstuk.

Figuur 4.4: Opgave woondeals 2022 - 1e halfjaar 2024 t.o.v. bruto groei 2022 - 1e halfjaar 2024



Figuur 4.5: Realisatie opgave woondeals 2022 - 1e halfjaar 2024 t.o.v. bruto groei 2022 - 1e halfjaar 2024



Betaalbaarheid

De aandacht bij het monitoren van woningbouw was traditioneel vooral gericht op aantallen. Voor het monitoren van de betaalbaarheid van woningen zijn heldere afspraken nodig en eenduidige definities over woningbouwplannen, opgeleverde woningen en de ontwikkeling van de woningvoorraad. Het monitoren van betaalbaarheid is momenteel nog beperkt mogelijk omdat de prijsklasse van opgeleverde huurwoningen niet beschikbaar is.

De data over betaalbaarheid loopt achter op de kwantitatieve woningmutaties. Deels komt dat omdat pas begonnen kan worden met de analyses als de definitieve mutatiedata van de woningvoorraad beschikbaar is. Voor woningen gebouwd in 2023 was dit rond juni 2024. Daarnaast zijn aanvullende gegevens nodig zoals de WOZ-waarde van woningen, gegevens uit het Kadaster en gegevens over de inkomens van huishoudens. In de praktijk betekent dit dat nu wel bekend is hoeveel woningen gebouwd zijn tot en met 2023, maar nog geen goed zicht is op de kwalitatieve ontwikkeling van de woningvoorraad. Deze cijfers zijn pas eind 2024 beschikbaar. De complete voortgang van de betaalbaarheidsdoelen van de woondeals is daardoor nog niet goed te monitoren.

Inmiddels is wel bekend wie de eigenaar is van de woningen die in 2022 aan de voorraad zijn toegevoegd door nieuwbouw of overige toevoeging. In Noord-Holland Noord was 52 procent van de gerealiseerde woningen een koopwoning, 13 procent in eigendom van woningcorporaties en 33 procent van andere verhuurders. In Noord-Holland Zuid was 23 procent een koopwoning, 24 procent in eigendom van corporaties en 52 procent van andere verhuurders. Maar een klein deel van de sociale huurwoningen wordt door niet woningcorporaties gebouwd, zie hoofdstuk 7. Deze percentages geven daarmee een duidelijke indicatie dat de bouw van sociale huurwoningen in veel regio's achterblijft bij de opgave in de woondeals. Volgens de woondealopgave moet ongeveer 30 procent van de gebouwde woningen een sociale huurwoning zijn.

Figuur 4.6: Bruto groei in 2022 naar eigendom per regio

	Koop-woning	Woning-corporatie	Overig huur	Niet bekend	% Koop-woning	% Woning-corporatie	% Overig huur	% Niet bekend
Kop van Noord-Holland	459	75	265	42	55%	9%	32%	5%
Westfriesland	581	231	206	5	57%	23%	20%	0%
Regio Alkmaar	860	183	714	7	49%	10%	40%	0%
Zaanstreek/Waterland	686	555	416	8	41%	33%	25%	0%
Amsterdam	1.219	2.327	5.526	59	13%	25%	61%	1%
Amstelland-Meerlanden	593	364	741	12	35%	21%	43%	1%
IJmond/Zuid-Kennemerland	433	256	906	4	27%	16%	57%	0%
Gooi en Vechtstreek	527	174	312	40	50%	17%	30%	4%
Almere/Lelystad	1.018	297	1.070	4	43%	12%	45%	0%
Noord-Holland Noord	**1.900**	**489**	**1.185**	**54**	**52%**	**13%**	**33%**	**1%**
Noord-Holland Zuid	**3.458**	**3.676**	**7.901**	**123**	**23%**	**24%**	**52%**	**1%**
Noord-Holland	**5.358**	**4.165**	**9.086**	**177**	**29%**	**22%**	**48%**	**1%**
MRA	**4.489**	**3.974**	**8.979**	**128**	**26%**	**23%**	**51%**	**1%**

Bron: Syswov

Aanvullend hierop heeft het CBS recent cijfers gepubliceerd over nieuwbouw door woningcorporaties in 2023 en de eerste helft van 2024. In Noord-Holland lag het aandeel van woningcorporaties op gemiddeld op 19 procent van de totale nieuwbouwproductie. Alleen in Westfriesland, Zaanstreek/Waterland en Amsterdam lag het percentage boven de 20 procent.

Figuur 4.7: Nieuwbouw 2023-1e halfjaar 2024 naar eigendom per regio

	Totaal	Woning-corporaties	Andere eigenaar	Onbekend	% Woning-corporaties
Kop van Noord-Holland	1.135	180	845	110	16%
Westfriesland	1.040	235	795	10	23%
Regio Alkmaar	1.645	200	1.445	0	12%
Zaanstreek/Waterland	2.085	445	1.575	65	21%
Amsterdam	7.430	1.795	5.545	90	24%
Amstelland-Meerlanden	1.825	250	1.575	0	14%
IJmond/Zuid-Kennemerland	2.195	270	1.885	40	12%
Gooi en Vechtstreek	720	90	510	120	13%
Noord-Holland Noord	**3.820**	**615**	**3.085**	**120**	**16%**
Noord-Holland Zuid	**14.255**	**2.850**	**11.090**	**315**	**20%**
Noord-Holland	**18.075**	**3.465**	**14.175**	**435**	**19%**
MRA	**4.489**	**3.974**	**8.979**	**128**	**26%**

hurks
REAMIX
REAMIX

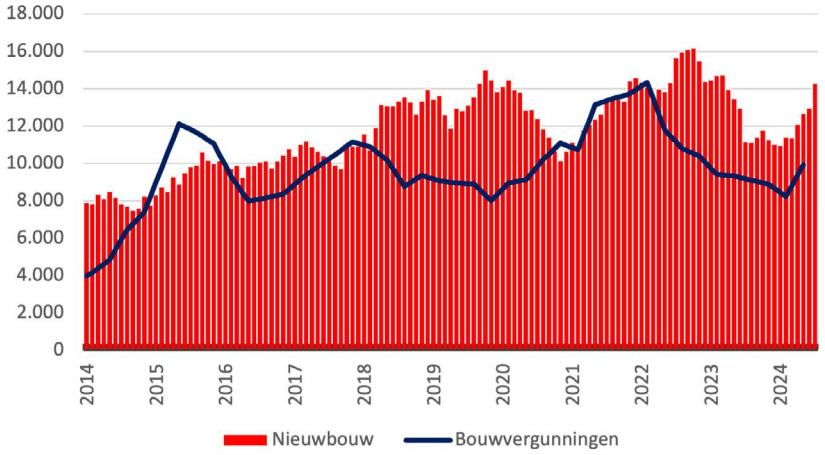
5 Bouwvergunningen en start bouw

Het aantal afgegeven bouwvergunningen is een indicator voor het aantal nieuw te bouwen woningen. Voorafgaand aan de bouw van een nieuwbouwwoning wordt eerst een bouwvergunning verleend. De verleende bouwvergunningen worden per gemeente bijgehouden door het CBS. Figuur 5.1 toont het aantal woningen waarvoor een bouwvergunning is verleend. De cijfers voor de laatste kwartalen zijn voorlopig. Doorgaans volgt nog enige late respons waardoor de aantallen hoger uitvallen.

Bouwvergunningen zijn geen optimale voorspeller voor de toekomstige bouwproductie. In theorie is 1 bouwvergunning gelijk aan één woning en duurt het bouwen van een woning, na vergunningverlening, ongeveer twee jaar. In de praktijk gaat dit niet helemaal op. Met name in Amsterdam werd soms voor meerdere woningen één vergunning doorgegeven. In 2017 werd hierdoor bijvoorbeeld voor ongeveer 11 duizend nieuwbouwwoningen een vergunning verleend, terwijl in 2019 ongeveer 14 duizend nieuwbouwwoningen werden opgeleverd. De getallen op regionaal niveau zijn hierdoor mogelijk een onderschatting.

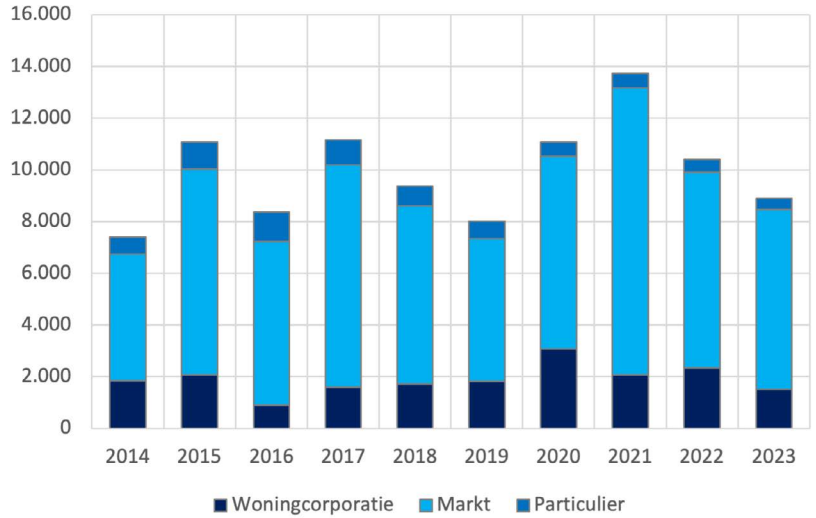
Overige toevoegingen tellen niet mee in de cijfers over de bouwvergunningen. Vanaf 2022 is een daling zichtbaar bij het aantal verleende bouwvergunningen. Het aantal in Noord-Holland is gedaald vanaf de piek van ongeveer 14 duizend per jaar in het vierde kwartaal 2021 naar 8,2 duizend per jaar in het eerste kwartaal 2024. In het tweede kwartaal van 2024 steeg het aantal bouwvergunningen weer naar bijna 10 duizend woningen per jaar. Ook de nieuwbouw nam toe in 2024, eind juli 2024 ligt het totaal, berekend over de laatste 12 maanden, op 14,3 duizend nieuwbouwwoningen.

Figuur 5.1: Noord-Holland: Nieuwbouw en verleende bouwvergunningen (jaartotaal per maand)

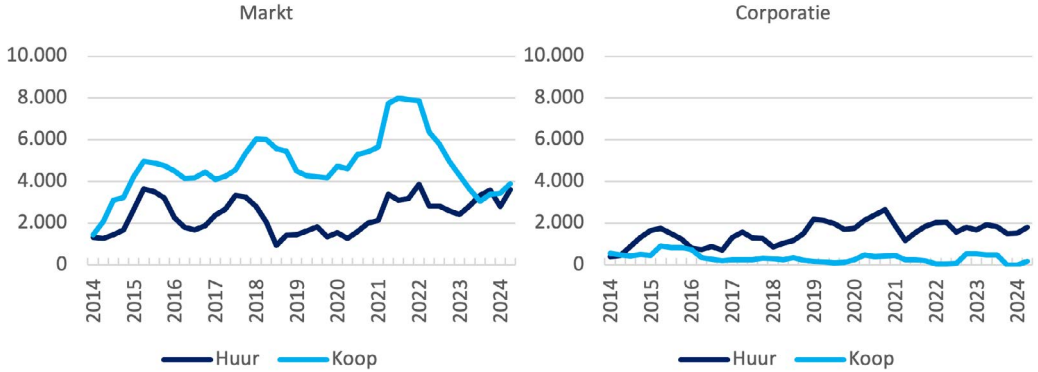


Bij verleende bouwvergunningen is bekend wie de opdrachtgever is en of de te bouwen woning huur of koop is. Het gaat hierbij om degene die opdracht tot het bouwen heeft gegeven. De volgende typen worden onderscheiden: woningcorporaties, bouwers van de markt (inclusief institutionele beleggers) en overige opdrachtgevers (inclusief collectief particulier opdrachtgeverschap). Overheid en woningcorporaties bouwen vooral huurwoningen. Bouwers voor de markt bouwen zowel huur- als koopwoningen en andere particuliere opdrachtgevers bouwen bijna alleen maar koopwoningen. Het grootste deel van deze daling zit bij koopwoningen door de bouwers van de markt, zoals projectontwikkelaars en institutionele beleggers. Dit zijn traditioneel gezien ook de partijen die het meeste aantal woningen bouwen. Het aantal verleende bouwvergunningen voor huurwoningen is redelijk stabiel.

Figuur 5.2: Verleende bouwvergunningen (aantal woningen) in Noord-Holland 2014-2023 naar opdrachtgever



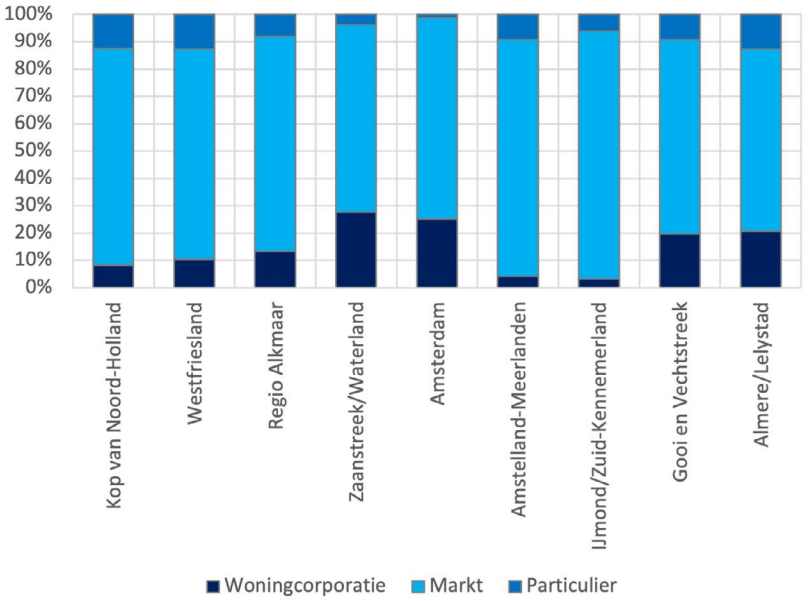
Figuur 5.3: Verleende bouwvergunningen in NH 2014-2e kwartaal 2024 huur/koop – markt/corporatie (aantal woningen)



De verleende bouwvergunningen naar opdrachtgever en huur of koop bieden een indicatie voor het halen van de betaalbaarheidsdoelen uit de woondeals op de korte termijn. Hierbij is gekeken naar de verleende bouwvergunningen in 2022 en 2023. Het aantal sociale huurwoningen gebouwd door marktpartijen is beperkt. In de plancapaciteit zijn 1.270 geplande sociale huurwoningen door marktpartijen opgenomen. Sociale huur zal daarom grotendeels komen uit de verleende vergunningen aan woningcorporaties. Rekening houdend met het feit dat deze opdrachtgevers ook koopwoningen en niet-sociale huur bouwen, zijn waarschijnlijk aandelen van boven de 30 procent nodig om de doelen uit de woondeals te halen.

De percentages voor bouwvergunningen verleend voor nieuwbouwwoningen in 2022 en 2023 met woningcorporaties als opdrachtgever liggen in veel regio's ruim onder de 30 procent, zie figuur 5.4. Net als het beperkt aantal opgeleverde woningen waarvan woningcorporaties eigenaar zijn, is dit een indicatie dat in veel regio's te weinig sociale huur wordt gebouwd. Alleen Zaanstreek/Waterland en Amsterdam vormen qua vergunningverlening hierop waarschijnlijk een uitzondering.

Figuur 5.4: Verleende bouwvergunningen (aantal woningen) per regio totaal 2022 en 2023

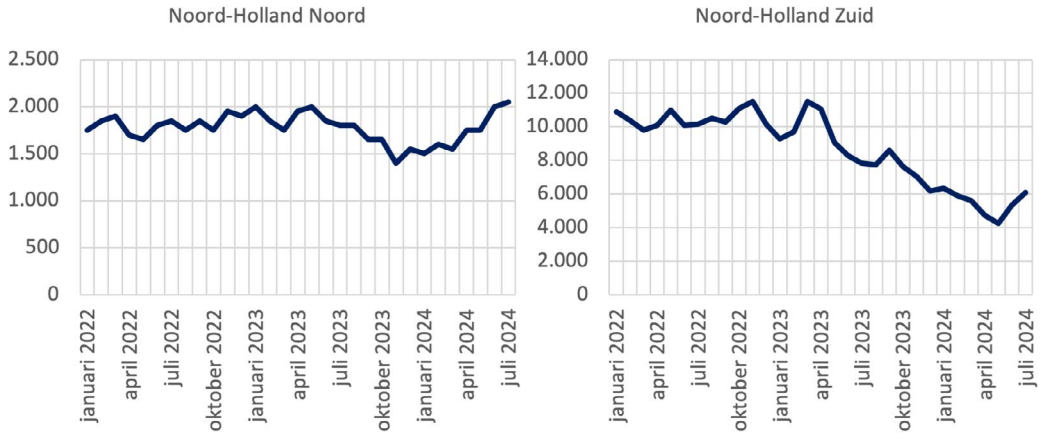


Start bouw

Naast de verleende bouwvergunningen geeft ook het aantal woningen waarbij de bouw is gestart een beeld van de aankomende woningbouwproductie op de korte termijn. De data zijn afkomstig uit de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) en zijn vooral geschikt om de trend te bepalen. De aantallen liggen net als de verleende bouwvergunningen op een

lager niveau dan de uiteindelijke realisatiecijfers van het CBS. Dit komt door onderrapportage en doordat woningtransformaties en woningsplitsingen niet meetellen. Het aantal woningen waarvan de bouw is gestart, is in Noord-Holland Noord sinds eind 2023 gestegen. In juli 2024 lag het niveau rond de 2.000 woningen per jaar. In Noord-Holland Zuid was een forse daling zichtbaar van rond de 10 duizend woningen per jaar in 2022 tot begin 2023 naar 4,3 duizend woningen in mei 2024. De laatste maanden neemt het aantal weer toe.

Figuur 5.5: Start bouw (aantal woningen) per regio totaal lopend jaartotaal per maand januari 2022 - juni 2024

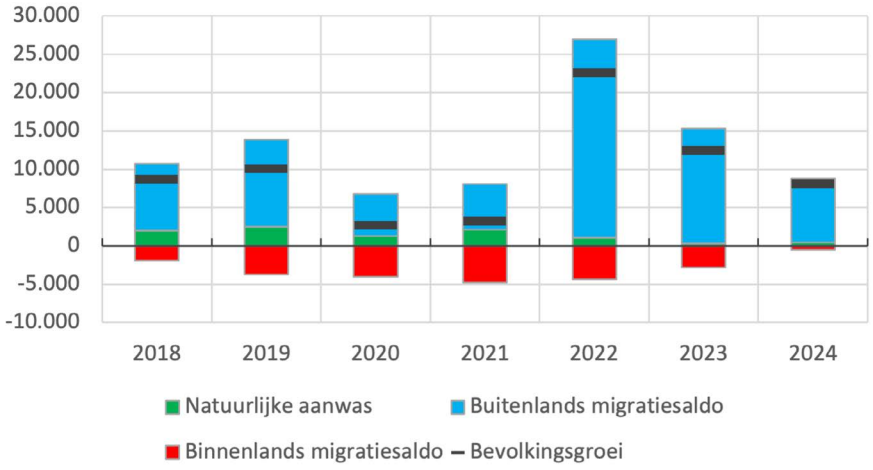


Bron: ABF Research

6 Demografische ontwikkelingen en het woningtekort

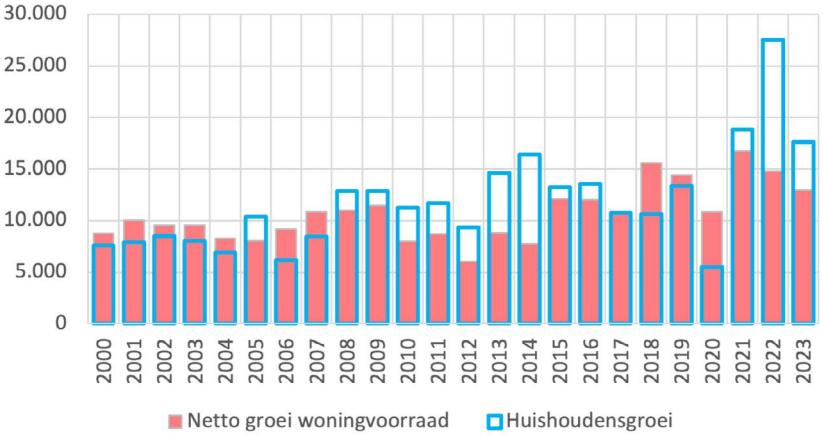
Nederland kende in 2022 een buitengewoon hoge bevolkingsgroei. Deels kwam dit door de komst van vluchtelingen uit Oekraïne, maar ook het overig buitenlands migratiesaldo was hoog. In totaal groeide de bevolking in Nederland met 221 duizend inwoners. In 2023 was de nationale bevolkingsgroei lager en kwam uit op 132 duizend inwoners. Historisch gezien was de groei in 2023 nog steeds hoog. Afgezien van 2021 en 2022 kende Nederland alleen in de jaren zestig en zeventig een hogere bevolkingsgroei. Figuur 6.1 toont de bevolkingsontwikkeling in Noord-Holland per jaar in het eerste halfjaar van 2018 tot en met 2024. Ook in Noord-Holland was de groei in 2022 en 2023 hoog. In het eerste halfjaar van 2024 is de bevolkingsgroei gedaald en kwam uit op 8,2 duizend inwoners. Dit komt door een lager buitenlands migratiesaldo. Het binnenlands migratiesaldo werd juist minder negatief.

Figuur 6.1: Bevolkingsontwikkeling in Noord-Holland eerste halfjaar in de jaren 2018-2024



Hoge bevolkingsgroei betekent ook een hoge huishoudensgroei. Figuur 6.2 toont per jaar in Noord-Holland de groei van het aantal huishoudens en de netto groei van de woningvoorraad. Van 2008 tot en met 2016 groeide het aantal huishoudens harder dan de woningvoorraad; van 2017 tot en met 2020 was dit andersom. In 2022 en 2023 lag de huishoudensgroei op een historisch gezien erg hoog niveau. De netto groei van de woningvoorraad bleef hierbij achter. In 2021-2023 groeide het aantal huishoudens met 64 duizend terwijl de woningvoorraad groeide met 45 duizend woningen, een verschil van 19 duizend. Als gevolg hiervan is het woningtekort gestegen.

Figuur 6.2: Huishoudensgroei en netto groei woningvoorraad in Noord-Holland



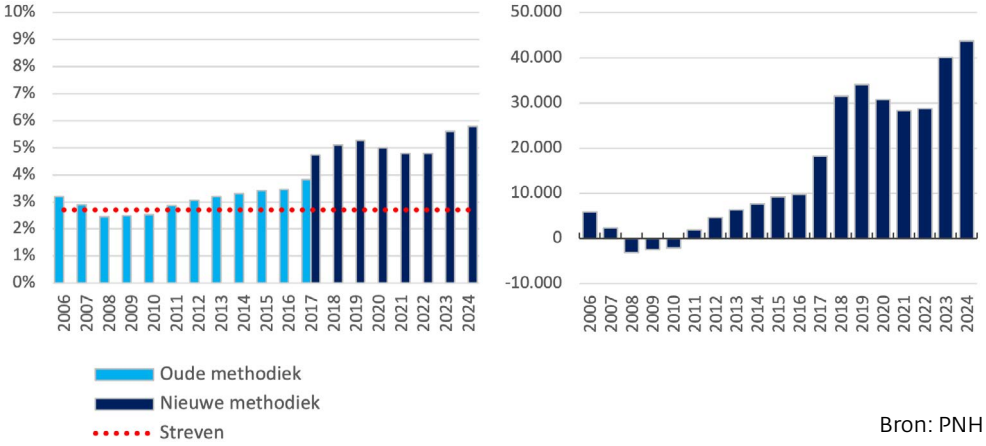
Woningtekort

Het woningtekort in Nederland piekte na de oorlog tot de jaren zestig met percentages boven de 10 procent en lag hierna lange tijd rond de 1-3 procent. Momenteel is het landelijke tekort ongeveer 400 duizend woningen, 4,9 procent van de woningvoorraad. In de steden is het tekort vaak hoger dan in de meer landelijke gemeenten. In 2017 is een nieuwe methodiek geïntroduceerd die uitgaat

van statistische registraties i.p.v. enquêtes. Het woningtekort valt bij de nieuwe methodiek wat hoger uit.

In figuur 6.3 is sinds 2006 de ontwikkeling van het woningtekort te zien voor Noord-Holland. Het tekort nam toe van 2008 tot 2019. Van 2020 tot 2022 daalde het woningtekort. Dit kwam vooral door de lagere huishoudensgroei tijdens de coronacrisis maar ook door de toegenomen woningbouwproductie. Begin 2024 is het woningtekort gestegen, net als vorig jaar. De toename van het woningtekort t.o.v. begin 2023 bedraagt bijna 4,3 duizend woningen. Begin 2024 lag het woningtekort in Noord-Holland op 81,8 duizend woningen, 5,8 procent van de woningvoorraad. Absoluut en relatief is het tekort het hoogst in de gemeente Amsterdam.

Figuur 6.3 en 6.4: Woningtekort: Percentage in Noord-Holland en aantal woningen nodig voor terugdringen woningtekort



Bron: PNH

Sinds de jaren negentig geldt nationaal een streeftekort van 2 procent dat volgens het ministerie van VROM samenging met een relatief stabiele marktsituatie. Bij een tekort van 0 procent ontstaat namelijk leegstand in afwachting van nieuwe huishoudens. Het is daarom niet realistisch om te stellen dat het volledige woningtekort dient te worden ingelopen. Op basis van het verleden lijkt een woningtekort van rond de 2,7 procent (4 procent in Amsterdam en 2 procent in de rest van de provincie) een niveau dat samengaat met een redelijk ontspannen woningmarkt. In figuur 6.4 is uitgewerkt hoeveel extra woningen nodig zijn om uit te komen op dit gewenste woningtekort. Bij het woningtekort begin 2024 gaat het in Noord-Holland om 44,1 duizend woningen.

Vanwege de betrouwbaarheidsmarges is het tekort alleen op regioniveau beschikbaar. Cruciaal is dat voor het woningtekort alleen getalsmatig wordt gekeken naar of een huishouden met een woonwens een woning heeft. Het getal zegt niets over het feit of mensen te duur of te klein wonen of bijvoorbeeld een verhuiswens van een huur- naar een koopwoning hebben.

Figuur 6.5: Woningtekort in 2024

	Woning-voorraad 2024	Woningtekort begin 2024	Woningtekort begin 2024 %	Gewenst tekort	Aantal woningen nodig om tekort terug-brengen
Kop van Noord-Holland	78.800	3.000	3,8%	2%	+1.400
Westfriesland	96.300	4.000	4,2%	2%	+2.000
Regio Alkmaar	140.900	5.000	3,5%	2%	+2.200
Zaanstreek/Waterland	153.700	6.700	4,4%	2%	+3.700
Amsterdam	480.800	41.800	8,7%	4%	+22.600
Amstelland en Meerlanden	159.600	9.300	5,8%	2%	+6.200
Zuid-Kennemerland/IJmond	182.500	7.000	3,8%	2%	+3.300
Gooi & Vechtstreek	112.400	5.000	4,4%	2%	+2.700
Almere/Lelystad	128.000	9.800	7,7%	2%	+7.200
Noord-Holland Noord	**316.000**	**12.000**	**3,8%**	**2%**	**+5.600**
Noord-Holland Zuid	**1.405.000**	**69.800**	**5,0%**	**3%**	**+38.500**
Noord-Holland	**1.405.000**	**81.800**	**5,8%**	**3%**	**+44.100**
MRA	**1.217.000**	**79.600**	**6,5%**	**3%**	**+45.700**

7 Plancapaciteit

Voor alle Noord-Hollandse gemeenten samen bedraagt de bruto plancapaciteit (alle geplande te bouwen woningen) tot 2050 in totaal 410,8 duizend woningen. Dit betreft de capaciteit in alle soorten plannen variërend van plannen die al worden gebouwd tot potentiële plannen waarvoor alleen nog ideeën bestaan. Een woningbouwplan staat in de plancapaciteit tot het volledig opgeleverd is. In de (binnenstedelijke) plannen worden naar verwachting 6,4 duizend woningen gesloopt (voor vervanging). In totaal resteert een netto plancapaciteit van 404,4 duizend woningen. In figuur 7.1 zijn deze gegevens per regio weergegeven. De gegevens voor sloop zijn niet compleet. Jaarlijks worden 2 à 3 duizend woningen gesloopt of onttrokken aan de woningvoorraad. Deze zijn niet allemaal opgenomen in de plancapaciteit. De openbare plannen staan afgebeeld in figuur 7.14.

Figuur 7.1: Plancapaciteit in 2024 tot 2050 per regio

	Bruto	Sloop	Netto
Kop van Noord-Holland	13.500	400	13.100
West-Friesland	18.800	400	18.400
Regio Alkmaar	28.900	0	28.900
IJmond/Zuid-Kennemerland	35.100	3.200	31.900
Zaanstreek/Waterland	39.600	2.000	37.600
Amstelland en Meerlanden	68.200	200	68.000
Amsterdam (gemeente)	195.200	0	195.200
Gooi en Vechtstreek	11.500	200	11.300
Almere/Lelystad	99.100	100	99.000
Noord-Holland Noord	**61.200**	**800**	**60.400**
Noord-Holland Zuid	**349.600**	**5.600**	**344.000**
Noord-Holland	**410.800**	**6.400**	**404.400**
MRA	**448.700**	**5.700**	**443.000**

In figuur 7.2 is de bruto plancapaciteit nader gespecificeerd naar planstatus, zie hoofdstuk 2 voor de definities. Voor (ruim) voldoende harde plancapaciteit is een randvoorwaarde om op korte termijn van plan tot voldoende productie te kunnen komen en te kunnen voldoen aan de woningbouwopgaven. De provincie stimuleert gemeenten daarom om jaarlijks voldoende nieuwe plannen hard te maken en zo een continue bouwstroom mogelijk te maken. De bruto harde plancapaciteit ligt in Noord-Holland momenteel rond de 108,5 duizend woningen, waarvan 96,3 duizend woningen gepland zijn tot en met 2030. In vergelijking met 2023 is de harde capaciteit in Noord-Holland gestegen met ongeveer 6,5 duizend woningen. De toename was het grootst in de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Zaanstad. De gemeente Almere heeft geen planstatus ingevuld. De harde plancapaciteit in de MRA ligt daardoor hoger dan in de tabel.

Figuur 7.2: Bruto plancapaciteit in 2024 tot 2050 per regio naar planstatus

	Hard	Zacht	Onbekend	Bruto
Kop van Noord-Holland	4.300	8.300	1.000	13.600
West-Friesland	4.900	13.800	0	18.700
Regio Alkmaar	5.900	23.100	0	29..000
IJmond/Zuid-Kennemerland	5.100	30..000	0	35.100
Zaanstreek/Waterland	11.000	28.200	500	39.700
Amstelland en Meerlanden	13.100	54.900	100	68.100
Amsterdam (gemeente)	61.400	133.800	0	195.200
Gooi en Vechtstreek	2.800	8.500	100	11.400
Almere/Lelystad*	1.500	21.800	75.800	99.100
Noord-Holland Noord	**15.100**	**45.200**	**1.000**	**61.300**
Noord-Holland Zuid	**93.400**	**255.400**	**700**	**349.500**
Noord-Holland	**108.500**	**300.600**	**1.700**	**410.800**
MRA	**94.900**	**277.200**	**76.500**	**448.600**

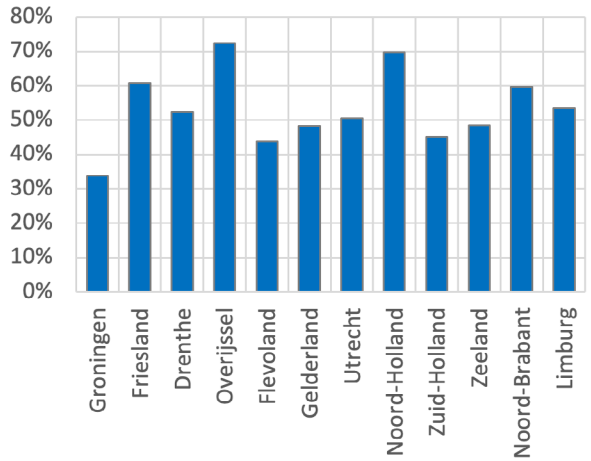
*De gemeente Almere heeft geen planstatus ingevuld

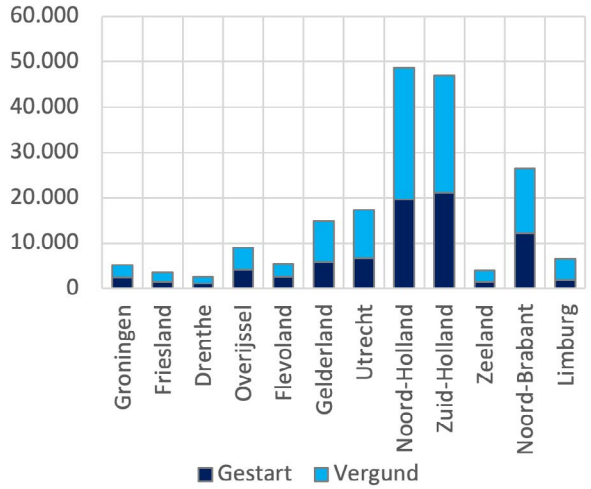
Harde plancapaciteit in nationaal perspectief

In vergelijking met andere provincies is de harde plancapaciteit in Noord-Holland groot. Absoluut heeft Noord-Holland de meeste woningen in harde bouwplannen van alle provincies. Relatief t.o.v. de resterende woondealopgave is alleen in Overijssel de harde plancapaciteit ruimer, zie figuur 7.3. Noord-Holland heeft van alle provincies de meeste nog niet opgeleverde woningen waarvan de bouw is gestart of waarvoor een vergunning is verleend (zie figuur 7.4). Met name het

aantal vergunde nog niet gerealiseerde woningen is hoog. Hierdoor kunnen, nu de markt weer aantrekt, in Noord-Holland veel woningen relatief snel worden opgeleverd.

Figuur 7.3 en 7.4: Harde plancapaciteit t.o.v. resterende woondealopgave en aantal woningen gestart/bouwvergunning verleend en nog niet gerealiseerd (stand juni 2024).





Bron: ABF Research

Plancapaciteit naar fasering

Aan gemeenten is gevraagd om aan te geven in welk jaar de in de monitor opgegeven capaciteit naar verwachting wordt opgeleverd. Dit geeft een indicatie van de fasering van de productie. De gegevens over fasering zijn geen exacte voorspelling van de verwachte bouwproductie. De vraag aan gemeenten is namelijk niet om de nieuwbouw te voorspellen, maar om de beschikbare capaciteit te faseren. Plannen kunnen mogelijk eerder of later opgeleverd worden dan verwacht of vinden uiteindelijk geen doorgang etc. Ook is gebleken dat een deel van de opgeleverde nieuwbouw niet altijd in de monitor voorkomt als plancapaciteit. Het gaat dan bijvoorbeeld om plannen die heel snel van plan naar uitvoering gaan, zoals kleine binnenstedelijke plannen of transformatie.

Figuur 7.6 toont de plancapaciteit naar fasering. Uit de inventarisatie van plancapaciteit blijkt dat niet alle gemeenten even ver vooruitplannen. Zo heeft niet iedere gemeente plannen voor de periode vanaf bijvoorbeeld 2040. Ook zijn in meerdere regio's nog maar beperkt plannen opgenomen voor de periode vanaf 2030. Dit kan zijn omdat een gemeente bijvoorbeeld geen fysieke ruimte meer heeft binnen de gemeentegrenzen. Daarnaast is het inzicht in binnenstedelijke plannen op de langere termijn niet altijd beschikbaar. Het vrijkomen van bijvoorbeeld een binnenstedelijk bedrijventerrein is niet altijd al 10 jaar van tevoren bekend. Verder zijn vooral kleinere gemeenten niet op een dergelijke lange termijn actief op zoek naar nieuwe locaties voor woningbouw

Figuur 7.6: Bruto plancapaciteit in 2024 per regio naar fasering

	2024	2025-2029	2030-2034	2035-2039	>2039	Onbekend	Bruto
Kop van Noord-Holland	1.200	7.000	2.300	1.700	800	600	13.600
West-Friesland	1.400	8.800	3.600	2.100	100	2.800	18.800
Regio Alkmaar	1.400	15.700	3.300	8.000	700	0	29.100
IJmond/Zuid-Kennemerland	2.100	14.300	8.900	5.000	2.000	2.800	35.100
Zaanstreek/Waterland	2.800	16.900	12.700	5.000	0	2.200	39.600
Amstelland en Meerlanden	2.700	26.500	10.400	11.000	10.700	6.900	68.200
Amsterdam (gemeente)	11.400	59.500	22.500	6.800	900	94.000	195.100
Gooi en Vechtstreek	1.900	6.000	500	300	0	2.800	11.500
Almere/Lelystad	2.400	24.200	11.100	28.200	33.200	0	99.100
Noord-Holland Noord	**4.000**	**31.500**	**9.200**	**11.800**	**1.600**	**3.400**	**61.500**
Noord-Holland Zuid	**20.900**	**123.200**	**55.000**	**28.100**	**13.600**	**108.700**	**349.500**
Noord-Holland	**24.900**	**154.700**	**64.200**	**39.900**	**15.200**	**112.100**	**411.000**
MRA	**23.300**	**147.400**	**66.100**	**56.300**	**46.800**	**108.700**	**448.600**

Plancapaciteit t.o.v. de woondeals

De resterende woondealopgave tot en met 2030 ligt in Noord-Holland op 140,8 duizend woningen. Voor deze resterende opgave is een plancapaciteit beschikbaar van 205 duizend woningen met een geplande oplevering tot en met 2030. De potentiële plancapaciteit is daarmee ongeveer anderhalf keer zo groot als de opgave. In alle regio's is de plancapaciteit voor de periode 2024-2030 groter dan de resterende woondealopgave. In Westfriesland, Regio Alkmaar, Amstelland-Meerlanden is de verhouding relatief krap, minder dan 130 procent. In de andere Noord-Hollandse regio's zijn voldoende potentiële woningbouw-plannen gepland voor de resterende opgave. De cijfers voor verleende bouwvergunningen en startbouw laten zien dat, in ieder geval op de korte termijn, de woningbouwproductie achterblijft bij de woningbouwopgave. Daarom onderzoekt de provincie de haalbaarheid van de tot en met 2030 geplande plancapaciteit.

Figuur 7.7: Bruto plancapaciteit 2024-2030 per regio hard/zacht t.o.v. resterende woondealopgave

	Reste-rende opgave	Hard 2024-2030	Zacht 2024-2030	Totaal hard/ zacht	Verschil	% t.o.v. reste-rende opgave
Kop van Noord-Holland	5.100	3.900	5.600	9.500	+4.400	186%
Westfriesland	10.200	4.900	6.800	11.700	+1.500	115%
Regio Alkmaar	16.000	5.900	13.300	19.200	+3.200	120%
Zaanstreek/Waterland	12.300	11.000	13.000	24.000	+11.700	195%
Amsterdam	52.000	50.900	27.600	78.500	+26.500	151%
Amstelland-Meerlanden	26.600	12.200	21.000	33.200	+6.600	125%
IJmond/Zuid-Kennemerland	13.700	5.100	15.500	20.600	+6.900	150%
Gooi en Vechtstreek	4.900	2.400	5.900	8.300	+3.400	169%
Almere/Lelystad*	26.100	1.500	29.800	31.300	+5.200	120%
Noord-Holland Noord	**31.300**	**14.700**	**25.700**	**40.400**	**+9.100**	**129%**
Noord-Holland Zuid	**109.500**	**81.600**	**83.000**	**164.600**	**+55.100**	**150%**
Noord-Holland	**140.800**	**96.300**	**108.700**	**205.000**	**+64.200**	**146%**
MRA	**135.600**	**83.100**	**112.800**	**195.900**	**+60.300**	**144%**

*De gemeente Almere heeft geen planstatus ingevuld

In de figuren 7.8-7.10 is de resterende opgave voor de betaalbaarheidscategorieën afgezet t.o.v. de beschikbare plancapaciteit. De aanname hierbij is dat alle gerealiseerde woningen precies voldoen aan de opgave. Dit is zeer waarschijnlijk niet het geval. Op basis van de verleende bouwvergunningen en het eigendom van de opgeleverde woningen valt bijvoorbeeld te verwachten dat de bouw van sociale huurwoningen achterblijft bij de opgave. Omdat nog niet bekend is in welke huur- of prijsklasse de al gebouwde woningen vallen is het nog niet mogelijk eventueel voorsprongen of achterstanden te verwerken. Bij de monitor woningbouw in 2025 is dit waarschijnlijk wel mogelijk.

Wat betreft sociale huur (<€880) is in de Regio Alkmaar pas 50 procent van de benodigde sociale huurwoningen gepland om de opgave te halen. In Westfriesland is de verhouding 100 procent. De Regio Alkmaar heeft wel nog vrij veel plannen waarvan de betaalbaarheid onbekend is, zie figuur 7.8. Alle andere regio's hebben voldoende sociale huurwoningen gepland om de opgave te kunnen halen.

Voor middenhuur (€880-€1.158) ligt de beschikbare plancapaciteit in de regio's Zaanstreek/Waterland, Amstelland-Meerlanden, IJmond/Zuid-Kennemerland en de Gooi & Vechtstreek onder de woondealopgave. Wat betreft betaalbare koop (tot €390.000) is met name in Amsterdam en in mindere mate de Regio Alkmaar de plancapaciteit lager dan de opgave. Ook in Westfriesland, de Gooi & Vechtstreek en Almere/Lelystad is het aandeel betaalbare koop in de plannen nog te laag. Van de betaalbare woningen hebben 6,5 duizend woningen met een verwachte oplevering in de woondealperiode een koopprijs tot €275.000, zie figuur 7.11.

Figuur 7.8: Resterende woondealopgave 2024-2030 per regio

Resterende opgave 2024-2030	Sociaal	Midden-huur	Betaal-bare koop	Overig	Totaal
Kop van Noord-Holland	1.500	300	1.500	1.800	5.100
Westfriesland	2.900	700	3.100	3.500	10.200
Regio Alkmaar	4.600	1.000	4.800	5.500	16.000
Zaanstreek/Waterland	3.700	3.300	1.100	4.200	12.300
Amsterdam	15.600	14.000	4.700	17.700	52.000
Amstelland-Meerlanden	8.000	7.200	2.400	9.100	26.600
IJmond/Zuid-Kennemerland	4.100	3.700	1.200	4.700	13.700
Gooi en Vechtstreek	1.500	1.300	400	1.700	4.900
Almere/Lelystad	7.800	5.600	3.800	8.900	26.100
Noord-Holland Noord	**9.100**	**2.000**	**9.500**	**10.800**	**31.300**
Noord-Holland Zuid	**32.800**	**29.600**	**9.800**	**37.200**	**109.400**
Noord-Holland	**41.900**	**31.700**	**19.100**	**48.000**	**140.800**
MRA	**40.600**	**35.200**	**13.500**	**46.000**	**135.400**

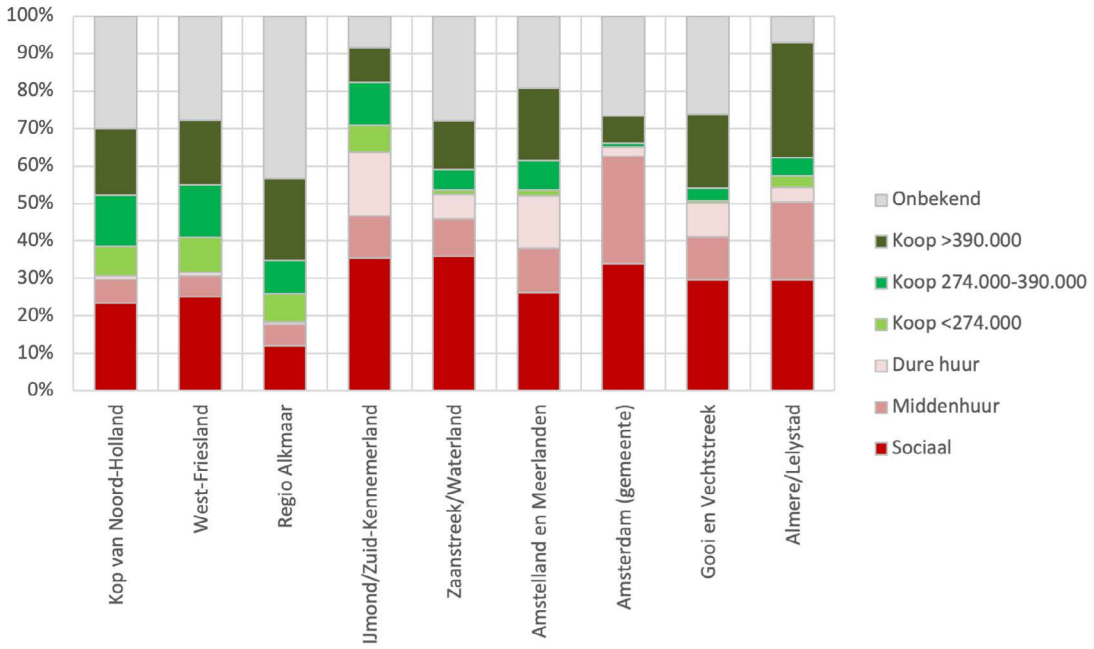
Figuur 7.9: Plancapaciteit 2024-2030 per regio

Plancapaciteit 2024-2030	Sociaal	Midden-huur	Betaal-bare koop	Overig + onbekend	Totaal
Kop van Noord-Holland	2.200	600	2.000	4.600	9.400
Westfriesland	2.900	700	2.800	5.400	11.800
Regio Alkmaar	2.300	1.100	3.200	12.600	19.200
Zaanstreek/Waterland	8.600	2.400	1.600	11.400	24.000
Amsterdam	26.600	22.600	900	28.400	78.500
Amstelland-Meerlanden	8.700	4.000	3.100	17.400	33.200
IJmond/Zuid-Kennemerland	7.300	2.300	3.800	7.200	20.600
Gooi en Vechtstreek	2.500	1.000	300	4.600	8.400
Almere/Lelystad	9.300	6.500	2.500	13.000	31.300
Noord-Holland Noord	**7.500**	**2.300**	**8.000**	**22.600**	**40.400**
Noord-Holland Zuid	**53.600**	**32.200**	**9.700**	**68.900**	**164.400**
Noord-Holland	**61.100**	**34.500**	**17.700**	**91.600**	**204.900**
MRA	**62.900**	**38.700**	**12.300**	**82.300**	**196.200**

Figuur 7.10: Plancapaciteit en resterende opgave 2024-2030 per regio

Plancapaciteit t.o.v. opgave 2024-2030	% t.o.v. resterende opgave			% t.o.v. resterende opgave		
	Sociaal	Midden-huur	Betaal-bare koop	Sociaal	Midden-huur	Betaal-bare koop
Kop van Noord-Holland	147%	200%	133%	700	300	500
Westfriesland	100%	100%	90%	0	0	-300
Regio Alkmaar	50%	110%	67%	-2.300	100	-1.600
Zaanstreek/Waterland	232%	73%	145%	4.900	-900	500
Amsterdam	171%	161%	19%	11.000	8.600	-3.800
Amstelland-Meerlanden	109%	56%	129%	700	-3.200	700
IJmond/Zuid-Kennemerland	178%	62%	317%	3.200	-1.400	2.600
Gooi en Vechtstreek	167%	77%	75%	1.000	-300	-100
Almere/Lelystad	119%	116%	66%	1.500	900	-1.300
Noord-Holland Noord	**82%**	**115%**	**84%**	**-1.600**	**300**	**-1.500**
Noord-Holland Zuid	**163%**	**109%**	**99%**	**20.800**	**2.600**	**-100**
Noord-Holland	**146%**	**109%**	**93%**	**19.200**	**2.800**	**-1.400**
MRA	**155%**	**110%**	**91%**	**22.300**	**3.500**	**-1.200**

Figuur 7.11: Plancapaciteit 2024-2030 naar huur- koopklasse per regio



Knelpunten

Bij het invullen van de plancapaciteit wordt aan gemeenten gevraagd om knelpunten in te vullen (zie figuur 7.12). Niet alle gemeenten vullen knelpunten in. In totaal zijn door gemeenten maar bij 38 procent van de bruto plancapaciteit de knelpunten ingevuld. Een aantal grote gemeenten ontbreekt waaronder Amsterdam, Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn.

Het is lastig te bepalen in hoeverre de gegevens jaarlijks goed worden ingevuld. Het knelpunt capaciteit energienetwerk is ingevuld bij 7,8 duizend woningen, terwijl de meest genoemde knelpunten al jaren in de monitor staan. Het advies is daarom de knelpunten te bespreken in de regionale woonoverleggen om zo te kijken of de tabel overeenkomt met de praktijkervaringen. Afhankelijkheid van particulier initiatief, financiële haalbaarheid en infrastructuur zijn qua woningbouwaantallen de meest voorkomende knelpunten. Bij een plan kunnen meerdere knelpunten tegelijk spelen.

Figuur 7.12: Knelpunten in Noord-Holland voorjaar 2024 (Ingevuld bij 38% van de bruto plancapaciteit!)

Knelpunten	Aantal plannen	Aantal woningen
Afhankelijk van particulier initiatief	237	44.600
Financiële haalbaarheid	121	32.800
Aanleg infrastructuur/Ontbrekende ontsluiting	43	30.100
Geluid (weg, spoor, luchtvaart)	49	26.500
Overig milieu (bijvoorbeeld: luchtkwaliteit, geur, externe veiligheid)	66	26.000
Tekort ambtelijke capaciteit	87	25.400
Bezwaar omwonenden	98	24.400
Parkeernorm	54	21.700
Stikstof	48	14.200
Samenwerking gemeente en bouwende partijen	27	12.400
Stijging bouwkosten	49	11.200
Afhandelen uitplaatsing/planschade	38	8.900
Andere plannen of regelgeving (bv. Provinciale verordening, Bro)	51	8.700
Capaciteit energienetwerk	24	7.800
Afhankelijk planning ander woningbouwproject	15	4.500
Politiek draagvlak (gemeenteraad/gemeentelijk beleid)	29	4.300
Veranderende gemeentelijke kaders en opvattingen	12	4.100
Bodemverontreiniging	17	3.500
Tekort aan bouw-/ontwikkelcapaciteit	15	2.900
Regionale samenwerking tussen gemeenten	7	1.500
Gebrek aan marktdruk	3	700

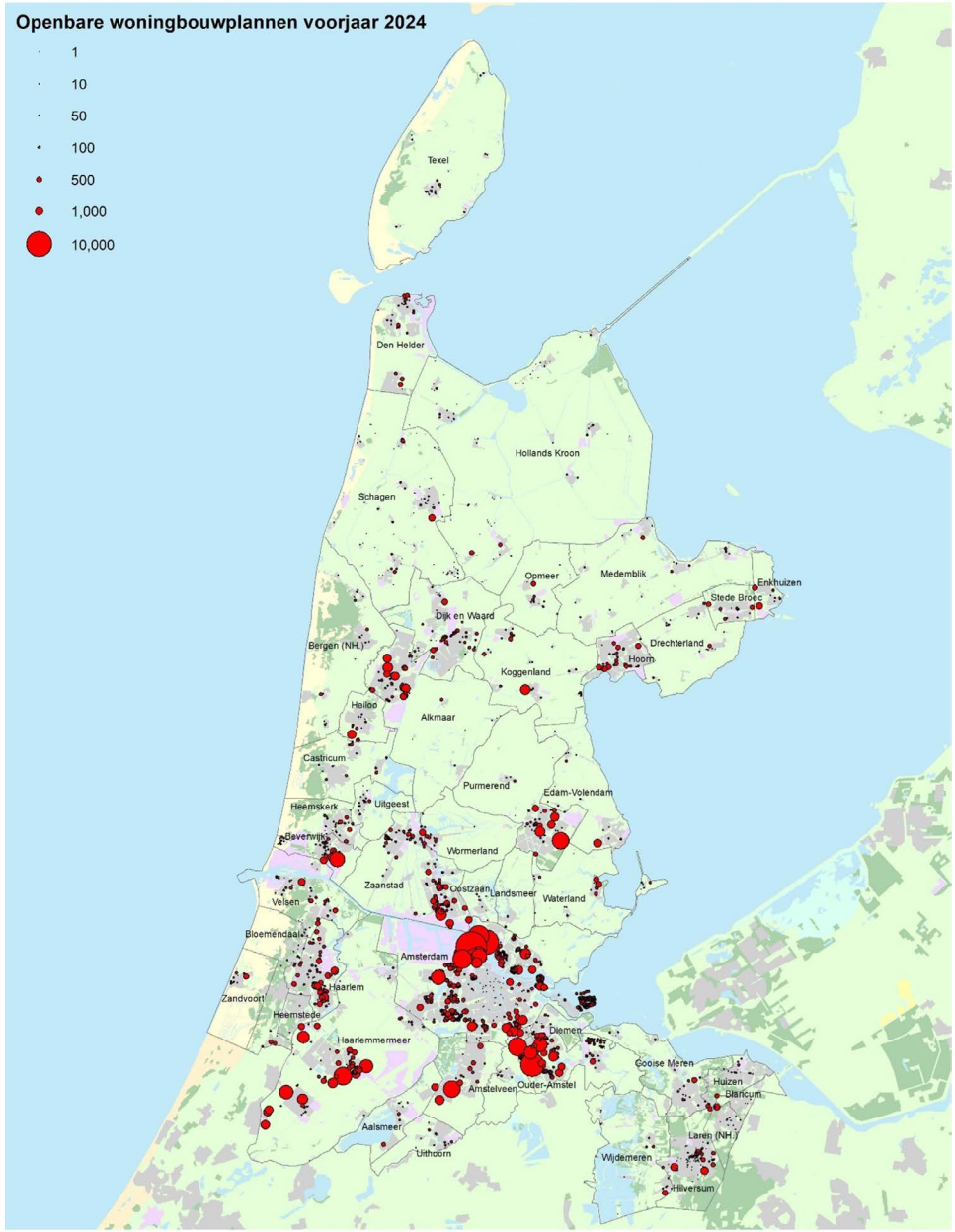
Tot slot wordt in de monitor plancapaciteit aan gemeenten ook gevraagd naar het aantal woningen dat valt onder de volgende categorieën:

- Nultredenwoning: Een woning die intern en extern toegankelijk is. Intern toegankelijk betekent dat vanuit de woonkamer de keuken, het toilet, de badkamer en ten minste één slaapkamer zonder traplopen te bereiken zijn. Extern toegankelijk wil zeggen dat de woonkamer van de woning of woonruimte vanaf de straat te bereiken is zonder traplopen.
- Tijdelijke woningen: Woningen of verblijfseenheden, gebouwd op een tijdelijke locatie (ontheffing bestemmingsplan) of getoetst aan het bouwbesluit voor tijdelijke woningen. Het betreft woningen of verblijfseenheden die maximaal 15 jaar op de betreffende locatie zullen staan of maximaal 15 jaar in gebruik zijn als verblijfseenheid.
- Flexwoningen/contracten: Dit zijn woningen met een tijdelijk karakter voor de bewoner (maximale woontermijn). Het gaat om woningen die uitdrukkelijk bedoeld zijn voor wonen met een tijdelijk huurcontract.
- Studentenwoningen: Inschatting van het aantal woningen (zelfstandig en onzelfstandig) dat bestemd is voor bewoning door studenten en/of jongeren. Hier horen ook tijdelijke woonvormen bij zoals campusconcepten. Niet alle gemeenten hanteren dezelfde definitie voor een studenten en/of jongerenwoning.
- PO/CPO/Coöperatie: Inschatting van het aantal woningen dat via particulier opdrachtgeverschap/collectief particulier opdrachtgeverschap of een coöperatie (van bewoners) wordt gebouwd.

Figuur 7.13: Bruto plancapaciteit 2024 tot 2050 per categorie

	Nultreden	Tijdelijk	Flex	Studenten	PO-CPO
Kop van Noord-Holland	500	200	0	0	100
West-Friesland	4.000	0	200	100	300
Regio Alkmaar	0	0	0	0	0
IJmond/Zuid-Kennemerland	17.500	200	200	0	100
Zaanstreek/Waterland	1.500	900	700	100	200
Amstelland en Meerlanden	1.100	600	0	1.000	900
Amsterdam (gemeente)	0	0	0	0	0
Gooi en Vechtstreek	2.400	400	0	0	400
Almere/Lelystad	600	0	0	100	300
Noord-Holland Noord	**4.500**	**200**	**200**	**100**	**400**
Noord-Holland Zuid	**22.500**	**2.100**	**900**	**1.100**	**1.600**
Noord-Holland	**27.000**	**2.300**	**1.100**	**1.200**	**2.000**
MRA	**23.100**	**2.100**	**900**	**1.200**	**1.900**

Figuur 7.14: Plancapaciteit voorjaar 2024



bezoeker

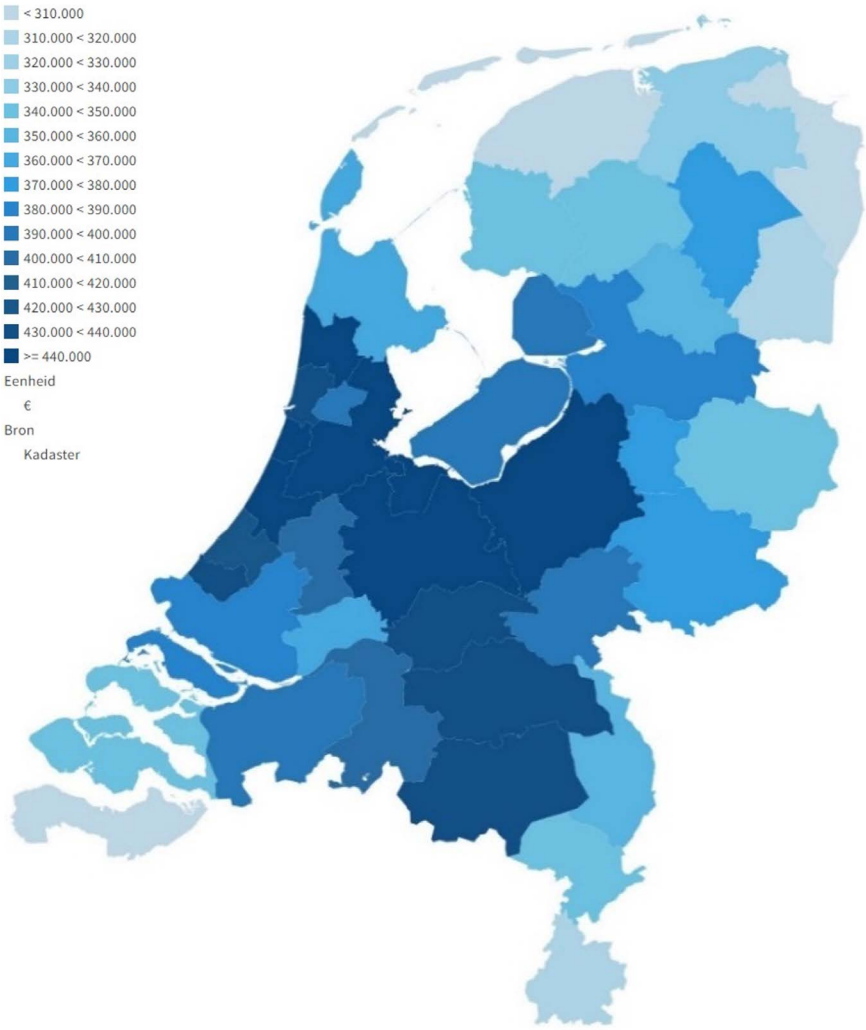
8 Marktontwikkelingen

In Noord-Holland steeg de gemiddelde verkoopprijs van woningen de afgelopen jaren explosief. Waar in het jaar 2000 gemiddeld ongeveer 200 duizend euro werd betaald voor een woning, liep dat bedrag op tot bijna 540 duizend euro in 2022. In 2023 zijn de prijzen voor het eerst sinds 2013 gedaald door de stijging van de hypotheekrente. De gemiddelde verkoopprijs van woningen in Noord-Holland lag in 2023 nog steeds boven de vijf ton. In 2023 waren de gemiddelde verkoopprijzen het hoogst in Noord-Holland en de provincie Utrecht, met respectievelijk 507 duizend euro en 477 duizend euro. In de provincie Groningen lagen de prijzen met 314 duizend euro het laagst.

In 2022 waren de gemiddelde verkoopprijzen het hoogst in Noord-Holland en de provincie Utrecht, met respectievelijk bijna 537 duizend euro en 510 duizend euro. In Zeeland, Limburg en de noordelijke provincies lagen de prijzen met ongeveer 330 duizend euro het laagst. In de regio Zuid-Kennemerland, gevolgd door de regio's Gooi en Vechtstreek en Amsterdam, lagen de gemiddelde verkoopprijzen met ruim 600 duizend euro het hoogst in 2022. Dit waren ook de duurste regio's van Nederland. Omdat woningen in Amsterdam gemiddeld kleiner zijn, lagen de prijzen per vierkante meter hier hoger. De Kop van Noord-Holland had, met een gemiddelde koopsom van 339 duizend euro, het laagste prijsniveau van Noord-Holland.

Uit een analyse van de Nederlandse Bank (DNB) blijkt dat de financieringsruimte de belangrijkste drijfveer is voor huizenprijzen. Andere factoren, zoals de hoeveelheid nieuwbouw en het woningtekort, spelen veel minder een rol. Hoewel de woningbouwproductie zo nauwelijks invloed heeft op de huizenprijzen, draagt het structureel wel bij aan betere toegankelijkheid van de woningmarkt.

Figuur 8.1: Gemiddelde koopsom in 2023

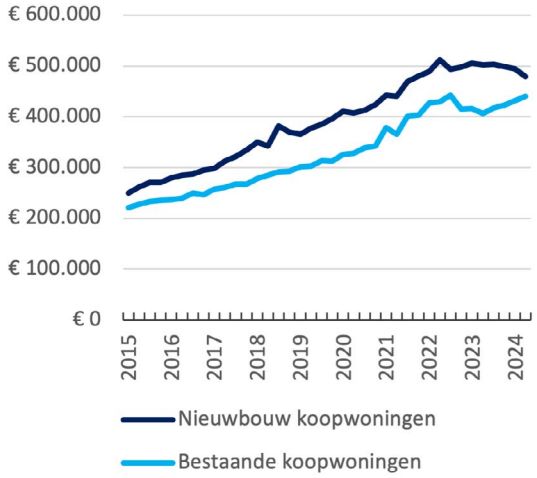


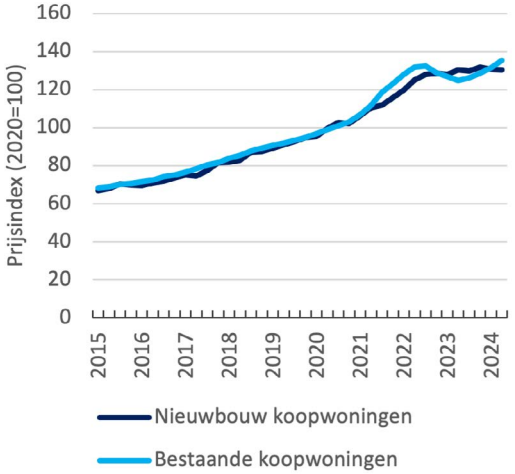
Bron: CBS/Kadaster

Vanaf eind 2023 zijn de prijzen in Nederland weer gestegen. De prijsindex voor bestaande koopwoningen steeg voor het vierde kwartaal op rij. Vergeleken met een kwartaal eerder lag het prijsniveau 2,9 procent hoger en vergeleken met een jaar eerder 8,6 procent hoger. De gemiddelde verkoopprijs van een bestaand koopwoningen bedroeg in het tweede kwartaal 441 duizend euro.

Het prijsniveau van nieuwbouwkoopwoningen is, vergeleken met een jaar eerder, met 0,2 procent licht toegenomen. Dit blijkt uit de prijsindex voor nieuwbouwkoopwoningen, die corrigeert voor de kwaliteit en type van de verkochte nieuwbouwwoningen. De jaar-op-jaarontwikkeling van de prijzen van nieuwbouwwoningen ligt nu voor het vierde kwartaal op rij onder de 5 procent toename. De verkoopprijs van een nieuwbouwwoning is vergeleken met het tweede kwartaal van 2023 vrijwel gelijk gebleven. De gemiddelde verkoopprijs van een nieuwbouwwoning in Nederland bedroeg in het tweede kwartaal van 2024 ruim 479 duizend euro.

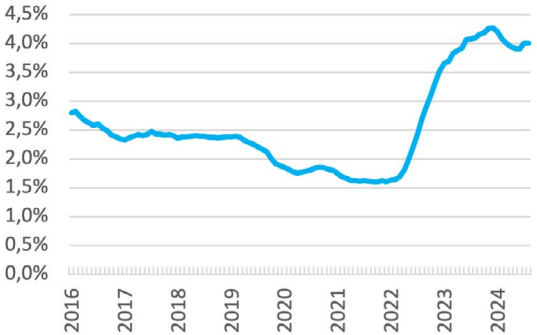
Figuur 8.2-8.3: Nederland: Gemiddelde verkoopprijs en prijsindex (2020=100) koopwoningen 2015-2e kwartaal 2024





Sinds begin 2022 is, na een lange periode van daling, de hypotheekrente gestegen. Waar in 2021 bij nieuw afgesloten hypotheken de vastgelegde rente gemiddeld 1,5 procent was, lag deze eind 2023 op 4,3 procent. In augustus 2024 is de gemiddelde hypotheekrente gedaald naar rond de 4 procent, zie figuur 8.4.

Figuur 8.4: Nederland: Gemiddelde rente % per maand bij nieuw afgesloten hypotheken 2016-augustus 2024



Bron: DNB

In het tweede kwartaal van 2024 steeg het aantal verkochte nieuwbouwkoopwoningen in Nederland op jaarbasis naar bijna 21 duizend, zie figuur 8.5. Een toename in de verkoop van nieuwbouwwoningen leidt doorgaans tot een stijging van het aantal verleende bouwvergunningen.

Figuur 8.5: Nederland: Verkochte nieuwbouwkoopwoningen lopend jaartotaal per kwartaal 2016-2e kwartaal 2024

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie BEL | Sector Onderzoek & Informatie

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub - Canon

Haarlem, december 2023

Duidelijkheid nodig over aanpak landelijk gebied en ruimtelijke keuzes

21 NOVEMBER 2024

Niet alles kan overal, er zijn duidelijke keuzes nodig over hoe we gebruik maken van onze schaarse ruimte. IPO-voorzitter Ina Adema heeft tijdens het Overhedenoverleg op 21 november benadrukt dat er moeilijke maar heldere keuzes nodig zijn in de fysieke leefomgeving, dat het belangrijk is dat het kabinet meer oog heeft voor de samenhang tussen de doelen die het Rijk daarbij stelt, en dat in het volgende overheidsoverleg afspraken nodig zijn hoe we gezamenlijk tot die samenhangende keuzes komen. Daarnaast constateren de provincies een structurele disbalans tussen de ambities, taken, middelen en realisatiekracht van decentrale overheden. De provincies spreken hun steun uit, mede vanuit hun rol als financieel toezichthouder, voor de gemeenten in hun oproep dat er snel een oplossing moet komen voor hun financiële situatie. Ook vragen de provincies zich af het nu verder moet met de provinciale plannen voor het landelijk gebied. De provincies dringen aan op meer duidelijkheid over de gestelde doelen en de bijbehorende middelen voor het landelijk gebied.

Gebiedsgerichte aanpak in het landelijk gebied

De provincies hebben goede plannen om samen met agrarische ondernemers doelen te behalen op het gebied van water, natuur, stikstof en klimaat. Het is echter onduidelijk hoe de provincies verder moeten gaan met deze gebiedsgerichte aanpak. Die duidelijkheid is noodzakelijk om draagvlak te houden bij alle betrokken partners in het landelijk gebied. Het gebrek aan duidelijkheid over zowel de aanpak als de financiering baart zorgen. Zonder die duidelijkheid kunnen provincies hun wettelijke taken op het gebied van natuurherstel, vergunningverlening, toezicht en handhaving niet goed uitvoeren. In het Overhedenoverleg benadrukte minister Wiersma de noodzaak van betrokkenheid van de provincies.

Balans tussen ambities, taken en middelen

“Voor een sterk bestuur is het van belang dat […] medeoverheden hun taken overal in Nederland kunnen uitvoeren: ambities, taken, middelen en uitvoeringskracht – en democratische controle daarop – moeten in balans zijn,” schrijft het kabinet in het regeerprogramma. Helaas laat de praktijk een ander beeld zien. Een voorbeeld hiervan is de voorgenomen generieke korting van het kabinet op de specifieke uitkeringen (SPUK) bij de overheveling van deze uitkeringen naar de fondsen. Die korting staat vaak niet in verhouding tot de werkelijke administratieve kostenbesparing en gaat dus ten koste van de realisatiekracht van provincies en gemeenten.

Meer regie op de ruimte en duidelijke afspraken voor de Voorjaarsnota 2025

“De provincies willen graag bijdragen aan de opgaven van het kabinet op het gebied van wonen, landbouw, energie, bereikbaarheid, water, economie en cultuur. Maar de aanpak moet wel haalbaar én uitvoerbaar zijn. Dat geldt ook voor keuzes die we maken in onze schaarse

ruimte. Niet alles kan meer overal. Provincies zijn baas op eigen bodem, dus laat hen doen waar zij goed in zijn: het regisseren van ruimtelijke opgaven in onze gebieden.” Zegt Ina Adema, namens de gezamenlijke provincies.

Provincies willen de komende tijd duidelijke afspraken maken met het kabinet over de gezamenlijke doelen, de rol en verantwoordelijkheid van elke partij daarin en wat men van elkaar nodig heeft om deze doelen te verwezenlijken. Op die manier moet in aanloop naar de Voorjaarsnota 2025 duidelijk zijn aan welke knoppen gedraaid kan en gaat worden voor de balans tussen taken, ambities, middelen en realisatiekracht. Daarbij zijn de lopende onderzoeken op het gebied van infrastructuur, openbaar vervoer en natuur van groot belang.

BAC Bereikbaarheid & Infrastructuur

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Op 19 december 2024

Conceptagenda

Betreft	Bestuurlijke Adviescommissie Bereikbaarheid & Infrastructuur
Vergaderdatum en -tijd	Donderdag 19 december 2024, 10.00 – 12.00 uur
Locatie	Online
Genodigden	Harry van der Maas (voorzitter) Jan de Reus (vicevoorzitter) Marcel van Bijnen (secretaris) Henk Jumelet (DR), Matthijs de Vries (FR), Klaas Ruitenberg (GD), Johan Hamster (GR), Jasper Kuntzelaers (LB), Jeroen Olthof (NH), Stijn Smeulders (NB), Martijn Dadema (OV), André van Schie (UT), Frederik Zevenbergen (ZH), Melanie van der Horst (VRA), Jeffrey Keus (MRDH), Karin Weustink (IPO), Hugo van de Baan (IPO) en Jacqueline Raad (IPO)
Verhinderd	

1. Opening, mededelingen en verslag

a. (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda
b. Vaststellen verslag vorige vergadering d.d. 14 november 2024

2. Actualiteit

a. Politiek bestuurlijke doorkijkagenda

Betreft de politiek bestuurlijke doorkijkagenda, een terug-/vooruitblik van de lobby-inzet van het IPO richting Tweede Kamer en de mogelijkheid om aandachtspunten te delen en bespreken.

b. Ronde langs de portefeuilles

Betreft informatie over de stand van zaken ten aanzien van verschillende dossiers. Mogelijkheid voor een ieder om zaken te delen vanuit zijn portefeuille.

3. Strategische agenda/bespreekpunten

a. Stand van Zaken Thema's Werkprogramma: Fiets

Betreft kennisnemen van een aantal ontwikkelingen rond het thema Fiets, waaronder de beweging naar publieke mobiliteit, samenwerking met wegbeheerders voor bereikbaarheid en optimaal weggebruik. Daarnaast zal de stand van zaken van een aantal actuele onderwerpen de revue passeren.

b. Actualisatie doelgroep-afspraken in het Convenant Landelijk Tarievenkader OV

Betreft bespreken van en instemmen met twee voorstellen (A en B) van actualisaties in afspraken over doelgroepen in het Convenant Landelijk Tarievenkader OV (LTK). Dit zijn

de landelijke afspraken die decentrale overheden met elkaar hebben gemaakt inzake OV-tarieven in bus, tram en metro.

c. Ontwerpcode Verantwoord Marktgedrag voor CAO Streekvervoer

Betreft het onderschrijven van ambitie en uitgangspunten van de Ontwerpcode Verantwoord Marktgedrag uit CAO Streekvervoer. De intentie uitspreken om tot een definitieve Code te komen (dit voorjaar) en deze te laten ondertekenen door de voorzitter van de BAC BI+ namens alle portefeuillehouders mobiliteit en OV.

4. Hamerstukken

a. Gelegenheidsdeelnemer Verkeersveiligheidscoalitie

Betreft het instemmen van het advies van de AAC B&I om als IPO 'gelegenheidsdeelnemer' te zijn van de Verkeersveiligheidscoalitie. Dit houdt in dat *initiatieven* van de coalitie worden ondersteund, maar dat inhoudelijke standpunten van de verkeersveiligheidscoalitie *niet* automatisch worden onderschreven.

5. Ter kennisname

a. KpVV-Jaarprogramma 2025

Betreft kennisname van het definitieve Jaarprogramma van de KpVV 2025.

b. Publieke Mobiliteit: stand van zaken

Betreft kennisname van de stand van zaken rond het thema Publieke Mobiliteit.

6. Rondvraag en sluiting

Vergadering van de BAC Ruimte en Leefomgeving (RenL)

Op 14 november 2024

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Concept Agenda

Betreft	Bestuurlijke Adviescommissie Ruimte en Leefomgeving
Vergaderdatum en -tijd	14 november 2024, 11.00-13:00 uur
Locatie	Radio Kootwijk
Deelnemers	Liesbeth Grijssen (voorzitter, Ov), Hans Tijl (secretaris, Fl), Dirk Vreugdenhil (Gld), Yvonne Turenhout (Dr), Tijs de Bree (Ov), Martin Dadema (Ov), Jeanette Baljeu (ZH), Arno Vael (Zld), Michael Theuns (Li), Has Bakker (Utr), Huib van Essen (Utr), Rob van Muilekom (Utr), Jeroen Olthof (NH), Miriam van Kuijk (NH), Jan de Reus (Fl), Saskia Boelema (NB), Bram Schmaal (Gr), Meindert Stolk (ZH), Dick van der Velde (Zld), Marc van Caldenberg (Li), Hagar Roijakkers (NB), Sjaak Simonse (Fl), Johan Hamster (Gr), Ans Mol (Gld), Tjeerd van Dekken (Gr), Willemien Meeuwissen-Dekker (Dr), Wilma Dirken (NB), Friso Douwstra (Fr), Sybe Knol (Fr), Anne Koning (ZH), Esther Rommel (NH), Peter Jasperse (IPO), Merijn de Jong (IPO), Dilara Günes (IPO)
Verhinderd	
Gasten	

1. Opening, mededelingen en verslag

1.1 (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda

1.2 Vaststellen conceptverslag BAC RenL 26 september 2024

1.3 Actualiteiten (mondeling)

2. Bespreekpunten

2.1 Voortgang Basisnet
2.2 Koepelrapport Tussenevaluatie KRW 90% versie
2.3 Productbeeld Ruimtelijke arrangement
2.4 Proces bestuurlijke afspraken NPCE traject krachtenbundeling
2.5 Samenwerkingsafspraken versterking VTH

3. Hamerstukken

Bijlagen kunnen worden opgevraagd bij de AAC R&L leden. Mocht het gewenst zijn om bepaalde hamerstukken toch te bespreken, kan dit tot twee dagen voor aanvang van de BAC worden aangegeven bij de (vice)voorzitter.

3.1 Werkprogramma SGBP's 2028-2033
3.2 Proces Landelijk Actieprogramma beschikbaarheid drinkwater
3.3 Addendum Bestuurlijke Opdracht Invulling Condities en Randvoorwaarden Uitvoering Woondeals
3.4 Voortgang Informatieproducten Externe Veiligheid
3.5 Uitvoeringsplan werkgroep CEA

3.6 Kennisgeving werkafspraken overdracht bronhouderschap BRO naar Drinkwaterbedrijven

3.7 Actualisatie profielen van vrije ruimte Primaire Waterkeringen

4. Rondvraag en sluiting

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 89 - 17 december 2024)

Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen in de samenwerking binnen de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Afspraken Woontop: Rijk, Metropoolregio Amsterdam en woningbouwers verkennen fabrieksmatige woningbouw
- Verdichtingsopgave bouw vraagt om geïntegreerde aanpak
- Onderzoek en aanbevelingen over datacenters en digitale infrastructuur in de MRA
- Europese burgemeesters en leiders pleiten voor welzijn op het EMA Forum 2024
- MRA-bestuurder neemt boek over verduurzaming van VvE's in ontvangst
- Knelpunten in groeiende MRA: documentaire 'Regio Amsterdam Kookt Over'
- Hoogste scores brede welvaart MRA in Gooi en Vechtstreek

Lancering MRA Agenda op dinsdagavond 28 januari in Purmerend

Op dinsdag 28 januari 2025 vindt de feestelijke lancering plaats van de nieuwe MRA Agenda. Wanneer de MRA Agenda in december is vastgesteld, komt de uitvoering aan bod. De lancering is tijdens een kort, inhoudelijk en inspirerend programma, speciaal voor raads- en Statenleden en collegeleden over drie thema's uit de agenda die zijn voortgekomen uit de proposities van de deelregio's. Het programma en de mogelijkheid om u aan te melden vindt u hier: https://mra.evenementenorganisatie-amsterdam.nl/

De bijeenkomst vindt plaats in de Markthal op de Koemarkt in Purmerend. We starten om 18:00 uur met een walking diner. Het inhoudelijke programma begint om 19:30 uur en eindigt met de gelegenheid om na te praten vanaf 20:45 uur.

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 agenda's en verslagen van de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Eén pagina voor Jaarplanning 2024 en 2025, Termijnagenda, Voortgangsnota en proces nieuwe MRA Agenda

Op de website van de MRA is een speciale pagina gemaakt met daarop de meest actuele Jaarplanning van 2025, de Termijnagenda en het proces van de nieuwe MRA Agenda. Op de Jaarplanning 2024 (laatste update op 8 juli 2024) treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering:

Publicatie agenda/bijlagen	*MRA Raadtafel*	*MRA AV*
28 feb 2025 (*Raadtafel*)	di 11 mrt 2025 19.30 uur	21 mrt 2025 10.00 uur

Het eerstvolgende Bericht aan Raden en Staten wordt aan het eind van 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 88 - 19 november 2024)

Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen in de samenwerking binnen de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- New Towns roepen minister op tot actie om voormalige groeikernen toekomstbestendig te maken
- BO Leefomgeving: MRA maakt goede afspraken met bewindslieden in Den Haag
- Rijk en regio onderzoeken alternatieve financiering IJmeerverbinding
- Bemoei je ermee: de nieuwe MRA Agenda 'Anders kijken, anders doen'
- Onderzoek EIB: arbeidsmigranten en zij-instromers nodig in de bouw
- Oproep MRA aan kabinet: laat geen geld op de plank liggen voor infrastructuur
- Bijna 3.000 nieuwe corporatiewoningen in Metropoolregio Amsterdam
- MRA Smart Mobility Congres 2024: de regio in verbinding
- Overheden in MRA bundelen krachten voor lokaal en duurzaam voedselsysteem

Noteer in uw agenda en meld u aan:
Lancering MRA Agenda op dinsdagavond 28 januari 2025 in Purmerend

De MRA Agenda ligt op dit moment bij alle MRA-deelnemers ter bekrachtiging. Op dinsdagavond 28 januari 2025 wordt de MRA Agenda gelanceerd in Purmerend (Markthal). In een feestelijke én inhoudelijke bijeenkomst voor alle colleges, raden en Staten worden enkele onderwerpen centraal gesteld uit zowel de proposities van de deelregio's als de MRA Agenda en de Uitvoeringsprogramma's. Raads- en Statenleden en alle bestuurders kunnen zich aanmelden. Een separate uitnodiging met aanmeldlink wordt via de griffies naar u verzonden.

Bekrachtiging van de MRA Agenda

De MRA Agenda 2025-2028 is bijna afgerond. De Algemene Vergadering van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) bespreekt op 18 december de behandeling van het definitieve concept van de MRA Agenda van de 33 MRA-deelnemers. Deze vergadering is de laatste stap in de afronding van de nieuwe MRA Agenda. Op 28 januari 2025 wordt de agenda feestelijk gelanceerd tijdens een bijeenkomst voor bestuurders en leden van gemeenteraden en Provinciale Staten in de MRA. Op de MRA-website vindt u de MRA Agenda en alle bijlagen.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Speciale podcast over de MRA Agenda in de reeks Metropoolregio Actueel
In een speciale podcast gaan twee MRA-bestuurders in op de 100%-versie van de MRA Agenda, die onlangs is vrijgegeven voor bekrachtiging door de MRA-deelnemers. Wethouder Hugo Bellaart van Gooise Meren gaat als een van de bestuurlijke trekkers van de nieuwe agenda in gesprek met wethouder Stephanie Onclin van Zaanstad, die in het MRA Bestuur de portefeuille governance heeft. Zij praten onder meer over de manier waarop wensen en opvattingen in het definitieve concept zijn verwerkt. Ook spreken zij over de financieel onzekere tijden voor gemeenten ('ravijnjaar') in relatie tot de 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 agenda's en verslagen van de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA.

Eén pagina voor Jaarplanning 2024 en 2025, Termijnagenda, Voortgangsnota en proces nieuwe MRA Agenda
Op de website van de MRA is een speciale pagina gemaakt met daarop de meest actuele Jaarplanning 2024, en de nieuwe Jaarplanning van 2025, de Termijnagenda en het proces van de nieuwe MRA Agenda. Op de Jaarplanning 2024 (laatste update op 8 juli 2024) treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering:

Publicatie agenda/bijlagen	*MRA Raadtafel*	*MRA AV*
27 nov 2024 (*Raadtafel*)	di 10 dec 2024 19.30 uur	18 dec 2024 10.00 uur

Het eerstvolgende Bericht aan Raden en Staten wordt vóór het kerstreces 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